

Mémoire présenté

Par

Antonin Labossière

Voilà 5 ans, j'ai présenté un mémoire concernant le projet d'élargissement du boulevard Notre-Dame du ministère des transports. Consterné qu'en l'an 2000 on conçoive encore une région métropolitaine par ses autoroutes et ses accès, c'est avec réjouissance que j'accueillis la volonté d'un boulevard urbain, proposé par la nouvelle administration de la ville de Montréal.

Et voilà, nous nous retrouvons, 5 ans plus tard, pour ne pas dire 30 ans plus tard, avec pratiquement le même projet du ministère des transports.

Qui donc ne comprend pas??? Est-ce que ce sont les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve ou les ingénieurs du ministère. Qui a baissé les bras à trouver des solutions gagnantes pour tous?

Je ne sais pas pour vous, mais moi j'en ai marre d'entendre parler de Portland et de son transport en commun gratuit au centre-ville, de Vancouver et de sa fierté qu'il n'y ait pas d'autoroute la traversant, de Boston et de ses 11 milliards pour enterrer l'autoroute qui défigurait son centre, de Montpellier et ses tramways, de l'Allemagne et de ses villes vertes. Même Toronto commence à se poser des questions. Comme si Montréal n'était pas assez intelligente pour avoir de bonnes idées de développement durable. Pourtant Montréal veut démolir l'Autoroute Bonaventure pour y installer un tramway et un nouvel urbanisme intelligent, pourtant Montréal se gratte la tête pour recouvrir l'immonde cicatrice de l'Autoroute Ville-Marie avec le CHUM. Mais comme si le fil de téléphone avait été coupé, on vient nous proposer de refaire une erreur majeure dans l'Est de l'île.

Qui croit encore naïvement qu'élargir des voies réduit la congestion? Que le passage des camions n'en sera que facilité? D'ailleurs on justifie malicieusement ce projet par l'ajout de transport en commun et l'augmentation de la fluidité du transport des marchandises, les mêmes justifications que pour le prolongement de la 25. Qui y croit? D'ailleurs Décarie facilite-t-il le passage des camions et du transport en commun, même si tous veulent l'éviter pour se soustraire des bouchons?

Les représentants du ministère des transports, à l'époque, eux-mêmes avouaient candidement qu'en 6 ans la congestion serait probablement comparable à celle de l'époque et qu'à ce moment les « congestionnés » voyant l'avantage du transport en commun s'y convertiraient. On est pratiquement 6 ans plus tard. Peut-être qu'aujourd'hui, constatant la congestion des 4 voies dans chaque sens, nous discuterions d'élargir à 8 voies de chaque côté pour régler le problème. Il n'y aura donc pas de fin aux volontés de décongestionner, peu importe ce que vivent les quartiers traversés?

. La vérité est que l'on veut construire cette autoroute pour soulager l'irritation des Québécois habitant hors de l'île et y travaillant, qui ne cesse de croître. Irritation qui croît proportionnellement aux nombres de véhicules provenant de l'extérieur s'ajoutant sur les routes.. Et cela au détriment des Montréalais des quartiers centraux. Cette autoroute nuira à la qualité de vie des Montréalais en amenant plus d'automobiles au centre-ville, plus de pollution, plus d'accidents, plus de bruit, plus de congestion, plus d'irritation, plus de déménagements vers la banlieue, à la recherche de

sécurité et de tranquillité, plus de fermetures d'écoles, de fermetures de commerces de proximité, etc etc etc. Ce projet est contre Montréal et pour sa couronne.

Couronne qui recongestionnera de toute façon d'ici 10 ans, parce qu'elle continue de se développer. Et on reparlera alors d'un autre pont, ou d'un élargissement oude transport en commun! D'ailleurs on attend encore les études sur lesquelles le ministère se base pour affirmer que l'augmentation du nombre d'automobiles sera minime. Un petit exemple, la population du secteur de Lachenaie, Terrebonne et Mascouche à augmenter de 250% depuis 10 ans et on ne voit pas pourquoi le phénomène s'arrêterait ici.

Ce projet est nuisible pour tous et surtout pour l'environnement.

Le compromis est-il possible? Bien sûr! Réserver le nouveau pont de la 25 qu'au transport en commun et au transport des marchandises, comme le proposait le journaliste de la Presse François Cradinal, et n'aménager que du transport en commun sur Notre-Dame.

Sinon, enterrer le tout pour qu'au moins on ne voit ni n'entende la bêtise autoroutière, laisser le transport des matières dangereuses en surface et traiter les gaz d'échappement. Bien sûr cela coûterait plus que 750 millions.

D'ailleurs, moi avec 750 millions à investir dans les infrastructures de ce secteur de Montréal, j'élargirais les trottoirs des rues Iberville et Frontenac et y planterais des arbres pour en faire des rues plus vivantes et accueillantes, contrairement au projet présenté qui semble les condamner à

demeurer des voies d'accès autoroutières. Je modifierais les rues St-Antoine et Viger pour qu'elles ressemblent davantage à des rues de quartiers et pour qu'elles soient plus invitantes. Et je munirais la rue Notre-Dame d'un magnifique tramway allant du centre-ville à Pointe-aux-trembles et Repentigny, faisant du chemin du Roy, rue historique, la première rue du XXIe siècle de Montréal.

Je ferais un projet pour les Montréalais et pour l'avenir du Québec.