

Longueuil, 16 juin 2009

- Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
- Francis Casaubon, 29 ans, citoyen engagé de la montérégie
- Je me sens concerner par toutes problématiques reliées à l'usage de l'automobile et son impact socio-économique ainsi que ses répercussions notables au niveau environnemental. D'autant plus, je crois que c'est de notre devoir de faire part de notre opinion, aussi valable que celle de spécialistes en la matière, et ne pas laissé ce projet du futur dans les mains de quelques décideurs, qui ne tiennent pas toujours compte du réel développement durable à échelle humaine.
- Mes préoccupations liées au projet sont nombreuses, et mes inquiétudes sont par contre plus lourdes de conséquences lorsqu'on prend en compte les pourss et les contre du projet. Je crois que, comme nombreux autres citoyens concernés, le projet du complexe Turcot proposé par le MTQ et ses partenaires se veut encore comme la solution pour les usagers à la voiture solo qui font des allers-retours quotidiennement à partir de la ceinture de Montréal, soient la rive-sud ou la rive-nord. Le MTQ et ses partenaires essaient de camoufler son intention de multiplier le nombre de voies de circulation automobile, sur cette portion d'autoroute, en parsemant, ici et là, des bandes d'arbres ou de fleurs. Et d'un autre côté, ils n'augmenteront pas l'accessibilité au transport en commun (le projet n'inclue pas une augmentation de voies réservés aux autobus de la métropole), il exproprieront des individus, dont les moyens de subsistances et l'aisance à vivre dans leur quartier demeure du possible tant que les facteurs extérieurs ne sont pas chambardés : en d'autres mots, leur mode de vie serait énormément fragilisé s'ils avaient à devoir s'adapter à un nouveau milieu de vie. Ces habitants du complexe Turcot on revalorisés la vie de quartier par leurs actions communautaires, ont réduit le taux de criminalité en créant de la réinsertion sociale, ont embellis de vieux logements : ils se sont appropriés un milieu pauvre de Montréal et en ont fait un endroit où il fait bon vivre. Le MTQ et ses partenaires, croient qu'en érigeant des murs, cela va solidifier le tissus social déjà établi, le cas de la rue Hadley et Eddie en sont de beaux exemples, où les gens devront faire des détours pour se rendre à l'école, au travail ou au marché. Et tout ça encore pour la voiture solo qui ne cesse de prendre de l'expansion. Si nous désirons réellement atteindre les objectifs de réductions de GES aux travers des projets d'une telle envergure, nous devons instaurer de réels incitatifs à réduire la masse du parc automobile de cette zone chaude de Montréal, car le problème en ce moment n'est le nombre de voies de circulation automobile insuffisant, mais bien le nombre d'automobiles et autres transport trop imposant et augmentant de façon quasi-exponentiel annuellement. Pourquoi les gens d'un quartier défavorisé de Montréal devraient subir les effets pervers d'une population aisée de la ceinture de Montréal qui ne peuvent délaissé leur mauvaise habitude d'utiliser la voiture solo? Pourquoi n'investissons-nous pas davantage dans les services de train et de tramway, comme font nos voisins européens? Le transport des marchandises peut être fait en train, cela réduirait le nombre de véhicules lourds. Bref, pour l'instant le projet, soit dit en passant d'une envergure pour les 50 prochaines années, du MTQ et ses partenaires (PPP) manque de vision à long terme pour améliorer la situation sociale et environnementale de cette portion de Montréal ; ce n'est qu'une suite logique aux mégaprojet d'autoroutes (pont de l'autoroute 25, autoroute Notre-Dame) permettant un plus grand nombre d'accès à la ville pour les gens des deux rives ceinturaient Montréal, qui n'en défraient jamais les réels coûts, socio-économiques et environnementaux, de leurs gestes quotidiens. Je crois qu'il est plus que temps de redorer la vie de quartier à Montréal, et cesser de proposer des projets qui découpent les ponts d'union entre les divers quartiers par des autoroutes ou des routes devenues quasi-in traversables par les piétons et cyclistes. J'avoues être déçu de constater que le projet de MTQ et ses PPP ne propose aucune amélioration en vue d'un futur plus sain et plus durable pour les générations futures, spécifiquement pour les gens qui ont à cœur de faire grandir les quartiers, du pourtour du complexe Turcot, à échelle humaine et non aux profits de la voiture solo et toutes autres formes de pollution extérieure qui, de toute façon, ne se préoccupent aucunement des habitants de ces quartiers.

Enfin, je me demande pourquoi je vous écris ce mémoire, alors que je réalise qu'après plusieurs BAPE auxquels j'ai participé, seulement deux projets pollueurs de faible importance, ont été retenus. Tous les plus gros projets, tels celui de la rivière La Romaine et son barrage, n'ont pas été rejetés. Donc, à quoi sert le BAPE et l'implication citoyenne dans ce cas, si c'est pour voir passer sous nos yeux l'acceptation de projets si incohérent pour notre futur ?

- Suggestions et commentaires :

Améliorer le transport en commun : avoir plus d'autobus, de trains, de métro et tramway (surtout aux heures de pointes), réduire les frais de transport pour tous les usagers (incluant la rive-sud et la rive-nord), encourager l'intermodalité en construisant plus de méga stationnements à frais réduit pour les usagers du transport en commun (à Laval et à Brossard, par exemple)

Augmenter l'accessibilité aux vélos : permettre le vélo à toutes heures dans le métro et sur des installations pour les autobus, faire plus de pistes cyclables sécuritaires à distance raisonnable des voies de circulation automobile

Réduire le parc automobile : augmenter le coût d'accès à la voiture solo sur le réseau montréalais, réduire le nombre de voies aux voitures au lieu de l'augmenter pour décourager l'utilisation de la voiture solo dans les bouchons de circulation.

Intégrer et la vie de quartier aux voies de circulation pour l'automobile et non l'inverse. En abaissant le niveau des voies de circulation automobile, ce sont les citoyens qui vivront davantage avec les inconvénients des différentes formes de pollutions : pollution de l'air, pollution sonore, etc. Sans oublier les nombreuses années de constructions qui amèneront davantage de circulation pour tous les véhicules permettant la reconstruction de l'échangeur. Il y avait des suggestions, proposées lors du BAPE, pour faire autrement en faisant une autoroute souterraine : y a-t-il moyen de conjuguer avec d'autres alternatives plutôt que de miser seulement sur le désir d'augmenter l'accès à un plus grand nombre de voiture ? De toute façon, si nous encourageons davantage l'individu à utiliser sa voiture solo, le parc automobile va toujours s'intensifier, et d'ici peu, nous devons encore reconstruire un nouvel échangeur Turcot pour accueillir encore plus de voiture solo, c'est un grand manque de vision pour réduire la masse de voitures qui circuleront sur nos routes dans le futur.

Il est triste de constater que plusieurs autres concepts et alternatives au projet du complexe Turcot proposé par le MTQ n'ont pas été pris en compte, sans qu'aucune étude de faisabilité n'ait été prise en charge.

- Ma position :

Tant qu'à la proposition émise par le MTQ, je suis tout à fait contre pour les raisons mentionnées ci-haut, et plusieurs autres, qui pourraient être davantage élaborées par des spécialistes en la matière.