

Mémoire déposé à

l'Office de consultation publique de Montréal

Révision du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Projet de prolongement de la rue Jacques Bizard
et sa transformation en boulevard

Présenté par un regroupement de résidents de la rue Jacques Bizard
et de son voisinage

14 juin 2004

SUJET :

Révision du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

TITRE :

Prolongement de la rue Jacques Bizard et sa transformation en boulevard.

GROUPE :

Le présent mémoire est déposé dans le cadre d'une consultation publique tenue par l'Office de consultation publique de Montréal sur la révision du plan d'urbanisme de Montréal. Ce mémoire est l'expression des inquiétudes et des opinions d'un regroupement de résidents qui habitent présentement sur la rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood de l'arrondissement Pierrefonds/Senneville et de résidents de d'autres rues contiguës sur lesquels le projet envisagé dans le plan d'urbanisme aura des effets négatifs.

La composition du groupe se trouve à l'annexe A du présent mémoire.

SOMMAIRE :

Le projet de prolongement de la rue Jacques Bizard et sa transformation en boulevard sur l'ensemble de son étendue affecte de façon irrémédiable et significative la qualité de vie des citoyens de Montréal résidant actuellement sur la rue Jacques Bizard et sur les rues adjacentes. Ce projet met sérieusement en péril leur sécurité physique ainsi que celle de leur famille. Le projet constitue un danger aussi bien pour la santé physique que psychologique de ces résidents. En soumettant ces résidents à de tels inconvénients, le projet brimera leur droit légitime de jouir de leur droit de propriété. De tels inconvénients sont démesurés par rapport au présumé problème identifié par les auteurs de ce projet. La réalisation du projet entraînera l'application d'une solution dont les inconvénients seront ressentis 24 heures par jour, 365 jours par année par les résidents de cette rue, alors que le présumé problème que l'on tente de régler par la réalisation de ce projet, ne dure qu'environ 4 heures par jour, et cela, en semaine seulement. Dans un tel contexte, la réalisation de ce projet constitue, ni plus ni moins, qu'une expropriation déguisée sans compensation. Elle fait fi de l'existence de plus de 300 citoyens et de leur droit à la vie et à la sécurité de leur personne et de leur famille. Elle refuse à ces personnes le droit à la libre jouissance de leurs biens.

Nous tenterons dans les prochaines pages d'identifier la problématique de ce projet en débutant par une mise en contexte historique du projet. Nous nous attarderons par la suite à analyser les raisons conduisant à la proposition faite, afin de les mettre en perspective. Nous énumérerons les divers impacts qu'aura une éventuelle réalisation du projet et, finalement, avant de conclure, nous vous proposerons diverses pistes de solutions qui visent directement à résorber le problème, tout en minimisant les inconvénients pour les citoyens résidant actuellement sur la rue Jacques Bizard.

HISTORIQUE ET MISE EN CONTEXTE :

Au cours de l'année 1984, la rue Jacques Bizard a été complétée entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood dans l'ancienne Ville de Pierrefonds. Au début de 1985, les premières maisons faisaient leur apparition. Au cours de l'année 1986, la presque totalité des résidences actuellement érigées sur ce tronçon de rue étaient construites. Il s'agit, pour la majorité, de maisons semi-détachées. La principale caractéristique de ces maisons, pour les fins de ce mémoire, est que leur façade est située à près de 30 pieds de la voie publique. De plus, les matériaux utilisés pour leur construction sont du type que l'on retrouve dans tout projet résidentiel situé dans la banlieue ouest ou est de l'Île de Montréal. Il s'agit d'un mélange de brique et de décliné d'aluminium. En somme, le genre de matériaux que l'on retrouve sur une rue résidentielle à caractère local. L'annexe B du présent mémoire illustre la situation décrite précédemment.

En 1987, les résidents, estomaqués, apprennent qu'on parle de prolonger cette rue jusqu'à l'autoroute 40 et également de permettre aux véhicules en provenance de l'Île Bizard de poursuivre leur chemin sur cette rue.

Estomaqués, car les résidents qui ont fait l'acquisition d'une résidence en 1985 et 1986 sur la rue Jacques Bizard avaient, après vérification avec la Ville de Pierrefonds, été informés du caractère local de la rue et de l'absence de projets pouvant concerner cette rue.

À la suite de cette information, les résidents se sont mobilisés et, face aux inconvénients engendrés par le projet, ils ont reçu l'assurance des élus municipaux de Pierrefonds, que l'on mettait fin à ce nouveau projet.

Vers la fin des années 1980, le projet refait surface. Encore une fois, les résidents de la rue Jacques Bizard exposent au Conseil municipal les inconvénients d'un tel projet sur leur qualité de vie. Ils soumettent, comme ils l'avaient fait précédemment des pistes de solution. Devant cet état de fait, le Conseil municipal indique à ces résidents que le projet est abandonné.

Vers les années 1993-1994, à la surprise générale, les résidents de la rue Jacques Bizard apprennent que le projet de transformation de leur rue en boulevard refait surface sous les pressions exercées par l'ancienne Ville de Pointe-Claire, et ce, malgré que les autorités en place aient clairement indiqué qu'un tel projet n'était pas viable, en raison des inconvénients majeurs qu'ils engendraient pour les résidents de la rue Jacques Bizard.

Après s'être fait réexpliquer l'ensemble des inconvénients qu'un tel projet entraînerait sur le milieu de vie des résidents, les autorités municipales ont mis, en présence des autorités municipales de Pointe-Claire, le projet au rancart. Il était, à ce moment, clair pour tous, que ce projet faisait partie du passé.

Mais non. Et ce n'est que quelques jours avant les audiences publiques du 25 mai 2004 de l'Office de consultation publique de Montréal, que quelques résidents de la rue apprennent, dans un article d'un journal local, qu'un des items faisant l'objet de cette consultation sera justement la transformation de leur rue en boulevard et de son prolongement jusqu'à l'autoroute 40, avec la construction, en prime, d'un échangeur.

Il faut mentionner que les résidents de la rue Jacques Bizard n'ont pas seulement exposé les inconvénients d'un tel projet dans le passé, mais qu'ils ont également fait valoir des solutions alternatives à la réalisation de ces projets.

Il est malheureux de constater qu'avec un délai de plus de 17 ans, rien n'a été fait pour entreprendre quelque forme de solutions durables à la problématique que l'on fait encore valoir pour justifier l'anéantissement de la qualité de vie de plusieurs centaines de personnes. Pire, au cours de ces années, plus particulièrement dans la Ville de l'Île Bizard, les autorités se sont livrées à un développement résidentiel intensif, sans se préoccuper si les infrastructures en place pouvaient absorber un tel développement. Bien plus, au cours de toutes ces années, et encore aujourd'hui, ce développement s'est fait sous l'égide du « pas dans ma cour ». Alors que cette île ne possède qu'une voie de sortie, ce qui constitue, selon nous, une situation très sérieuse en ce qui concerne la sécurité des citoyens y résidant, les autorités municipales qui se sont succédées ont refusé l'établissement d'un autre lien avec l'Île de Montréal.

Dans les faits, on demande aux autres résidents de la Ville de Montréal d'assumer les inconvénients engendrés par le manque de planification et de vision des administrations successives de ce secteur de la Ville de Montréal.

CARACTÈRE DES RUES IMPLIQUÉES :

A) La rue Jacques Bizard

La rue Jacques Bizard entre la rue Chèvremont sur l'Île Bizard et le boulevard Pierrefonds, est composée de deux voies de circulation dans chacune des directions. Le pont reliant l'Île Bizard à l'Île de Montréal fait exception à cette description. Le pont est constitué d'une voie de circulation dans chaque direction et d'une voie centrale dont le sens de circulation varie selon l'affluence de la circulation. La rue Jacques Bizard est bordée sur ce tronçon par de larges espaces de verdure. Aucun bâtiment n'est construit en façade sur cette portion de la rue Jacques Bizard. On constate que plusieurs mesures visant à atténuer les inconvénients occasionnés par l'existence de la rue Jacques Bizard ont été mises en place dans ce secteur de la rue. On remarque qu'il s'agit aussi bien de mesures visant la réduction du bruit que de mesures soustrayant la rue à la vue des propriétés adjacentes. Il faut savoir que ces mesures ont été mises en place ou conservées malgré que la distance séparant ces propriétés de la rue Jacques Bizard dépasse fréquemment 200 pieds. À l'intersection du boulevard Pierrefonds et Jacques Bizard, la circulation se dirigeant vers le boulevard St-Jean ou le boulevard St-Charles pour les automobilistes désirant poursuivre leur route plus au sud.

Le visage de la rue Jacques Bizard se transforme singulièrement au sud du boulevard Pierrefonds. La rue est composée à cet endroit d'une voie de circulation dans chaque direction et d'une voie servant au stationnement. La rue Jacques Bizard se transforme en quartier résidentiel, où l'on retrouve, entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood près d'une centaine de résidences. La façade de ces résidences se trouve à environ 30 pieds la voie publique. Cette rue s'intègre aux autres rues résidentielles qui coupent à divers endroits la rue Jacques Bizard. Un parc et une église font partie intégrante de la rue sur cette portion. Plusieurs familles vivant sur la rue Jacques Bizard ont de jeunes enfants.

De ce fait, nous pouvons affirmer que la rue Jacques Bizard est une rue particulièrement vivante dans ce secteur.

Le parc situé dans ce secteur est fréquenté par l'ensemble des enfants du quartier.

Après la rue Oakwood, la rue Jacques Bizard change de nom et s'appelle Sommerset. Ici encore, jusqu'après la rue Salaberry, il s'agit d'une rue résidentielle. Les résidences sont érigées du côté est de la rue Sommerset. Du côté ouest, la rue Sommerset est bordée par un terrain vacant en friche.

Ceci résume la description de la rue Jacques Bizard sur l'ensemble de son parcours. Les annexes B et C illustrent cette description.

B) Le boulevard St-Jean

Le boulevard St-Jean est une voie de circulation qui relie, au Nord, le boulevard Gouin à l'autoroute 40. Un échangeur est situé à la croisée du boulevard St-Jean et de l'autoroute 40. Ce boulevard est composé de trois voies de circulation dans chaque direction. La presque totalité des propriétés adjacentes à ce boulevard sont des commerces. Les quelques propriétés à caractère résidentiel que l'on retrouve sur ce boulevard sont des édifices d'appartements, ou de condominiums, dont la majorité est construite en hauteur. Les matériaux de constructions utilisés tiennent compte de leur localisation sur ce type de boulevard et du dégagement disponible. L'ensemble des commerces situé sur ce boulevard profite, d'un point de vue économique, de l'achalandage des véhicules routiers qui circulent sur ce boulevard. Nous pouvons, sans nous tromper, affirmer que la principale raison pour ces commerces de s'implanter sur ce boulevard est justement l'utilisation intensive qui y est faite par les citoyens de cette artère.

Nous illustrons à l'annexe D les caractéristiques de ce boulevard.

C) Le boulevard St-Charles

Ce boulevard s'étend, au nord, du boulevard Gouin à l'autoroute 40. Il est composé dans chaque sens de trois voies de circulation. Il possède les mêmes caractéristiques que le boulevard St-Jean. Il s'agit d'une artère de circulation à vocation commerciale.

Nous illustrons à l'annexe E les caractéristiques de ce boulevard.

D) Autoroute 40

Nous aimerions simplement préciser que la distance séparant les sorties Des Sources et St-Jean, sur l'autoroute 40, est similaire à la distance séparant les sorties St-Jean et St-Charles sur la même autoroute. Toutefois, personne ne semble croire qu'un échangeur supplémentaire est nécessaire entre le boulevard Des Sources et St-Jean. Pourtant, ceci permettrait de dégager l'échangeur St-Jean d'une bonne partie de la circulation lourde qui transite par cet échangeur.

LA PROBLÉMATIQUE

Suite aux commentaires exprimés lors de la séance de consultation tenue le 25 mai 2004 par l'Office de consultation publique de Montréal, nous comprenons que la raison justifiant le projet de prolongement de la rue Jacques Bizard et sa transformation en boulevard est la congestion actuelle des axes nord-sud, constitués par les boulevards Des Sources, St-Jean et St-Charles.

Nous croyons que cet exposé de la situation ne reflète pas exactement le problème et de ce fait, biaise la recherche de solutions.

Nous pouvons éliminer immédiatement la problématique du boulevard Des Sources. En effet, quelles que soient les solutions étudiées pour le secteur situé entre le boulevard St-Jean et la rue Morgan, celles-ci n'auront aucun effet significatif sur la situation, si tel est le cas, prévalant sur le boulevard Des Sources.

Abstraction faite des journées où une tempête de neige s'est abattue sur le secteur, les boulevards St-Jean et St-Charles sont plus particulièrement sollicités seulement à certaines heures de la journée. En dehors de ces heures, la circulation y est fluide et tout à fait normale, compte tenu du caractère commercial de ces artères. Les périodes où la sollicitation de ces boulevards est plus grande sont les suivantes :

Direction sud : 7 h et 9 h
Direction nord : 16 h 30 et 18 h 30

Ces heures d'affluence sont limitées à la semaine et ne valent pas pour les fins de semaine. Bien plus, malgré cette plus grande affluence le temps requis sur le boulevard St-Jean pour effectuer le trajet entre le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40 n'est allongé que de quelques minutes, et ce, que sur certains jours de la semaine.

Alors, quel est le problème ?

Si le problème est que l'on doit construire des routes ou des échangeurs pour contrer des ralentissements ponctuels afin que personne ne subisse d'inconvénients lorsqu'il utilise l'automobile comme moyen de transport, il n'y aura jamais assez de route ou d'échangeur.

Et, à quoi sert d'amener plus rapidement des gens sur une route (autoroute 40) qui est déjà congestionnée ?

Une telle approche ne fait que perpétuer le problème.

Si on s'attarde aux causes du problème, on constate qu'elles sont principalement de deux ordres.

1. La configuration des boulevards St-Jean et St-Charles aux approches de l'autoroute 40.
2. La concentration de véhicules devant utiliser les boulevards St-Jean et St-Charles.

1. La configuration des boulevards St-Jean et St-Charles aux approches de l'autoroute 40

Une des causes du problème est l'agencement de ces boulevards aux approches des échangeurs de l'autoroute 40. En effet, plusieurs commerces ont des sorties donnant sur ces boulevards. Ces sorties sont contrôlées par des feux de circulation. Ceci a pour effet de contribuer à la congestion de l'échangeur. De plus, plusieurs rues entrecoupent ces boulevards à proximité des échangeurs. Naturellement, ces rues sont également contrôlées par des feux de circulation.

Il faut remarquer que le problème de congestion sur ces boulevards n'est pas seulement ponctuel dans le temps, mais également dans l'espace. Il se situe dans les 800 mètres de l'échangeur. Au nord de l'autoroute 40 sur le boulevard St-Jean, le problème est localisé entre les rues Salaberry et l'autoroute 40. Alors qu'au nord de St-Charles, le problème aux heures d'affluence est localisé entre la rue Antoine Faucon et l'échangeur de l'autoroute 40.

En dehors de ces secteurs, la circulation est tout à fait normale, et ce, même aux heures de pointe. Une partie des causes du problème doit nécessairement se situer dans ces derniers 800 mètres avant les échangeurs de l'autoroute 40.

2. La concentration de véhicules devant utiliser les boulevards St-Jean et St-Charles

Pour plusieurs raisons, le bassin de véhicules devant emprunter ces boulevards est plus élevé que ce qu'il devrait être.

Premièrement, on constate que l'ensemble du secteur de la rue Antoine Faucon doit revenir vers l'est sur St-Charles pour accéder à l'autoroute 40, ou pour se rendre plus au sud de cette autoroute. La distance sur laquelle certaines personnes doivent revenir vers l'est, dépasse le double de celle nécessaire pour se rendre de la rue Antoine Faucon, sur le boulevard St-Charles, à l'autoroute 40. La réalisation de la voie de service de l'autoroute 40 réglerait ce problème et réduirait de façon significative le nombre de véhicules sur le boulevard St-Charles. En regardant sur une carte l'ampleur du développement résidentiel de

ce secteur, on remarque son importance et que l'absence de lien autre vers l'autoroute 40 est un facteur important expliquant le nombre élevé de véhicules devant emprunter le boulevard St-Charles.

Deuxièmement, l'Île Bizard n'ayant qu'un seul point de sortie, il y a une concentration artificiellement élevée de véhicules devant emprunter les boulevards St-Jean ou St-Charles. Compte tenu de la configuration de l'île Bizard et des services de transport présents dans ce secteur, on constate que le nombre de véhicules par résidence est souvent supérieur à deux. Cet élément contribue également à l'affluence aux heures de pointe, puisque l'Île Bizard offre peu de possibilité d'emploi et que ces emplois sont situés à l'extérieur de cette île.

En résumé, le problème de congestion, qui selon notre évaluation est léger, car le temps requis pour se déplacer d'un point à un autre sur les boulevards St-Jean et St-Charles demeure tout à fait raisonnable, n'existe au nord de ces boulevards que le matin en semaine en direction sud et le soir, en semaine, en direction nord. De plus, ce problème n'existe pas, même à ces heures, sur toute la longueur de ces boulevards, mais sur la portion d'environ 800 mètres, sise près des échangeurs de l'autoroute 40. La configuration des abords des échangeurs de l'autoroute 40 sur ces boulevards contribuent au problème. De plus, certains projets non réalisés dans d'autres secteurs de la Ville, augmentent artificiellement la pression sur les boulevards St-Jean et St-Charles.

LES IMPACTS

Nous tenterons dans les prochaines pages de ce mémoire de vous exposer les impacts de la réalisation de ce projet de prolongement de la rue Jacques Bizard et de sa transformation en boulevard sur les résidents de la rue Jacques Bizard et sur son voisinage.

a) Augmentation considérable de la circulation

La transformation de la rue Jacques Bizard en boulevard fera, minimalement, quintupler le nombre de véhicules qui emprunteront cette rue au nord du boulevard Pierrefonds. La rue Jacques Bizard sera comme le bout d'un entonnoir dont l'Île Bizard représente la partie évasée. L'Île Bizard a une population d'environ 23 000 personnes dont majorité des personnes majeures possèdent, pour diverses raisons économiques et géographiques, un véhicule personnel pour se déplacer. Cette population est en croissance constante, due au développement domiciliaire qui continue de s'effectuer, dans ce secteur, bien que les infrastructures routières sur l'Île ne permettent pas un développement aussi rapide. Il faut ajouter à ces résidents permanents, les visiteurs saisonniers (avril à octobre) que constituent les milliers de membres des trois clubs de golf se

trouvant sur cette Île. Il faut également considérer la pression qui sera exercée sur les espaces présentement zonés agricoles visant à les transformer pour permettre des développements domiciliaires.

Toutes ces personnes doivent, compte tenu des perspectives d'emploi, des besoins de consommation de services et de biens, de leurs besoins de loisirs, quitter et revenir à plusieurs reprises, quotidiennement, de l'Île Bizard pour subvenir à leurs besoins. La présence d'un seul lien avec l'Île de Montréal les amènera indubitablement sur la rue Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds qui, avec ses 2 voies de circulation dans chaque direction, après la réalisation du projet, se sera transformée en un enfer routier pour ses résidents. Cet enfer ne se limitera pas aux heures d'affluence du matin et du soir, mais s'étendra sur l'ensemble de la journée, et ce, 365 jours par année. La qualité de vie et la sécurité des personnes habitant la rue Jacques Bizard et son voisinage sera affectée de façon irrémédiable par ce projet.

b) Baisse de la qualité de vie des résidents de la rue Jacques Bizard et des résidents du voisinage

La réalisation de ce projet transformera cette rue résidentielle en boulevard à quatre voies de circulation. L'augmentation du volume de circulation sur la rue Jacques Bizard se traduira par une pollution sonore et visuelle inacceptable, compte tenu du caractère résidentiel de la rue et de son voisinage, et des caractéristiques des résidences qui y sont construites. Seulement trente pieds séparent la façade de ces résidences de la voie publique. Les résidents seront obligés de vivre enfermés; et même en vivant toutes fenêtres closes, le bruit occasionné par le flot de véhicules se fera entendre à l'intérieur de leurs maisons. Ces véhicules déplaceront également des particules de poussières qui ne manqueront pas de dégrader à la qualité de l'air que respireront ces mêmes résidents. Les parents avec de jeunes enfants devront confiner ceux-ci à l'intérieur ou au mieux à la cour arrière, la façade étant devenue trop risquée. Le stationnement devenu impossible, ces personnes devront s'abstenir de recevoir des visiteurs. Les gestes simples de la vie, comme traverser la rue, sortir ou entrer d'une entrée de cour deviendront des entreprises hasardeuses.

L'amélioration de la qualité de vie étant la base de cette révision du plan d'urbanisme, la réalisation de ce projet ne s'inscrit pas dans la poursuite de cet objectif. On assiste plutôt à la destruction de la qualité de vie de centaines de citoyens. On ne règle pas un problème, si problème il y a, en créant un problème plus important qui affecte directement la vie des gens.

c) La sécurité des résidents

La réalisation du projet met en péril la sécurité des résidents de la rue et du voisinage. Comme nous vous l'avons déjà exprimé, plusieurs familles avec de jeunes enfants, et de moins jeunes habitent la rue Jacques Bizard et l'ensemble du voisinage immédiat de cette rue. On retrouve sur cette rue, un parc qui est fréquenté par ces jeunes et leur famille. Le projet est complètement déconnecté de cette réalité. Durant la période scolaire, plusieurs enfants attendent leur autobus scolaire pour se rendre à l'école sur cette même rue. Il existe d'ailleurs plusieurs arrêts de ce genre sur ce tronçon de rue. Le projet multiplie de façon exponentielle les risques d'accidents graves. Qu'il s'agisse de se rendre au parc, de déambuler en bicyclette sur le trottoir, d'attendre l'autobus scolaire, de se rendre chez un copain, les risques associés à ces simples gestes augmenteront. Avec cette augmentation du risque vient l'augmentation de l'inquiétude des parents, et leur souhait à peine voilé que rien n'arrive à leur enfant. Qui les consolera si jamais un accident devait arriver ? Ceux pour qui les inconvénients du projet sont le prix à payer pour l'amélioration d'une situation que ces mêmes personnes n'ont pas tenté de corriger au cours des vingt dernières années? Ceux qui n'ont pas planifié correctement les infrastructures routières nécessaires au développement que ces mêmes personnes ont autorisé? Ceux qui ont laissé une rue se construire, des familles s'y installer et un quartier résidentiel y prendre naissance? Nous ne croyons pas que ces gens soient ceux qui viendront reconforter ces personnes.

La sécurité est un élément essentiel dans la vie d'une personne. Cet élément est tellement essentiel que le peuple canadien a décidé de l'élever au rang de droit fondamental. Ce droit est enchâssé à l'article 7 de la *Charte canadienne des droits et liberté*. Cet article se lit ainsi :

Article 7

“Chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne; il ne peut être porté atteinte à ce droit qu'en conformité avec les principes de justice fondamentale.”

La société québécoise a repris dans sa *Charte des droits et liberté de la personne* les mêmes valeurs à son article 1.

Article 1

“Tout être humain a droit à la vie, ainsi qu'à la sûreté, à l'intégrité et à la liberté de sa personne. ”

Qu'elle soit riche ou pauvre, jeune ou âgé, tous ont ces droits. Le projet présenté ne respecte pas ces droits. Les dangers engendrés par le projet ne sont pas seulement limités aux enfants, mais ils touchent tous ceux qui vivent à proximité de ce projet. Les effets de ce projet ne se limitent pas à la seule rue Jacques

Bizard mais à d'autres rues, telle la rue Oakwood qui rejoint un peu plus loin, à l'ouest, le boulevard St-Charles, seront touchées.

d) La pollution atmosphérique, sonore et visuelle

Le projet de prolongement de la rue Jacques Bizard entraînera, comme mentionné précédemment, une augmentation de la pollution atmosphérique par l'ajout de particules de poussière et de rejet d'émission de gaz dans ce tronçon de la rue Jacques Bizard. La pollution sonore et visuelle par la transformation de cette rue en quasi-autoroute, sera considérablement accentuée par la présence de cette multitude de véhicules.

De tout ceci, ce qui surprend est la théorie des deux poids deux mesures appliquées par les autorités municipales. Pourquoi, entre la rue Chèvremont, située sur l'Île Bizard, et le boulevard Pierrefonds, sur l'Île de Montréal, une variété de mesures furent mises en place pour éliminer le bruit causé par la circulation sur Jacques Bizard pour les résidences contiguës à ce tronçon? Ces résidences sont situées, en presque totalité, entre 150 pieds et 350 pieds de cette voie de circulation. Pourquoi cette préoccupation n'en est plus une pour les résidences situées au sud du boulevard Pierrefonds ? Ces résidences ne sont pourtant qu'à 30 pieds de la rue. Il s'agit, de montréalais qui espèrent pour eux et leur famille la même qualité de vie que les autres citoyens de Montréal, ni plus ni moins.

Les efforts déployés ailleurs ne se sont pas limités au bruit, mais également à la pollution visuelle de la rue Jacques Bizard.

Ce déploiement d'efforts est sûrement une indication valable du niveau de circulation auquel les résidents de la rue Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds doivent s'attendre avec la réalisation du projet. Ceux qui tentent de minimiser les inconvénients du projet devraient peut-être demander aux autorités municipales quelles étaient les raisons justifiant un tel déploiement de mesures. Peut-être qu'ils réaliseraient alors que les autorités municipales s'étaient inspirées du début de l'article 19.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui se lit ainsi :

Article 19.1

“Toute personne à droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent...”

Peut-être qu'elles ont pris en compte les valeurs contenues à l'article 6 de la *Charte des droits et liberté de la personne*, qui mentionne que :

Article 6

“ Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi. ”

Peut-être, finalement, qu'elles se sont simplement servies de leur jugement et de ce qu'elles considéraient juste et équitable pour maintenir la qualité de vie de ces citoyens.

Des illustrations des mesures prises par les autorités municipales pour atténuer sur la rue Jacques Bizard et ailleurs les inconvénients de la circulation se retrouvent aux annexes C et F du présent mémoire.

e) Un projet qui nuira à la santé des gens

L'augmentation de la circulation automobile causée par la réalisation de ce projet, affectera la santé des personnes qui résident sur la rue Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds. La pollution sonore affectera le sommeil de plusieurs personnes et de ce fait, leur état de santé général. Les autres types de pollution affecteront à des degrés différents certaines autres personnes. Nous joignons à l'annexe G, copie de deux documents trouvés sur le réseau Internet concernant la pollution sonore et ses effets sur la santé. Nous n'avons pas jugé opportun, dans le cadre de ce mémoire, d'inclure la multitude de documents sur le sujet trouvé lors de la recherche.

f) Le projet entraînera une perte financière aux résidents par une baisse de la valeur de leur résidence

La réalisation du projet affectera négativement la valeur marchande des résidences situées sur la rue Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds.

g) Le projet équivaut à une expropriation déguisée et sans compensation des propriétés situées sur la rue Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds

En effet, la somme des inconvénients que devront subir les propriétaires des résidences érigées sur cette rue les privent de la libre jouissance de leurs biens. Ceci constitue l'équivalent d'une expropriation pour laquelle il n'y aura aucune compensation financière.

h) Augmentation de la vitesse des véhicules circulant sur la rue Jacques Bizard

Bien que ce point aurait pu se retrouver sous la section sécurité et dans celle sur la qualité de vie, nous avons jugé pertinent de souligner cet aspect dans une section distincte.

La transformation de la rue Jacques Bizard en boulevard entraînera une augmentation de la vitesse à laquelle circuleront les véhicules empruntant la rue Jacques Bizard. En effet, présentement sur la portion de la rue Jacques Bizard située entre la rue Chèvremont et le boulevard Pierrefonds, la vitesse moyenne des véhicules se situe entre 60 et 70 km/h. Plusieurs véhicules dépassent cette vitesse. Sur les boulevards Pierrefonds, St-Jean et St-Charles, la moyenne de vitesse avoisine les 70 km/h avec plusieurs véhicules circulant au-delà de 75 km/h. Nous ne croyons pas que le comportement de ces conducteurs se modifiera lorsqu'ils se retrouveront sur Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds. De telles moyennes de vitesse sont incompatibles avec l'existence d'une rue résidentielle comportant les caractéristiques de celles que l'on retrouve sur la rue Jacques Bizard au sud du boulevard Pierrefonds. Ceci augmentera le danger et le niveau de bruit que devront subir les résidents de cette rue avec la réalisation de ce projet.

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES

a) Ouverture d'un lien nord-sud dans l'assise déjà prévue des tracés de l'autoroute 440.

Une partie de la solution réside dans la mise en place du tracé de l'autoroute 440 des voies de services déjà prévues. Ceci établirait un axe nord-sud qui dégagerait le boulevard St-Charles de la circulation en provenance du secteur Antoine-Faucon. Cet axe de circulation contribuerait également à l'essor économique de la région. Il faut savoir que toutes les expropriations nécessaires à la réalisation de ce projet ont déjà été réalisées.

À plus long terme, il devrait être envisagé de compléter le tracé de l'autoroute 440 afin de dégager l'axe est-ouest constitué par l'autoroute 40. Cette autoroute est déjà largement hypothéquée et il n'existe aucune place disponible sur l'Île de Montréal pour créer un nouvel axe est-ouest. De plus, ceci augmenterait la sécurité des citoyens résidants sur l'Île Bizard, puisqu'elles déposeraient d'un deuxième lien avec l'Île de Montréal. Ce projet pourrait se faire en parallèle avec le projet Morgan.

- b) L'installation sur l'Île Bizard ou sur le boulevard Pierrefonds de stationnement alternatif avec un lien rapide avec d'autres points de chute (station de métro, gare et centre d'achats Fairview).

Nous croyons que l'installation de stationnements avec des autobus " express " reliant ces stationnements à une station de métro, à la gare de Roxboro et au terminus d'autobus Fairview ferait diminuer le nombre de véhicules devant emprunter les boulevards St-Charles et St-Jean. Ceci contribuerait également à dégager les autoroutes 40 et 20, ce qui devrait favoriser une meilleure fluidité de la circulation dans les échangeurs St-Jean et St-Charles de l'autoroute 40. Des terrains vacants nécessaires à la création de tels stationnements sont disponibles aussi bien, sur l'Île Bizard que dans Pierrefonds.

Nous croyons que le transport en commun dans l'Ouest de l'Île de Montréal devrait être revu en profondeur. On devrait procéder à une étude pour déterminer les besoins de la clientèle et par la suite, ajuster l'offre de services aux besoins de la clientèle. Nous croyons que le rendement d'un tel projet dépasse largement celui pour lequel nous produisons le présent mémoire. D'ailleurs cette solution à le mérite de voir le problème dans une perspective beaucoup plus large et sur une échéance de temps à plus long terme.

- c) Construire au coin nord-ouest de la rue Jacques Bizard et du boulevard Pierrefonds une voie d'évitement.

La création d'une voie d'évitement au coin nord-ouest de la rue Jacques Bizard et du boulevard Pierrefonds aurait pour avantage de dégager la rue Jacques Bizard à l'heure d'affluence du matin. Cette mesure, jumelée à la réalisation des voies de services de l'autoroute 440 diminueraient la pression sur le boulevard St-Jean.

- d) Construction de voies d'évitement à divers endroits.

Afin d'améliorer la fluidité de la circulation à diverses heures d'affluence, nous recommandons que des voies d'évitement soient installées aux endroits suivants :

- . Coin sud-est du boulevard St-Charles et de la rue Brunswick.
- . Coin sud-est du boulevard St-Charles et du boulevard Pierrefonds.

e) Étude de la synchronisation des feux de circulation.

Étudier la synchronisation des feux de circulation sur le boulevard St-Jean et St Charles dans le kilomètre situé au sud et au nord des échangeurs de l'autoroute 40 aux heures d'affluence. Ceci permettrait également d'améliorer la fluidité de la circulation.

f) Étude de la configuration des entrées et sorties.

Étudier la configuration des entrées et sorties donnant sur les boulevards St-Jean et St-Charles des propriétés situées dans les 800 mètres des échangeurs de l'autoroute 40. Des changements à la configuration des lieux sont peut-être possibles afin d'améliorer la fluidité de la circulation.

CONCLUSION

Nous avons tenté dans ces quelques pages de vous exposer les raisons pour lesquelles le projet de prolongement de la rue Jacques Bizard ne devrait pas être poursuivi. Nous avons joint à l'Annexe H l'expression de près de 500 personnes partageant les mêmes inquiétudes que celles exprimées dans ce mémoire et ne désirant pas que la qualité de vie de ce quartier soit anéantie par la réalisation d'un tel projet.

Nous croyons que la qualité de vie de l'ensemble des citoyens peut être assurée sans pour autant détruire celle d'un nombre significatif de ses citoyens. Les effets du projet sur les résidents du voisinage de la rue Jacques Bizard sont démesurés par rapport au problème que l'on veut résoudre.

Nous remercions les membres de l'Office de consultation publique de Montréal de nous avoir permis d'exposer nos préoccupations et les alternatives de solutions que nous croyons réalisables.

ANNEXE A

COMPOSITION DU GROUPE DÉPOSANT LE MÉMOIRE

ANNEXE A

COMPOSITION DU GROUPE DÉPOSANT LE MÉMOIRE

1. Louis Gignac Résident de la rue Jacques Bizard
2. Francine Leblond Résidente de la rue Jacques Bizard
3. France Lavigne Résidente de la rue Jacques Bizard
4. Gail Fuller Résidente de la rue Oakwood
5. Garry Fuller Résident de la rue Oakwood

ANNEXE B

CARACTÉRISTIQUES DE LA RUE JACQUES BIZARD
ENTRE LE BOULEVARD PIERREFONDS ET LA
RUE OAKWOOD



Rue Jacques Bizard, direction sud, entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. Maisons typiques que l'on retrouve sur le tronçon de la rue de plus de 800 mètres qui s'étend du boulevard Pierrefonds à la rue Oakwood . On remarque que la distance qui sépare les façades de ces maisons de la rue Jacques Bizard est d'environ 30 pieds . Il y a lieu de constater les matériaux utilisés dans la construction de ces maisons . La presque totalité des personnes habitant ces résidences ont des enfants et plusieurs arrêts d'autobus scolaire s'effectuent sur cette rue.



Autre vue de la rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood.



Rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. On retrouve sur cette portion de la rue Jacques Bizard, une église anglicane qui organise, outre ces fonctions évangéliques usuelles, des activités pour les jeunes de cette communauté.



Le parc Alexander est situé sur la rue Jacques Bizard, entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. Ce parc est fréquenté, non seulement par les enfants de la rue, mais par tous les enfants du quartier.



Des enfants jouent dans le parc Alexander .On constate la proximité de la rue Jacques Bizard qui se trouve en face de la maison blanche que l'on voit à l'arrière plan de la photographie.



Un parc est situé sur la rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. On voit ici la piscine de ce parc.

ANNEXE C

CARACTÉRISTIQUES DE LA RUE JACQUES BIZARD ENTRE LA RUE CHÈVREMONT ET L'AUTOROUTE 40



Intersection Jacques Bizard et Chèvremont en direction de la rue Cherrier. On note le dégagement qui existe de chaque côté de la rue Jacques Bizard et la végétation qui s'y trouve qui sert d'écran visuel et anti-bruit pour les résidences dont l'arrière donne sur cette rue. La distance sur le côté Est entre la rue Jacques Bizard et l'arrière des résidences est de plus de 350 pieds et du côté ouest, sauf exception, de plus de 150 pieds.



Intersection Jacques Bizard et Chèvremont en direction sud, côté ouest. On note toujours le dégagement entre les résidences et la rue Jacques Bizard.



Rue Jacques Bizard en direction sud, près du pont de l'île Bizard. On remarque, encore, le monticule et la végétation installés à cet endroit, malgré que le terrain adjacent à la rue dans cette portion soit un centre d'achat.



Rue Jacques Bizard, direction sud, coté est, près du pont de l'Île Bizard. On constate toujours le grand dégagement existant sur cette portion de la rue.



Intersection de la rue Jacques Bizard et du boulevard Gouin en direction du boulevard Pierrefonds. On remarque le dégagement existant entre la rue Jacques Bizard et les maisons situées à l'ouest de cette rue. De plus, on remarque l'ensemble de la végétation qui a été aménagée le long de cet endroit pour éliminer le bruit et la vue de cette portion de la rue Jacques Bizard et ce bien que la plupart des résidences se trouvent à plus de 250 pieds de cette rue.



Intersection Jacques Bizard et Gouin, direction nord, coté ouest. On voit ici, les efforts déployés pour atténuer les inconvénients de la circulation sur la rue Jacques Bizard pour les immeubles se trouvant sur la rue immédiatement à l'ouest de Jacques Bizard. Une distance de plus de 200 pieds existe entre les deux rues à cet endroit. Cette plantation d'arbres a été réalisée il y a quelques années par l'ancienne Ville de Ste-Geneviève.



Intersection Jacques Bizard et Gouin, direction nord, coté ouest.



Intersection Jacques Bizard et Gouin, direction nord, côté est. Ici encore il y a eu plantation d'arbres en grande quantité pour atténuer les inconvénients reliés aussi bien à la vue qu'au bruit pour l'existence de la rue Jacques Bizard, et ce malgré que les résidences soient à plus de 175 pieds du début de la rue Jacques Bizard. Cette plantation d'arbres a été réalisée par les autorités de l'ancienne Ville de Ste- Geneviève.



Intersection Jacques Bizard et Gouin, direction sud, coté est. On constate le dégagement existant de ce coté de la rue avant qu'il y ait une résidence



Intersection Jacques Bizard et Guin, direction sud, coté est. Encore ici, on remarque la plantation d'arbres par les autorités municipales, malgré que les résidences soient situées à plus de 250 pieds du début de la rue Jacques Bizard.



Rue Jacques Bizard, direction sud, entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. Maisons typiques que l'on retrouve sur le tronçon de la rue de plus de 800 mètres qui s'étend, du boulevard Pierrefonds à la rue Oakwood. On remarque que la distance qui sépare les façades de ces maisons de la rue Jacques Bizard est d'environ 30 pieds. Il y a lieu de constater les matériaux utilisés dans la construction de ces maisons. La presque totalité des personnes habitant ces résidences ont des enfants et plusieurs arrêts d'autobus scolaire s'effectuent sur cette rue.



Autre vue de la rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood.



Rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. On retrouve sur cette portion de la rue Jacques Bizard, une église anglicane qui organise, outre ces fonctions évangéliques usuelles, des activités pour les jeunes de cette communauté.



Le parc Alexander est situé sur la rue Jacques Bizard, entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. Ce parc est fréquenté, non seulement par les enfants de la rue, mais par tous les enfants du quartier.



Des enfants jouent dans le parc Alexander. On constate la proximité de la rue Jacques Bizard qui se trouve en face de la maison blanche que l'on voit à l'arrière plan de la photographie.



Un parc est situé sur la rue Jacques Bizard entre le boulevard Pierrefonds et la rue Oakwood. On voit ici la piscine de ce parc.



Rue Sommerset (changement de nom de la rue Jacques Bizard) près de la rue Argyle. On voit ici l'emprise sur laquelle on projète de construire le prolongement de la rue Jacques Bizard, il est prévu de construire des monticules anti-bruit pour les demeures avoisinantes.

ANNEXE D

CARACTÉRISTIQUES DU BOULEVARD ST-JEAN ENTRE LE BOULEVARD GOUIN ET L'AUTOROUTE 40



Aspect commercial du boulevard St-Jean. On voit les trois voies de circulation que l'on retrouve dans chaque sens.



Il s'agit encore du boulevard St-Jean près de la rue Brunswick. On dénote toujours le caractère commercial de ce boulevard.



Le boulevard St-Jean près de la rue Brunswick.



Le boulevard St-Jean plus au nord. On remarque le type de construction en hauteur et les matériaux utilisés. On dénote également le dégagement de l'immeuble par rapport à la voie publique et l'effort fait, malgré ce dégagement et le type de construction, pour réduire les inconvénients pour les locataires les plus rapprochés du boulevard.

ANNEXE E

CARACTÉRISTIQUES DU BOULEVARD ST-CHARLES ENTRE LE BOULEVARD GOUIN ET L'AUTOROUTE 40



Boulevard St-Charles au sud de la rue Brunswick, direction nord. On constate le caractère commercial de cette artère.



Le boulevard St-Charles et son caractère commercial.



Toujours le boulevard St-Charles et son caractère commercial.

ANNEXE F

EXEMPLES DE MESURES POUR RÉDUIRE LES INCONVÉNIENTS OCCASIONNÉS PAR LA CIRCULATION



On a procédé à la plantation d'arbres sur le côté sud de Gouin à plus de 200 pieds à l'ouest de l'intersection Gouin et Jacques Bizard pour atténuer les inconvénients occasionnés par la rue Jacques Bizard.



Rue Salaberry nord entre la rue Sommerset et le boulevard St-Jean. On remarque le monticule érigé afin de diminuer les inconvénients pour les maisons qui se trouvent à plus de 150 pieds de la rue. La verdure installée sur le monticule sert également de mur anti-bruit. Il faut remarquer, qu'il s'agit d'une rue possédant une voie de circulation dans chaque sens.



Il s'agit toujours du monticule situé sur la rue Salaberry mais dans une autre direction.

ANNEXE G

DOCUMENTS SUR LES EFFETS DE LA POLLUTION SONORE

ANNEXE H

PÉTITION

PÉTITION

Compte tenu que le projet de prolongement de la rue Jacques Bizard et de sa transformation en boulevard détruira la qualité de vie des citoyens résidant sur cette rue ou dans son voisinage immédiat.

Compte tenu que la sécurité des citoyens résidant sur cette rue ou dans son voisinage immédiat est mise en péril par la réalisation de ce projet.

Compte tenu que la réalisation de ce projet brime le droit de ces personnes de jouir de leurs biens et de profiter d'un environnement sain et sécuritaire pour élever leurs enfants.

Nous apposons notre signature pour signifier notre opposition à ce projet, exiger son abandon et que soit favorisée la mise en place de solutions alternatives qui permettront l'amélioration de la qualité de vie de tous.

NOM	SIGNATURE	ADRESSE