

À : Convercité

Pour : Consultation publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

De : Éric Alan Caldwell

MÉMOIRE

En tout premier lieu nous nous devons d'annoncer que, dans ce document, nous donnerons à la rue « Notre-Dame modernisée » l'appellation « Autoroute Notre-Dame. » Ainsi, nous annonçons nos couleurs, parce qu'il est admis par tous qu'une autoroute ne s'intègre pas harmonieusement dans le tissu urbain.

Nous rejetons ce projet en bloc parce qu'il fait place à une infrastructure monstre qui augmente la capacité autoroutière pour soulager les problèmes créés par la circulation qui transite par le quartier. Effectivement il s'agit là d'un problème réel auquel il faut s'attaquer en augmentant l'offre de transport qui permettrait de transiter par le quartier Hochelaga-Maisonneuve dans un axe est-ouest. Si on veut que cette offre de transport soit adaptée à une ville moderne il faut qu'il s'agisse d'un transport collectif efficace et attrayant, avec un potentiel de déplacement qui ait des perspectives de développement.

L'autoroute Notre-Dame ne fera qu'augmenter efficacement l'offre de transport pour les automobilistes (et marginalement pour les autobus, j'y reviendrai). Il s'agit donc d'un investissement massif d'infrastructure qui mise sur l'auto; c'est un choix qui orientera donc les décisions des citoyens qui devront choisir comment se déplacer du point A au point B.

Il est clair que, parmi ces choix, ce sera l'automobile qui remportera la mise, puisque (j'y arrive) l'autobus, même avec la voie réservée, n'offrira pas un avantage évident sur l'automobile. Premièrement pour des questions de confort : il suffit d'avoir régulièrement voyagé par autobus de ville pour comprendre comment c'est moins confortable que l'auto ou que tout autre transport sur rail.

Puis deuxièmement, nous doutons que la voie réservée favorisera un transit plus rapide parce qu'il nous semble que cette dite voie subira les aléas du trafic malgré sa désignation. Effectivement la voie réservée sera accaparée : 1) par le déneigement; 2) comme bretelle de sortie (ces bretelles se bloquent sur les autoroutes quand il y a des congestions puisque plusieurs cherchent à fuir la congestion); 3) et comme voie d'accotement en cas d'accident (souvent cause de congestion.)

Vu cet investissement massif d'infrastructure qui priorise l'auto, il ne faudrait pas s'étonner que les citoyens choisissent donc de se transporter en auto. Or cette avenue contrevient à plusieurs objectifs que nous nous sommes collectivement donnés : 1) réduire la production de gaz à effet de serre, 2) diminuer la pollution de l'air pour améliorer la santé publique, 3) éviter l'étalement urbain, 4) réduire nos dépendances aux énergies fossiles non-renouvelables 5) doter Montréal d'infrastructures de transports collectifs plus attrayantes 6) revitaliser le tissu urbain en enlevant de la place à l'automobile pour la redonner aux gens ou à du patrimoine bâti.

Il faut plutôt avoir le courage de choisir de réaliser des infrastructures qui répondront à ces objectifs. Comme, il y a 40 ans, on a décidé d'investir dans le métro. Imaginons un instant la catastrophe si, au lieu de réaliser le métro, nous avions construit des autoroutes de surface, imaginez tous ces gens qui transiteraient par la route, quel handicap pour la ville ce serait.

De plus une autoroute présente un potentiel de développement limité. Du moment qu'on roule à pleine capacité, l'offre de transport est saturée. Or, le transport sur infrastructure ferroviaire (ou de tracé électrifié pour tramway) a un potentiel de développement de bien plus grande envergure.

Utilisons la métaphore suivante : Le projet proposé de modernisation de la rue Notre-Dame équivaldrait, à une autre époque, à vouloir élargir la *trail* de diligences et de chevaux alors que la locomotive à vapeur débute son âge d'or.

Ce projet de modernisation est désuet et ne mise pas sur les bonnes avenues pour augmenter l'offre de transport. Il faut donc le rejeter.

De plus les terres qu'on utiliserait pour réaliser ce projet, figurent parmi les mieux situées pour assurer un développement élargi du centre-ville, sans compter, que par leur emprise riveraine, elles incarnent la personnalité insulaire de Montréal.

Nous aurons l'occasion de développer et d'éclaircir certains points lors de la présentation publique du mémoire. Aussi, à cette occasion je vous présenterai de vive voix ma perception de vos responsabilités comme organisme qui organise les consultations et qui doit en soumettre les résultats aux autorités.

Merci.

Éric Alan Caldwell.