

Mémoire soumis à la
Commission d'enquête sur le
Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion par le ministère des Transports

Gilles Boulay
2171, boulevard Gouin Est
Montréal H2B 1X4
2014.10.16

Bref rappel historique

Le Sault-au-Récollet est, à son origine au XVII^e siècle, un des premiers noyaux de peuplement de l'île de Montréal, en bordure de la rivière des Prairies ; les villages d'Ahuntsic, de Bordeaux et de Cartierville ont été implantés au XIX^e siècle et au XX^e siècle ce fut au tour de Saraguay.

Tel que mentionné à la page de bienvenue du site internet de l'arrondissement Ahuntsic / Cartierville : « ... *l'arrondissement est aussi un lieu de passage obligatoire des banlieusards de la rive nord vers le centre-ville. On y retrouve cinq ponts enjambant la rivière des Prairies, de grands axes routiers, trois stations de métro et des gares de trains de banlieue.* »

Site du patrimoine

Le Sault-au-Récollet a été constituée en site du patrimoine en 1991. La qualité architecturale du quartier a été reconnue à maintes reprises et a fait l'objet de nombreuses publications de la ville de Montréal et d'Héritage Montréal, notamment. Autre caractéristique du quartier, il renferme le seul Parc-nature de la ville de Montréal carrément implanté en milieu urbain densément construit. Selon les chiffres de la ville, ce seul parc a attiré en 2003 près d'un million et demi de visiteurs.

Le nord de Montréal entre les ponts Cartierville et Pie IX est donc une zone qui subit la pression du trafic de transit de toute la couronne Nord. Les banlieusards, tous les matins et soirs, mettent le quartier à rude épreuve. La section entre les ponts Papineau et Pie IX est particulièrement fragile car ces deux ponts sont la porte d'entrée de deux autoroutes, la 19 et la 25, drainant les banlieusards de Laval et de Lorraine, Terrebonne, Mascouche.

Souvent dans le passé, les actions des édiles municipaux favorisaient les banlieusards au détriment des habitants de Montréal en facilitant le plus possible la fluidité du trafic

de transit, ce qui a été une des causes de l'exode vers la banlieue et de la baisse de l'évaluation dans les années 1970-1980. Aujourd'hui tous reconnaissent que ce fut une grave erreur que relier directement, sans transition, une autoroute (la A-19) à une rue résidentielle bordée de maisons unifamiliales, la rue Papineau. Les abords de l'église de la Visitation, dernière église érigée sous le régime français à Montréal et un des joyaux du patrimoine architectural du Québec, ont été mutilés à jamais.

À la suite de nombreux accidents sur le boulevard Gouin à la fin des années 70, l'administration municipale a mis fin à la circulation à double sens et a décrété des sens uniques, au début vers l'est, par la suite vers l'ouest. Toutefois, la situation ne s'est améliorée qu'après avoir établi, à la fin des années 1980, les sens uniques alternés que nous connaissons aujourd'hui. Cette amélioration, audacieuse à l'époque, a permis une revitalisation graduelle du quartier laissé à l'abandon. Ces mesures ont été améliorées au cours des années 90.

L'intervention des citoyens a aussi amené l'aménagement du parc nature de l'Île-de-la-Visitation qui, rappelons-le, était désignée à l'époque comme futur site de l'usine d'épuration ! Le quartier demeure très fragile car la population des banlieues augmente constamment. Depuis la construction du pont Athanase-David sur la rivière des Mille-Îles et la prolongation de l'autoroute 19, le trafic de transit a considérablement augmenté dans le secteur.

Canaliser et civiliser le trafic de transit

Les autoroutes et les ponts qui débouchent dans notre quartier sont là pour rester : ce n'est pas un souhait c'est une constatation. La population des banlieues ira toujours croissante. Il est donc essentiel de canaliser et de civiliser le trafic de transit pour assurer un milieu de vie de qualité. Malheureusement, la circulation automobile est un puissant moteur de détérioration de tout quartier parce qu'elle entraîne la désaffection des résidents en raison de la pollution sonore et visuelle, de l'abattage des arbres riverains ainsi que des dangers évidents pour la sécurité des piétons.

Le flot automobile a été canalisé vers les artères les plus importantes, en particulier le boulevard Henri-Bourassa mais les petites rues et le boulevard Gouin, près des entrées du pont Papineau-Leblanc, sont devenus pour les automobilistes des raccourcis et des bretelles d'accès. Le point d'entrée de l'autoroute 19 – doit être autre chose qu'un échangeur autoroutier – Autant l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins a été repensée et reconfigurée il y a quelques années, autant l'intersection Papineau / Henri-Bourassa doit être modifiée afin de répondre aux exigences de sécurité et de qualité de vie.

Travail en silos

La tendance des différents intervenants, malgré les promesses contraires et les vœux pieux, est de travailler en silos. Il suffit de constater les approches différentes dans le cas du nouveau pont Champlain et les effets dévastateurs que cela aura sur l'ensemble du réseau autoroutier de la grande région de Montréal. La compréhension et la gestion de la circulation automobile relève de systèmes dynamiques ou très souvent les petites causes génèrent les plus grands effets. Le froissement d'une aile de voiture à l'intersection Papineau / Henri-Bourassa pourra créer une congestion monstre ou non dépendant qu'il soit 11 h ou 17 h.

Conclusion

En tenant compte de toutes ces considérations, je soumets respectueusement que le permis de parachèvement de l'autoroute 19 ne soit pas accordé au MTQ tant et aussi longtemps qu'une approche métropolitaine de la gestion du transport par les différents acteurs n'aura pas été mise en place.