

23 mars 2008

## **25 \$ contre la 25**

Il vaut la peine de répondre positivement à la collecte de fonds de Greenpeace/Équiterre/CRE-Montréal contre le prolongement de l'autoroute 25 par le lien <http://www.25contrela25.org/index.php?id=1003> . On remarquera la pertinence des « *10 raisons d'être contre le prolongement de l'autoroute 25* » (voir ci-bas). Ce ne sont pas les « Livre vert » et autres « Plan de lutte contre l'effet de serre » qui révèlent si un gouvernement a opté ou non pour le développement durable. Au Québec, l'interdiction de tout nouveau projet autoroutier en donnera le signal tout comme le moratoire sur le développement des sables bitumineux le sera pour le Canada.

Ce sera la démonstration que le temps du transport public, collectif et gratuit, est arrivé avec son corollaire de l'interdiction à moyen terme (2020?) de l'usage de l'automobile individuelle dans les grandes villes. Ce virage est particulièrement crucial quand on sait que le non respect par le Québec de l'accord de Kyoto pour la période 2008-2012 et le refus de se compromettre pour la réduction de 20 à 30% par rapport au niveau de 1990 comme recommandé par le GIEC dépend essentiellement du refus de s'attaquer au transport des gens et des marchandises par l'automobile et le camionnage. La stratégie alternative tombe alors sous le sens : puiser dans l'immense réserve de l'électricité utilisée pour le chauffage des bâtiments, grâce à un programme de restauration de l'enveloppe thermique, complété par les énergies douces, afin d'alimenter en énergie le nouveau système de transport public.

Il y a certes un danger de mettre l'emphase sur le judiciaire quand il se substitue à la mobilisation. C'est peut-être le cas ici. Il est dangereux de seulement se fier aux tribunaux qui, après tout, font partie de l'appareil étatique responsable des politiques anti-écologiques. Ne faudrait-il pas aussi d'organiser des mobilisations ? À l'occasion de la manif du 1er mai, le mouvement syndical serait-il ouvert à réclamer le refus de la 25 et plutôt revendiquer la ré-affectation des sommes d'argent aux deux trains de banlieue et à la prolongation du métro, ce qui devrait rallier les syndicats de la construction ? Au moins pourrait-il y avoir un cortège derrière une bannière réclamant le refus de la 25.

Par contre, on remarque l'isolement des grandes organisations écologiques du Québec par rapport aux mouvements syndical et populaire. Si l'on se fie aux bannières lors des manifestations sur le climat de décembre, du Forum social québécois de janvier, contre la privatisation de la santé en février et contre la guerre et l'occupation en mars (voir mes photos à <http://www.marcbonhomme.com/page11/page18/page18.html> ), je ne peux que constater leur ignorance réciproque à l'exception très partielle de la manif du Forum social québécois qui ne fut cependant pas un succès de mobilisation. Il faut avouer que les louanges tacticiennes adressées aux partis Libéraux, tant fédéral que

québécois, par plusieurs des directions des grandes organisations écologiques québécoises n'aident en rien à construire la solidarité et invitent à l'électoralisme.

Pourtant la réponse à la crise économique de grande ampleur qui s'abattra sur le Québec en 2008 ou 2009 nécessitera la mise sur pied de programmes publics massifs de création d'emploi dont le noyau dur d'un point de vue de gauche ne peut être que la construction d'une infrastructure de transport public et la restauration écologique de tous les bâtiments. Dans la même ligne de pensée, on ne peut que déplorer la superficialité de la critique du budget Charest-Forget par la direction de Québec solidaire : aucune allusion à un programme anti-crise de création d'emplois écologiques, même pas à la revendication de construire 10 000 logis sociaux par année, sans doute l'engagement le plus avancé de la nouvelle plate-forme, alors que le budget en promet seulement le cinquième.

Marc Bonhomme, 23/03/08

-----

## **10 raisons d'être contre le prolongement de l'autoroute 25**

### **1) Une augmentation des débits de circulation automobile à Montréal**

- Ajout d'ici quelques années de 150 000 nouveaux déplacements automobiles à Montréal.

### **2) Une solution inefficace pour décongestionner le réseau routier**

- Incitatif à l'étalement urbain dans la couronne Nord-Est et à l'utilisation de l'automobile;
- À titre d'exemple, la construction de l'autoroute 13 n'a jamais permis de réduire le nombre de véhicules sur l'autoroute 15.

### **3) Une augmentation des émissions de GES et des polluants atmosphériques**

- Un projet de pont privé payant, qui pour être rentable, aura besoin de toujours plus de véhicules;
- Le transport routier génère 20 fois plus d'effets néfastes que le transport en commun;

### **4) Un déplacement des ménages et des industries vers Laval et les couronnes**

- Les terrains résidentiels à Montréal sont de 7 à 9 fois plus chers qu'à Laval ou en couronne Nord-Est;
- Les terrains industriels à Montréal sont 10 fois plus chers qu'à Laval ou en couronne Nord-Est;
- Le secteur centre-sud et Est de Montréal comptent plus de 850 sites contaminés;

### **5) Disparition des meilleures terres agricoles du Québec**

- Les meilleures terres maraîchères du Québec sont à Laval;
- Le tiers des 7 000 hectares de terres agricoles cultivés à Laval sont « dézonés » et est directement menacé par le prolongement de l'autoroute 25.

### **6) Une solution inefficace pour les travailleurs de l'Est de Montréal**

- 77 % des travailleurs proviennent de l'Île de Montréal ou de la Rive-Sud de Montréal;
- Seulement 6 % des travailleurs proviennent de Laval;

### **7) Une solution inefficace pour le transport des marchandises**

- Plus de 80 % du transport des marchandises a pour origine ou destination l'île de Montréal;
- L'autoroute 30 sera la voie de contournement de Montréal;
- Dans le contexte où l'autoroute métropolitaine fonctionne le plus souvent à pleine capacité, faciliter l'accès automobile à Montréal risque d'aggraver la situation.

### **8) Contradiction avec les politiques de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec**

- Contradiction avec l'objectif de réduire l'usage de l'automobile du plan d'urbanisme, du cadre d'aménagement de la métropole et du plan de transport de la Ville de Montréal;
- Contradiction avec l'engagement de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec à appuyer le protocole de Kyoto.

### **9) Des solutions alternatives : le transport en commun en priorité**

- Train de banlieue Montréal-Repentigny;
- Train de banlieue Montréal-Mascouche;
- Métro de Laval;
- Voie réservée sur la rue Pie IX vers Laval;
- Voies réservées sur les ponts pour covoiturage.

### **10) Un projet de partenariat public-privé qui coûtera cher aux Montréalais**