

Madame, monsieur,

Nous résidons \_\_\_\_\_, nous devrions donc être favorables au projet présenté aux citoyens à la Maison de la culture Maisonneuve les 4 et 5 décembre derniers. Nous avouons même avoir été plutôt séduits après un premier coup d'œil, puisque le Parc Morgan rejoignait alors le Parc Champêtre, permettant ainsi aux citoyens de se rapprocher du fleuve que les Montréalais ne connaissent pas.

Mais malheureusement, nous ne pouvons nous rallier au projet dans son ensemble, puisqu'il propose la création d'une cicatrice profonde qui déchirera la ville et accentuera son mal développement. Huit voies, et à certains carrefours, douze voies routières, on ne nous dira pas qu'il s'agit là d'un « boulevard urbain » ! Ce choix qui favorisera (encore) l'automobile reflète l'inconscience et l'inconséquence de nos pouvoirs publics. Toutes les villes du monde investissent aujourd'hui dans des infrastructures qui leur permettent de se réapproprier leur espace urbain :

- Barcelone a plusieurs *ramblas* qui traversent la ville où les trottoirs occupent les deux tiers de l'espace dédié à la circulation et où les automobilistes, les cyclistes, les piétons et les nombreux transports collectifs circulent et cohabitent beaucoup plus efficacement. Les différents quartiers de cette ville ont récemment été repensés pour « retourner » la ville vers son principal plan d'eau. Il est aussi à noter que le principal accès routier au centre de la ville est recouvert d'une dalle de béton...
- Paris a décidé de rétrécir ses rues au profit des trottoirs et de lutter contre « l'invasion » de son centre par les automobilistes en promouvant le transport collectif ainsi qu'en rendant la venue en voiture moins attrayante (voire même interdite à certaines périodes et pour certains véhicules);
- Londres a imposé des tarifs prohibitifs aux automobilistes qui désirent accéder à son centre en voiture;
- Les grandes villes d'Allemagne (un pays producteurs de grosses cylindrées comme Porsche, BMW et Volkswagen !) établissent des codes selon le degré de pollution des voitures pour restreindre l'usage de celles-ci et améliorer la qualité de vie et la santé de leurs citoyens. Ces mesures sont d'ailleurs transitoires, puisque d'ici 2012, les grandes villes allemandes en seront rendues à l'interdiction complète des voitures polluantes dans leur centre-ville.
- Ici en Amérique, plusieurs grandes villes américaines (Portland est souvent mentionnée comme modèle, mais elle n'est plus la seule...), mais aussi plusieurs villes canadiennes nous devancent encore : Toronto se redonne un accès au lac Ontario et cherche à corriger ses erreurs du tout à l'automobile...
- Pendant ce temps, Montréal, qui se croit ville internationale (et qui a une industrie reconnue dans le domaine des transports collectifs : Bombardier) accepte de se défigurer pour un projet qui sera vétuste dans à peine dix ans. Tous les spécialistes le disent, le développement lié à l'automobile est gourmand : les voies projetées seront vite encombrées... Il faut offrir autre chose et rendre plus difficile l'accès à la ville en voiture, pas augmenter sa capacité !

La solution serait pourtant plus simple, moins chère, moins longue à réaliser et surtout porteuse et prometteuse pour le développement de Montréal. Il s'agirait premièrement de garder le même tracé et les mêmes modalités du projet actuel en le maintenant toutefois à deux voies routières dans chacune des directions, et deuxièmement de prendre l'espace et l'argent gagnés pour établir une ligne de tramway

comme on en trouve dans plusieurs villes du monde. Il est incompréhensible que l'on en soit rendu à proposer un projet qui déroge à peine de la logique des années 1960 et 1970 sur le plan de la place dédiée à l'automobile. En ce qui concerne le camionnage, plusieurs villes travaillent en ce moment à le déplacer hors des heures de pointes. On pourrait aussi envisager un accès plus direct au port de Montréal...

Chose certaine, nous devrions aujourd'hui être plus conscients que ce type de développement a des répercussions majeures sur :

- La santé : l'Avis très défavorable de la Direction de la Santé publique de Montréal devrait inciter tout décideur à renoncer à augmenter le nombre de voitures circulant vers le centre-ville. Ne pas tenir compte de cet avis aurait une dimension criminelle. Comment en effet consciemment appuyer un projet qui compromet la santé et la sécurité de la population de façon aussi évidente ? Un projet qui a de tels impacts aurait-il même été envisagé dans un arrondissement comme Outremont ? Nos élus doivent répondre à ces questions.
- L'économie de la ville : il est évident que l'on favorise l'étalement urbain avec ce projet, on ne viendra pas nous dire que ce n'est pas Boucherville, Repentigny et la couronne nord que l'on cherche à satisfaire ici, au détriment de Montréal ! Quel est l'avantage pour Montréal de voir ses quartiers pollués pour le bénéfice des banlieues ?
- L'environnement : nous nous vantons de vouloir respecter le protocole de Kyoto, mais nous faisons des choix de développement qui vont à l'encontre de nos vertus autoproclamées;
- L'urbanisme : Boston enfouit ses autoroutes, développe son transport en commun et protège son patrimoine en liant ses différents quartiers par des « axes verts » qui favorisent le transport actif (marche, vélo, etc.); La société du havre de Montréal propose depuis de nombreuses années de relier les deux portions de la ville déchirées par l'autoroute Ville-Marie et au même moment, le Ministère des transports et la ville de Montréal nous proposent de recréer une telle fracture dans un quartier en pleine effervescence (Hochelaga-Maisonneuve), ce qui affecterait grandement la santé et la sécurité des citoyens du quartier.

L'autoroute que l'on nous propose doit être transformée : une large place doit être faite aux transports collectifs et actifs, c'est la base de l'urbanisme moderne, toutes les grandes villes se développent aujourd'hui ainsi. La proposition présentée aux citoyens se veut plus acceptable en proposant entre autres des quartiers où la vitesse serait limitée et l'ajout de pistes cyclables, mais telle qu'elle est construite, cette proposition ne fait qu'enjoliver un projet INACCEPTABLE : voudrait-on faire du vélo ou prendre une marche à côté d'une autoroute à huit voies ? D'ailleurs, ces améliorations n'ont pas besoin d'une autoroute pour se réaliser. Encore une fois, ce qui pose problème est la place donnée à l'automobile dans le projet.

Nos décideurs devraient simplement regarder ce qui se fait ailleurs et penser au bien de Montréal, principal pôle économique du Québec ! C'est à la fois impressionnant et désolant comment nous nous enfonçons dans un type de développement qui va pourtant à l'encontre de tout ce qui devrait contribuer au bon développement de Montréal. L'inconséquence a tout de même des limites : la ville propose dans son récent plan d'urbanisme de réduire le nombre de place de stationnement au centre-ville et en même temps, elle approuve la construction d'une autoroute qui augmentera l'accès des voitures en son centre... Trouvez l'erreur !

Il est encore temps de modifier le projet, même s'il y a eu beaucoup de tergiversations et de délais dans la mise en oeuvre de celui-ci. Si nos décideurs refusent de réduire de moitié le nombre de voies routières, s'ils renoncent à développer des transports collectifs efficaces (un tram circulant régulièrement serait beaucoup plus porteur que des lignes d'autobus), ils transmettront aux Montréalais un projet qui

accélérera le déclin de leur ville. Ils agiront alors comme des décideurs sans vision, puisque nous serons confrontés demain à réévaluer ce projet d'une autre époque où le béton est roi.

Ce qui doit à tout prix être réévalué, c'est le nombre de voies que comporte le projet : il faut le réduire de moitié, ce qui fait que l'axe actuel peut être maintenu et réaménagé à moindre coût. Les économies générées iraient alors à la construction d'un tramway qui longerait la rue Notre-Dame de la pointe de l'île jusqu'au centre-ville. Chose certaine, le projet ne sera acceptable que s'il réduit le nombre de voitures provenant des banlieues vers la ville tout en facilitant et renforçant les allées et venues par le transport collectif. C'est ce qu'ont fait plusieurs décideurs de grandes villes du monde... Et vous savez quoi ? La plupart se sont faits réélire!

Jean-Félix Chénier, Geneviève Guérin,  
Citoyens de Montréal et parents de deux enfants dont la santé est compromise par le projet;