



Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
4346 rue Bourbonnière, Montréal, Qc, H1X 2M4
Tél.: (514) 899-5314, Courriel: gruhm@sympatico.ca
Site Web (projets): <http://www.zovile.com/>

Sommaire Exécutif
Présentation faite devant
l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM)

Addenda-1

Projet d'aménagement du domaine public
Analyse des impacts de la consultation publique
sur les grands projets à Montréal
Par Pierre Brisset, du GRUHM
(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)
À Montréal, le 4 septembre 2013

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine – Hochelaga/Maisonnette (GRUHM)
**Sommaire exécutif du mémoire sur les projets d'aménagement du domaine public
dans le cadre du Plan de Développement de Montréal (PDM) pour l'OCPM**

Objet : Projet d'aménagement du domaine public, Plan de Développement de Montréal.

Reconstruction de l'Autoroute Est-Ouest dans le cadre du projet Turcot :

- 1- Considérant que depuis les années 70', à la suite de la crise d'octobre de 1970, que le gouvernement essaie de passer, en plein centre-ville, une autoroute qu'aucun urbaniste n'aurait considérée nécessaire, et que ce projet aurait dû se terminer aux structures finissant à la rue St-Rémi. (Voir diapositive en annexe.)
- 2- Considérant qu'en 1971, il y a eu un semblant de première consultation populaire sur la question de la construction de cette autoroute dévastatrice au travers du centre-ville, et que les coûts engendrés par cette construction ont empêché de compléter le réseau de métro avec toutes les extensions souhaitables, les fonds étant dirigés vers ce projet autoroutier. (Voir texte intégral de cette consultation populaire.)
- 3- Considérant que l'autoroute Ville-Marie doit maintenant être reconstruite, et considérant qu'aucune autre ville en Amérique du Nord ne tenterait de reconstruire une infrastructure semblable, cette reconstruction étant en contradiction complète avec les tendances urbaines reconnues, car on ne reconstruit plus ce type d'infrastructure, la version proposée étant de dimensions encore plus importantes que l'existant, déjà démesuré, et qui, infailliblement demeurera la source de la congestion sur les autoroutes Décarie vers le nord ainsi que sur l'A-20 vers l'ouest à Ville-St-Pierre.
- 5- Considérant que le projet de base du remplacement de l'échangeur demeure toujours inchangé depuis 2007, malgré les nombreuses demandes de la société civile de revoir les principes fondamentaux qui sous-tendent cette reconstruction dans le but de diminuer le volume d'autos solo et de favoriser le transfert modal vers le transport collectif.
- 6- Considérant que ce projet de réfection ne se limite pas seulement au remplacement de la partie ouest de l'autoroute Ville-Marie, mais qu'il comprend aussi un prolongement vers l'est, le remplacement de toute l'autoroute Ville-Marie sur pilotis, ainsi que son prolongement sur Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonnette, Mercier et, vers l'ouest, le remplacement de l'échangeur St-Pierre, ainsi qu'une bonne partie de l'A-20 en tranchée dans Lachine, le tout à des coûts astronomiques pour les contribuables.
- 7- Considérant que la base de taxation pour la grande région de Montréal ne permettrait pas la reconstruction de tous ces segments de l'autoroute, et que cela se ferait aux dépens du développement du transport collectif durable.

Nous proposons que le tout soit soumis à une CONSULTATION RÉFÉRENDIAIRE pour que la société civile décide où l'on doit investir massivement: soit dans la reconstruction et le parachèvement de l'autoroute Est-Ouest, incluant la rue Notre-Dame dans l'Est, soit le développement d'un réseau de transport collectif durable. L'État ne dispose tout simplement pas d'une base de taxation suffisante ni de moyens pour financer les deux types d'infrastructures. Il faut choisir!



Année 1969: Turcot, prévision raccord à Ville-Marie, là où l'autoroute aurait dû rester !