

Mémoire

Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

1. Courte présentation de l'auteur du mémoire :

L'auteur a obtenu un baccalauréat en sciences (ergothérapie) et une maîtrise en sciences de la réadaptation de l'Université McGill, ainsi qu'un certificat en sciences de l'environnement de l'Université du Québec à Montréal. Elle travaille actuellement à titre d'ergothérapeute au sein de l'équipe de maintien à domicile du C.L.S.C. Longueuil-Ouest. Elle travaille également sous base contractuelle pour *Evergreen*, un organisme sans but lucratif dont la mission est de réunir la nature et les communautés pour qu'elles bénéficient l'une de l'autre. L'auteur est directrice régionale du *Programme semencier du patrimoine Canada*, un organisme à statut charitable ayant pour mission de rechercher, sauvegarder, perpétuer, étudier et encourager la culture de variétés anciennes et menacées de plantes vivrières. Elle est membre du comité d'harmonisation du *Réseau d'observation active de la Biosphère* et du conseil d'administration de la *Fondation des amis du boisé des citoyens de Saint-Lambert*.

Parmi les réalisations de l'auteur dans le domaine de l'environnement, notons : l'organisation de plantations communautaires, la réalisation de projets de naturalisation de cours d'école, la tenue d'ateliers en éducation relative à l'environnement, la création d'un club de jardinage écologique et de compostage en milieu scolaire, la tenue de conférences et de cours sur la sauvegarde des cultivars ancestraux et des semences à pollinisation libre, ainsi que la publication d'articles dans les revues *Quatre-temps*, *Continuité*, *Bio-bulle* et *Semences du patrimoine*. Elle participe à l'organisation et à la réalisation de projets novateurs, dont la *Fête des semences*, une initiative favorisant l'accessibilité aux semences non-hybrides issues de culture biologique, et l'*Opération Pissenlits*, pour promouvoir la gestion écologique des pelouses.

L'auteur réside dans un quartier situé à proximité d'une autoroute: bruit, émanations polluantes, poussière et perte d'accessibilité au fleuve figurent parmi les nuisances les plus palpables qui affectent la qualité de la vie quotidienne.

2. Intérêt par rapport au milieu touché, opinion sur l'ensemble du projet, préoccupations suscitées par le projet :

2.1 Infrastructures de transport

2.1.1 Conséquences de la construction d'une autoroute sur la congestion dans les transports :

Le projet de construction de l'autoroute a été présenté comme solution aux problèmes de congestion dans les transports dans la région de la rive sud de Montréal, occasionnés par la proximité de la métropole. Cependant, les données actuellement disponibles montrent qu'il ne s'agit pas d'une solution en soi. Ainsi, des études ont démontré que l'amélioration de la fluidité du trafic augmente le taux de possession d'automobiles et les distances parcourues, tout en favorisant le choix de l'automobile comme mode de

transport, au détriment de l'usage des transports publics. L'amélioration de la circulation routière augmenterait ainsi la consommation énergétique et la production conséquente d'émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre (1). Avec l'accroissement progressif du nombre de véhicules, les voies routières initialement décongestionnées par l'ajout d'une autoroute redeviennent congestionnées. Ceci a pu être constaté sur la Rive Nord de Montréal avec la construction de l'autoroute 13, qui devait permettre de réduire la congestion sur l'autoroute 15 (Montréal-Laurentides). Après seulement quelques années, les deux autoroutes parallèles étaient congestionnées, d'où l'importance d'éviter de reproduire ce scénario sur la Rive sud de Montréal.

A noter que malgré la croissance gigantesque du réseau routier, la vitesse moyenne de la circulation automobile n'a cessé de chuter dans les principales villes des pays industrialisés (1). Même si cela semble un paradoxe, les villes où la circulation routière est la plus lente sont celles où la consommation d'essence *per capita* est la plus basse (1).

Selon une étude effectuée en 1987 par la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM), c'est entre les banlieues montréalaises que la dépendance face à l'automobile est la plus grande (1). Depuis quelques années, le camionnage a également pris beaucoup d'expansion, ce qui est regrettable pour la qualité de l'environnement, le transport sur rail s'avérant être beaucoup plus efficace et moins polluant. Il serait déplorable de construire une autoroute dont les fins premières sont de favoriser le camionnage et l'automobile privée. Si l'on s'acharne à vouloir poursuivre la construction routière en région urbaine, c'est probablement suite à un manque de vision systémique des modes de transport urbain dans un discours donnant priorité au développement économique.

2.1.2 Options souhaitables à envisager :

Dans une perspective d'avenir viable, les infrastructures de transport doivent être orientées de façon à favoriser les modes de transport autres que l'automobile. Des contraintes doivent être apportées au trafic automobile et au camionnage. La performance des transports collectifs doit être améliorée.

Renforcer et développer le transport en commun : Un moyen efficace d'augmenter l'offre de transports publics consiste à libérer les transports collectifs de la congestion automobile, soit en implantant des **voies réservées de façon permanente aux autobus**, dans les deux sens de la circulation, soit en développant les transports sur rail. Un autobus, même à moitié plein et ralenti par le trafic, demeure six fois plus efficace (par kilomètre-passagers) qu'une grosse automobile et quatre fois plus qu'une petite voiture. Les autobus circulant sur des voies réservées deviennent sept fois plus efficaces que les automobiles (1). Même si l'établissement de voies réservées risque d'entraîner initialement une augmentation de la congestion sur les voies restantes, ce phénomène s'estompe après plusieurs mois, lorsqu'un nombre significatif d'automobilistes a adopté le nouveau service (1). Une autre possibilité consiste à instaurer une faible taxe (2\$ par semaine) aux banlieusards qui travaillent sur le territoire de Montréal. Ceci permettrait de générer 60 millions de dollars de revenus (1), qui pourraient être investis dans le transport en commun.

Développer un réseau de transport sur rail : Les véhicules électriques sur rail (métro, trains, tramways, trolleys), alimentés par de l'hydroélectricité et de l'électricité d'origine éolienne, constituent le mode de transport le plus écologiquement bénin. Leur efficacité énergétique est supérieure à celle du transport routier. De plus, ils représentent des systèmes de transport centralisateurs qui ont tendance à minimiser l'étalement urbain (1). Dans le cas présent, comme l'achalandage et la congestion semblent le justifier, il est préférable d'investir dans le développement d'un tel réseau plutôt que de construire une autoroute.

2.2. Problématique de l'étalement urbain :

2.2.1. Conséquences d'une autoroute sur l'étalement urbain :

Le fait que l'Amérique du Nord soit dotée de 'vastes espaces' a servi à justifier le développement urbain de très faible densité. Le phénomène d'étalement urbain occasionne toute une gamme d'effets: 1) des coûts liés à la création de nuisances environnementales; 2) une utilisation inefficace de l'énergie et des matières premières; 3) l'aggravation de certains problèmes sociaux; 4) une hausse des coûts pour des biens et services publics; 5) des problèmes d'injustice fiscale; et 6) des impacts macro-économiques (1). Si la Rive sud de Montréal a connu un grand développement à titre de banlieue, ce n'est pas par manque d'espace à Montréal. Une étude a effectivement démontré tout le potentiel de densification de Montréal : ce n'est donc pas un manque d'espace qui justifie le développement des banlieues ni la construction d'autoroutes (2). Il s'avère préférable de densifier les banlieues déjà existantes, plutôt que de les étaler encore davantage.

L'étalement urbain entraîne l'urbanisation des terres agricoles : Le territoire qui fait l'objet du projet proposé comprend des bonnes terres agricoles. Il est bon de se rappeler que seulement 5% de la superficie canadienne est constitué de terres arables.(1) La Montérégie représente une région dont les potentiels agricoles sont les meilleurs.(2) Toute initiative qui favorise l'urbanisation, telle la construction d'une autoroute, se fait aux dépens du domaine agricole et des milieux naturels. (2)

2.2.2 Options souhaitables à envisager :

Il est possible de circonscrire l'étalement urbain par la **création d'une ceinture verte**, en veillant toutefois à l'intégrer aux schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté (MRC) adjacentes. La ceinture verte doit idéalement se situer aux limites actuelles du territoire bâti, de façon à contenir le développement urbain. Il s'agit d'une zone tampon, où les nouveaux développements sont interdits. Cette mesure favorise la densification du milieu urbain, en permettant la croissance, mais de manière très concentrée. La ceinture verte est également bénéfique pour la conservation de la flore et de la faune et permet de maintenir des liens écologiques entre différents habitats (3).

D'autres mesures peuvent être adoptées, par exemple en incitant l'utilisation des terrains dans la zone déjà urbanisée. Les terrains non construits ou abandonnés peuvent être taxés selon la valeur de marché, comme s'ils étaient déjà construits, réduisant ainsi la spéculation financière.

2.3 Biodiversité, agriculture et gestion écologique des ressources

2.3.1 Conservation de la biodiversité et du potentiel agricole :

Ce sont 174 plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables qui ont été dénombrées en Montérégie. La moitié de celles-ci constituent des espèces rares et occupent des milieux humides. Le nombre important d'espèces menacées en Montérégie indiquent la dégradation des habitats. Par ailleurs, il faut se rappeler que la protection des ressources naturelles est à la base du développement de l'éco-tourisme en Montérégie (3).

Actuellement, la Montérégie ne dispose pas de grands espaces publics comme la plupart des autres régions du Québec. Cependant, un engagement volontaire des propriétaires dans la gestion et dans la préservation des espèces sauvages et des habitats naturels sur leurs terres privées constitue une avenue prometteuse (3).

Le territoire concerné par le projet comprend de nombreuses terres en friche. Il importe de se rappeler que les gènes de résistance aux maladies, une caractéristique recherchée en agriculture, se retrouvent souvent dans les plantes sauvages, comme celles qui ont envahi les lieux (4). Nous ne sommes pas en mesure de déterminer maintenant les caractéristiques qui seront souhaitables dans le futur. Dans une perspective d'avenir viable, la proximité de terres cultivables est grandement souhaitable, incluant la préservation d'un riche réservoir de possibilités génétiques.

2.3.2 Conservation des milieux humides :

Le territoire concerné par le présent projet comprend une proportion importante de milieux humides et de marais. Les milieux humides revêtent une importance écologique, car ils stabilisent l'écoulement des eaux, améliorent la qualité de l'eau et contrôlent l'érosion. Les marais offrent des habitats pour la faune (ex. : rat musqué, loutre, raton laveur, vison, amphibiens et reptiles) et des haltes pour les oiseaux migrateurs. Les milieux humides possèdent en eux-mêmes une « valeur économique », incluant : la trappe d'animaux à fourrure, la chasse à la sauvagine, la pêche sportive, la culture de riz sauvage, la récolte de tourbe et de bois. Actuellement, ce sont 80 à 90 % des milieux humides qui ont été détruits au Canada. Cela représente une perte énorme d'habitats, puisque le quart des milieux humides de la planète se retrouvent au Canada (5). De plus, une autoroute constitue une barrière physique importante pour la faune (allant de l'amphibien au cervidé), empêchant son libre passage d'un côté à l'autre et affectant l'équilibre des écosystèmes.

2.3.3 Conservation de la qualité de l'eau / gestion des eaux :

Le projet proposé entraînerait une détérioration de la qualité des eaux de surface. Les sels de déglacage constituent une source de contamination diffuse, alors que la contamination ponctuelle par des déversements accidentels représente un risque potentiel. Le tracé envisagé pour la construction de l'autoroute affecterait des milieux humides, avec la conséquence de perte d'habitats et le risque d'entraîner l'assèchement de nappes phréatiques à plus ou moins long terme (6).

2.3.4 Conservation de la ressource sol :

Une proportion importante de la diversité des êtres vivants repose sur les organismes qui occupent en abondance le sol. Ces organismes jouent un rôle essentiel dans le cycle de fertilité du sol. Ce paramètre est souvent négligé lors de l'analyse de l'impact des activités humaines. Une surface de terre mesurant un mètre carré recèle entre 30 et 300 vers de terre, 10^{10} protozoaires et 10^{13} bactéries (6). Cette diversité, pourtant essentielle pour assurer la fertilité du sol, disparaît lorsque la surface est asphaltée et qu'elle devient imperméable. De plus, la circulation automobile occasionne la dérive de polluants, qui se retrouvent à une distance plus ou moins grande de la route, avec des répercussions nuisibles pour la faune, la flore et le potentiel des terres agricoles.

3. **Suggestions, commentaires et recommandations susceptibles d'éclairer la commission :**

Afin d'éviter de donner préséance à des préoccupations d'ordre strictement économique, il est avantageux d'orienter notre réflexion vers des modèles qui permettent de formuler des solutions écologiques et viables.

Modèle de planification écologique : La planification écologique vise une harmonisation optimale du cadre bio-physique rural ou urbain avec le développement du construit. Les objectifs sont de cesser le gaspillage des ressources naturelles, minimiser la dégradation du milieu naturel et optimiser la mise en valeur du territoire (7). Un concept utilisé en planification écologique consiste à **établir une vision de l'état idéal du futur à atteindre**. Est-ce vraiment l'idéal que de construire une autoroute, considérant les nuisances environnementales qui y sont associées?

Modèle d'empreinte écologique : Le concept d'empreinte écologique (Wackernagel & Rees, 1995) permet de mesurer les besoins actuels et projetés de consommation des ressources et d'absorption des déchets. Selon ce modèle, la planète ne dispose que de 1,5 hectares de terre productive par être humain. Cependant, notre mode de vie nord-américain exige typiquement 4,3 hectares par habitant : le transport nécessite à lui seul 0,89 hectare par habitant, principalement relié à l'automobile privée. Si tous les habitants de la planète adoptaient le mode de vie nord-américain, nous aurions besoin d'au moins trois planètes pour vivre (8). **Pouvons-nous faire mieux avec ce que nous avons déjà**, avant d'envisager d'empiéter davantage sur le patrimoine naturel?

Loi sur la viabilité (« sustainability » : Selon la loi sur la viabilité, une action qui transformée en comportement universel mènerait à la destruction irrémédiable de

l'environnement, ne peut être considérée comme une **action soutenable** (1). Peut-on vraiment considérer le projet proposé comme une action soutenable?

Conclusion:

Le défi consiste à élaborer et appuyer des projets qui rendent nos villes habitables plutôt que circulables en voiture. Les gens ont quitté la ville pour s'installer en banlieue et fuir le bruit, la pollution et le danger. Paradoxalement, le cadre de vie idéalisé de la banlieue (une grande maison dans un quartier sans bruit, avec une automobile pour chacun) augmente la consommation d'énergie et favorise la détérioration de la qualité de vie. Une remise en question est requise pour protéger l'environnement, respecter les engagements d'accords internationaux (dont celui de Kyoto) et s'assurer d'un cadre de vie très agréable, en acceptant que l'automobile privée n'a plus sa place dans une ville écologique. Dans une perspective d'avenir viable, le projet de construction de l'autoroute ne peut se justifier.

L'automobile est devenue la peste des grandes villes du monde et leur pose des problèmes que de nouveaux bricolages dans la technologie automobile ne résoudront jamais. Pour remédier totalement à l'encombrement, à la pollution, à la dépendance par rapport au pétrole et au caractère de plus en plus invivable des villes, les autorités devront mettre fin au règne de l'automobile. Le moyen le plus sûr d'atténuer la dépendance excessive envers l'automobile consiste en une révision radicale de l'ordre des priorités en matière de transport.

Marcia Lowe, 1991, L'état de la planète, World Watch Institute, p. 261

Je suis confiante que les membres de la Commission, soucieux de la protection de l'environnement et du bien-être des générations futures, sauront présenter avec courage un rapport empreint d'une vision d'un futur qui soutient la vie.

Diane Joubert, le 21 mars 2002