

Autoroute, sécurité et avenir d'un quartier

Mémoire présenté par
André Gagnon
au Bureau d'audiences publiques en
environnement

Avril 2001

L'objet du présent mémoire s'arrêtera en premier lieu au volet sécurité du projet d'autoroute McConnell-Laramée. Pour mettre les choses en perspective, j'ai dressé la liste de certains organismes, services ou institutions présents dans le secteur.

- École Saint-Jean-Bosco
- Parc Saint-Jean (aire de jeu, pateaugeoire)
- Parc Larocque (aire de jeu, pateaugeoire, piscine, terrains de tennis)
- Église Saint-Jean-Bosco
- Église Saint-Joseph
- Centre de la petite enfance Aux trois pommes
- Autres (La Ressource, pharmacie, caisses populaires, buanderie, UQAH, etc.).

J'ai noté, lors des étapes préliminaires à la présente audience, que plusieurs intervenants ont fait référence également à ces institutions et services. Je n'insisterai donc pas trop pour les décrire sauf pour dire que ces différents organismes ou services ont des clientèles situées des deux côtés de l'autoroute.

Le quotidien et l'autoroute

Pour illustrer les problématiques en cause, je débiterai en présentant mon cas personnel. Je suis père de famille de trois enfants. J'habite sur la rue Amherst. Mes deux plus vieux enfants fréquentent l'école Saint-Jean Bosco alors que mon plus jeune va dans une garderie située sur la rue Chauveau.

À tous les jours, je traverserai à pied l'autoroute Laramée pour mener le plus jeune à la garderie. À tous les jours, au moins deux fois par jour, les plus grands traverseront le même boulevard pour se rendre à l'école. Je compterai grandement sur le travail compétent des brigadiers pour les faire traverser. Mais qu'arrivera-t-il lorsque les enfants seront quelque peu en retard après la fin des classes ? Qu'arrivera-t-il lors des journées pédagogiques alors que les enfants se rendent tout de même à la garderie de l'école et qu'aucun service de brigadier n'est offert ?

Ces questions comptent pour la période scolaire. Mais, pour ce qui est de l'été, comment assurera-t-on la sécurité du petit qui voudra quitter sa maison de la rue Demontigny pour se rendre à la piscine du Parc Larocque ? Comment assurera-t-on la sécurité de la petite qui partira de la rue Dalpé pour se rendre chez sa copine habitant Delorimier ? Il n'y aura plus de brigadiers. Que de simples feux pour piétons situés près des carrefours giratoires.

Des feux de circulation : efficaces ?

Or, que valent ces mesures ? Bien peu si l'on se fie à celui installé sur Saint-Joseph à la hauteur de Amherst. En effet, ce feu indique le rouge pour permettre aux piétons de traverser. Toutefois, très souvent, les automobilistes forcent la note et se dépêchent à passer tout de suite après les premiers piétons. Parfois, ils en ignorent même l'existence.

Imaginons maintenant ce petit feu pour piétons à la suite d'un carrefour giratoire auquel peu d'automobilistes sont habitués. Il est plus que raisonnable de croire que l'effet attendu sera dilué. Cette hypothèse devient malheureusement plus plausible si l'on songe à l'intersection Saint-Joseph – Montcalm. En effet, comment penser que les automobilistes réussiront à obéir au petit feu pour piétons après avoir franchi avec succès les deux carrefours giratoires situés à proximité l'un de l'autre. Il est alors permis de soulever des questions pour la sécurité de tout piéton ou cycliste à cette intersection, quelque soit leur âge.

À cet égard, on ne peut que s'inquiéter de l'assurance du MTQ. Par exemple, les logiciels simulant une circulation ne peuvent tenir compte du fait que les gens de la région sont peu habitués à un double carrefours giratoires en plus de feux pour piétons. De plus, ces modèles informatiques n'ont de compte à rendre à personne. Ils sont pris pour des vérités non contestables puisque difficilement vérifiables. Le MTQ semble utiliser ces programmes comme des boîtes magiques. Or, la vie réelle n'aura rien de magique et des preuves sont encore à faire quant au jumelage de feux de circulation et de carrefours giratoires.

Cela étant dit, vous aurez toujours des savants analystes qui diront que le problème de sécurité scolaire pourra être corrigé par des réaménagements de bassin de population scolaire. Ils vous diront également qu'il est normal, dans une ville de moyenne importance comme la nôtre, que les parents assurent le transport des enfants lors d'activités de loisirs ou pour aller jouer au parc. Ils vous diront enfin que ça fait partie de la vie urbaine, qu'on ne peut empêcher le progrès.

Deux côtés de l'autoroute : une seule communauté

Or, au risque de déplaire les tenants de l'autoroute à tout prix, je crois plutôt que les routes doivent s'adapter aux citoyens et non les citoyens qui doivent s'adapter aux routes. Les impacts sur le tissu social seront majeurs et sont des exemples évidents de l'interrelation entre les secteurs Saint-Jean Bosco et Wright. Par l'école, les loisirs et les services, on en est venu à bâtir une seule communauté. C'est la manière de vivre d'une communauté que l'on remet en cause.

Les erreurs du passé

L'Île de Hull a subi des assauts semblables et ne s'en est pas remise. Il y a aujourd'hui 11000 personnes de moins vivant sur l'Île de Hull. Le boulevard Maisonneuve a fait des ravages foudroyants. Des écoles ont fermé, les services se sont déplacés et les commerces ont fermé les uns après les autres. Quelles familles courent s'installer sur la rue Champlain aujourd'hui ? Quelles familles voudront s'installer sur Laramée, Dalpé, Chauveau ou Dufferin dans 20 ans ? C'est vrai, le Vieux Hull a réagi au changement. Il s'est rapproché d'un déclin presque irréversible. Aujourd'hui, on tente de le ressusciter à coup de milliers de dollars. Le même sort attend-t-il la communauté de Wrightville et de Saint-Jean Bosco ?

En aucun cas, le MTQ a-t-il tenté de d'imaginer des alternatives réelles pour résoudre le problème de transport en harmonie avec la communauté. Jamais n'a-t-il mis de l'avant des mesures progressistes et nouvelles. Tout au plus, le MTQ a-t-il

tenté de présenter le moins pire des projets. La prémisse demeurait toutefois la même : compléter l'autoroute.

La fin et le moyen

L'autoroute, qui se voulait d'abord un moyen pour répondre à un problème, est devenue un objectif en soi. Le moyen s'est substitué en fin. C'est un témoignage flagrant d'absence de vision et synonyme d'un projet dépassé.

Dépassé

J'avais à peine quelques mois de vie quand le projet d'autoroute Laramée est né. Celui-ci provient de la même mouture que le stade olympique, l'autoroute Dufferin, le boulevard Décarie et l'aéroport Mirabel. Comme eux, il y a eu un constat d'échec à dresser. Pensé trop grand et trop gros, cet axe routier a dû être réévalué à la baisse. On ne parle heureusement plus d'autoroute encaissée et on a pensé ajouter de la verdure.

La solution ?

Cela étant dit, a-t-on pour autant trouvé une solution au problème identifié ? Après les multiples annonces de parachèvement, les multiples changements au programme, les multiples corrections apportées au message officiel, les multiples promesses de consultation et multiples tentatives de noircir ceux qui osaient remettre en cause certaines parties du projet, le MTQ n'est pas arrivé à nous donner une information juste et précise sur les problèmes à résoudre et sur la validité des moyens employés.

De plus, après trente ans, le MTQ n'est pas en mesure de produire un ensemble de justifications valables aux yeux mêmes de divers intervenants gouvernementaux. En fait tout cela révèle la même chose et il est important de le répéter : le MTQ et ses alliés ont fini par substituer le moyen à la fin. Ainsi, on a senti à travers les années que l'objectif était de compléter cette autoroute coûte que coûte.

Pour ce qui est de résoudre un problème, il faudra repasser. L'autoroute ne diminuera pas l'utilisation de l'automobile. L'autoroute ne sera pas un encouragement à l'utilisation du transport en commun (même la STO le reconnaît). L'autoroute augmentera plutôt le nombre de voies disponibles pour les véhicules automobiles. Enfin, il permettra d'étendre sur un plus grand territoire des problèmes actuellement localisés. Plutôt que d'agir sur le bobo et tenter de le contrôler, on le partage. On déplacera le problème au lieu de le régler. Ainsi, force est d'admettre que la solution d'il y a trente ans est devenu aujourd'hui un problème. Comme vision d'avenir, on aura vu mieux.

Penser autrement

Pourtant, il y a lieu de penser autrement. Pourquoi investir une somme aussi imposante d'argent pour promouvoir le transport automobile alors qu'il faut plutôt le gérer. Pourquoi ne pas investir des sommes appréciables sur le boulevard Saint-

Raymond pour rendre le trafic actuel beaucoup plus respectueux des communautés environnantes ? Pourquoi ne pas adopter des mesures réglementaires pour limiter les impacts sur cet artère ? Pourquoi ne pas investir une somme importante sur un projet de transport collectif sur le Carré Laramée ?

Il faut profiter de l'occasion pour mettre de l'avant des projets qui stimuleront le secteur plutôt que de lui nuire. Il faut mettre de l'avant des projets qui ne seront pas nocifs pour l'environnement. Les problèmes que nous avons doivent nous servir d'opportunité pour revitaliser le secteur et non lui nuire. Pourquoi ne pas être plus vigoureux pour ramener les familles au centre-ville ? Plus la population est proche du lieu de travail, moins on a besoin d'autoroute. Toutes les grandes villes qui se sont orientées de la sorte ont sorti gagnantes. Il ne faut pas stimuler l'étalement urbain mais le combattre. C'est le seul moyen pour arriver à un réel progrès.