

Recommandations du CRE-Montréal

Dans son mémoire, le CRE-Montréal souhaite mettre de l'avant l'incohérence de cette décision sur le plan économique et sur le choix des modes de transport. La raison est que les arguments uniquement environnementaux et de santé publique sont tous bien reconnus et chiffrés, mais visiblement ne suffisent pas à faire changer réellement les pratiques dans le domaine du transport. Le CRE-Montréal dans tous ses mémoires a fait état de ces enjeux majeurs, qui sont de véritables arguments en faveur d'un changement majeur de direction, et considère que les points alors évoqués sont toujours d'actualité (voir dans la section références pour la liste de ces mémoires).

En conséquence, le CRE-Montréal recommande :

1. **De remplacer ce projet par celui d'un boulevard urbain avec un réseau efficace de transports collectifs, incluant des voies réservées jusqu'à Montréal, et des améliorations au niveau des points névralgiques.**
2. **De privilégier en conséquence le financement des transports collectifs** (infrastructures et matériels roulants) pour améliorer véritablement la mobilité dans l'axe Nord-Sud de la métropole.
3. **D'intégrer au projet de boulevard urbain une vision qualitative pour les milieux de vie existants et prévus traversés** : largeur suffisante des trottoirs, aménagements paysagers avec plantation importante d'arbres.
4. **Mettre en place des stationnements incitatifs sur la rive nord respectant les principes de la norme BNQ 3019-190** « Lutte aux îlots de chaleur urbains - aménagement des aires de stationnement ».
5. **De présenter ce projet dans une planification du transport collectif intégrée à l'échelle métropolitaine**, prévoyant les trajets d'autobus qui se prolongeront sur l'île de Montréal et les mesures préférentielles qui y seront associées, et améliorant la desserte en trains de banlieue pour les lignes déjà en place.
6. **D'envoyer un signal fort à l'effet que l'on ne peut plus comme collectivité retenir des solutions qui ont pour effet de nous éloigner plutôt que de nous rapprocher de nos obligations en matière de réduction des GES** ; que le gouvernement doit à l'avenir tenir compte des inquiétudes réelles de la communauté scientifique et de la population à cet égard.
7. **D'intégrer les mesures de mitigation et d'apaisement de la circulation**, comme parties inextricables de la planification du projet, lesquelles apparaissent nécessaires afin de réduire le nombre d'accidents actuels et à venir dans Ahuntsic.
8. **De réaliser des études d'impacts de circulation, d'émissions de GES et de qualité de l'air**, intégrant les effets de la demande induite et d'effectuer des études comparatives avec d'autres scénarios de transport pour ce corridor.