

DE ANTONIO PALERMO, CONSTRUCTEUR.

A L' ATTENTION DE STÉPHANIE ESPACH SECRÉTAIRE
OFFICE DE LA CONSULTATION URBAINE DE LA VILLE DE
MONTRÉAL
1550 RUE METCALF, SUITE 1414.
MONTRÉAL H3A 1X6, QC, CANADA.

MEMORANDUM.

LE MÉTRO ÉTENDU DE MONTRÉAL A OTTAWA ET QUÉBEC.
TUNNEL POUR LA MÉTROPOLITAINE DE DORION À POINTE-
AUX-TREMBLES.
UTILISATION MAXIMAL DU TERRAIN.
CONSTRUCTIONS EN HAUTEUR
CONTRÔLE DE L' ENVIRONNEMENT

Montréal, Mai 2004

Mesdames, Messieurs

La STM de Montréal est très efficace, elle nous donne un service rapide, ponctuel et adéquat a nos besoins, il faut s'en réjouir, l'apprécier, la soutenir et en être fiers. Le Métro est un bijou, son architecture est l'une des plus belles et fonctionnelle au monde. Remercions ces ingénieurs qui ont conçu ces plans. Maintenant il incombe a tout citoyen de s'impliquer pour le garder propre, l'entretenir et s'en servir diligemment et encore; l'agrandir, multiplier son réseau, l'étendre sur tout le territoire de la Ville et même à l'extérieur. C'est dans cette optique que je viens ici avec mes propositions.

LE MÉTRO D'UN BOUT A L'AUTRE DE L'ÎLE

Une sixième ligne d'un bout à l'autre de l'Île pour servir l'ensemble des citoyens serait un approche concret et magnanime pour soutenir la fusion des villes et faire de la Métropole du Québec une ville compétitive parmi les plus grandes villes du monde.

Cette ligne donnera service a l'aéroport P.E.T à Dorval, croisera la ligne numéro deux à Côte-Vertu, intersectera la station Crémazie, traversera la carrière Miron et l'autre carrière entre le Boulevard Saint-Michel et Pie IX, continuera droit vers l'est jusqu'au bout de l'Île.

J'ai tracé cette ligne numéro six à travers des zones peu peuplées, on dirait; de l'impertinence, mais non. À cet effet, je donne les raisons de sa validité et de son utilité.

La ville de Montréal, étant une Île, limitée par les eaux, ne peut pas grandir si non en utilisant au maximum son territoire.

Notre ville pour atteindre son objectif en millions d'habitants doit utiliser tout espace possible et construire en hauteur.

Pour créer une harmonie stable parmi tous les résidents de l'Île, l'administration de la ville de Montréal doit offrir aux citoyens quoi de concret.

Le Métro d'un bout à l'autre de l'Île, est l'unique politique appropriée pour amalgamer la population.

Pour faire de Montréal une grande ville, il est impératif que chaque pied carré de terre soit utilisé au maximum.

Il s'en déduit que ces zones peu peuplées doivent être construites.

Aller avec les infrastructures après que la construction soit faite n'a jamais été avantageux.

Étendre d'avance les infrastructures, donc le Métro et autres services, ces terrains vagues d'Anjou, Rivière des Prairies, Montréal Est, Pointe-aux-Trembles et tous les autres le long du tracé de cette ligne numéro six jusqu'à Senneville à l'ouest, prendront de la valeur, seront construits.

Sur les fonds des carrières et partout où on peut édifier en conséquence du sol, on construira des édifices en hauteur projetés, étudiés d'avance et en les harmonisant avec l'ensemble panoramique.

Les abords de stations du Métro seront convoités, là s'installeront des complexes commerciaux, hôtels, immeubles à bureaux, condominiums et autres édifices.

Si le Métro est là, les investisseurs seront intéressés dans la construction, dans l'industrie, dans le commerce et autres activités.

Notre ville sera désirée, admirée et appréciée par tous au monde si elle est dotée d'un transport efficace tel que le Métro. Si elle a un aménagement urbain futuriste, un plan convergeant vers l'avenir qui sera préparé et étudié pour réaliser ce but. La ville de Montréal deviendra exemple et guide pour d'autres villes.

Faut-il regarder un peu en arrière? Quand on s'est lancé dans la grande construction? Si depuis quelque temps nous jouissons d'un certain prestige c'est grâce aux travaux faits voilà trente quarante ans.

Si nous avons acquis admiration par d'autres peuples c'est dû à la réalisation de ces grands travaux. On est fier quand on est reçu avec respect à l'étranger. Notre identité de travailleurs, de bâtisseurs, de québécois nous précède. Nous devons continuer.

Au Québec, nous avons des atouts à nous, nous avons le pouvoir hydro-électrique, des industries pionnières, immenses ressources naturelles, la relève continue de l'immigration, gens d'autres cultures avec d'autres idées et aspirations. Nous avons des milliers de professionnels anxieux de s'activer et une main-d'oeuvre abondante.

La ligne de Métro d'un bout de l'Île à l'autre ne sera même pas terminée que tous ces terrains vagues seront construits.

Ce projet ne sera pas seulement une richesse pour la ville, une multiplication d'édifices et l'attrait des populations du monde entier à venir s'installer chez nous, mais il incitera beaucoup de citoyens à abandonner la voiture de promenade et jouir d'un transport propre, sécuritaire et économique.

Pensons à cette incertitude qui plane sur les produits pétroliers, un élément dont nous ne possédons aucun contrôle.

Pensons à la pollution produite par la consommation du gas. N'est-il pas le devoir de tout humain de freiner, ou d'au moins diminuer l'accroissement de ce poison dans les airs?

Le Métro fonctionne à l'électricité, quelle bonne raison pour l'honorer comme Roi du transport. Notre moyen de transport

EXTENSION DU MÉTRO JUSQU'À OTTAWA

La ville d'Ottawa vue avec les yeux du passé, nous apparaît lointaine et étrangère, pourtant elle est la ville la plus proche à Montréal, elle est notre ville-soeur. Combien de gens, tous les jours, à partir de cette ville et d'autres villages environnants viennent à Montréal et combien de chez nous rejoignent cette ville en voiture et d'autres moyens de transport dépassés? Ces quelque deux cent kilomètres pour le couvrir prennent des heures. Ce trajet en voiture est cher en temps et en argent, pas toujours plaisant et les hivers sont longs. Combien d'accidents on pourrait éviter. La ligne numéro six que je viens de proposer, doit s'étendre jusqu'à cette ville, lui donner vitalité, lui offrir notre collaboration et recevoir son apport.

La ville d'Ottawa aussi a besoin d'un transport sous terre et notre ligne jusqu'à ses portes l'incitera à se construire un réseau souterrain selon ses plans propre à elle.

Le trajet pour cette ligne ne doit pas être nécessairement sous terre, un double rail au découvert longeant la rivière Outtaouais, laisser le panorama ouvert à la vue, sera plus apprécié par les passagers et quoi dire pour les tourisme?

Il est à prévoir que dans peu de temps, sinon bientôt, la populatoin du Québec grossie par l'affluence de nouveaux venus. Les nouveaux québécois cherchent emploi industriel, ils se concentreront aux orées des villes, aux abords des rivières Outtaouais et sur les rives du Saint-Laurent. Ottawa, Montréal, Québec s'allongeront, tirées et attirées l'une vers l'autre. Ces trois villes seront trois centres soutenus par un continuum habitat dont Montréal en est le pôle majeur, le Métro comme une artère lui donnera vitalité.

REJOINDRE QUÉBEC AVEC LE MÉTRO

Prolongeant la ligne numéro six jusqu'à Québec ce n'est pas une extravagance. Pensons vers le futur, que sera notre pays d'ici vingt ans? Et pourquoi attendre? . Nous avons les ressources il suffit d'y mettre notre volonté.

Ce tracé aussi peut être au découvert et s'il y a lieu se servir où il est possible du chemin de fer existant.

Les rives du Saint Laurent de Montréal à Québec sont parsemées de villes et villages qui grossissent par l'apport ethnique, pourquoi ne mériteraient ils pas un service de transport tel que le Métro?

Le transport en commun par Métro n'est pas seulement un moyen pour économiser et pour aller vite, mais aussi une approche entre gens et gens, un moyen de véhiculer idées et biens. Toute cette population mixte qui s'étend entre la métropole et la vieille capitale viennent à nous et nous allons a eux. Nous tous, québécois, nous harmonisons nos pensées et nos actions pour le bien commun.

UN TUNNEL POUR LA MÉTROPOLITAINE

Si nous voulons que la ville de Montréal se chiffre en millions d'habitants il faut absolument utiliser chaque centimètre de sa superficie.

La route numéro quarante, la métropolitaine, tout le long, de Senneville au bout de l'Île s'étend sur une largeur moyenne entre deux cent et quatre cent pieds de large, cette largeur multiplié par sa longueur donnerait de milliards de pieds carré de terre pour la construction.

Considérant la valeur marchande du terrain, considérant le besoin pour la construction, considérant l'objectif que la ville se propose pour devenir une grande ville compétitive entre le plus grandes du monde, il est impératif de construire un tunnel à partir de Dorion jusqu'à au bout de l'Île. Je laisse les experts calculer le coût pour construire un tel passage souterrain et le comparer avec la valeur du terrain en surface. À mon avis la valeur du terrain construisible payerait pour la construction de ce passage et il en resterait.

Un tel transit sous terre ne sera pas seulement un apport très significatif pour agrandir la ville en millions d'habitants mais nous pouvons, en quelque sorte, contrôler la pollution. Aux embouchures du tunnel, le long de celui-ci comme aux sorties et entrées latérales, on placera des appareils appropriés pour filtrer l'air.

N'est elle pas cette artère, la transcanadienne, qui traverse le milieu de notre ville, la cause majeure de la pollution sur notre Métropole et aux alentours? Son énorme trafic avec ses tonnes de gas en combustion, *si embouté* dans un corridor sous terre, on pourrait contrôler ses exhalations avec des instruments appropriés.

Si un système de purification d'air applicable à grande échelle n'est pas encore construit, voilà une occasion pour y mettre du nôtre dans cette réalisation.

Un *apparatus* de purification d'air, construit à propôt, sera une innovation bénéfique, appréciée et convoitée du monde entier. Purifier l'air est une contribution à l'humanité. Que de bien pour l'environnement.

En attendant je réfléchis sur les travaux des ces penseurs déjà à la recherche pour trouver un élément chasseur d'impureté dans les airs, ils disent, le *zugluftungheit* sur toutes étroitures naturelles ou faites par l'homme, sur tout vallons, toutes embouchures, gorges, canions, sur toutes dépression entre deux croupes de montagnes et surtout dans les tunnels leur serviront d'échoppes et de moulins. Cet élément encore inconnu, peut être cherché, inventé, fabriqué, créé. La science n'a pas de barrières et quant on veut on peut.

PRO-SEQUITO

La ville de Montréal n'a pas besoin de fleurs de qui que ce soit, ni d'être vanté par un modeste constructeur, elle possède tous les requis donnés par la nature pour être la ville la plus douée entre toutes les villes au monde. Elle est sise au cœur d'un continent avec la voie maritime ouverte à l'année longue. Riche en eau douce, le sous-sol des environs plein en minerais, une végétation luxuregente, ses forêts, ses lacs, ses terres agricoles riches et productives, un potentiel d'énergie hydrolique immense par ses innombrables rivières, la variété de la topographie, un climat tempéré, une population pluriethnique désireuse de s'épanouir. Pouvons nous prétendre plus?

Tenant en vue l'accroissement de notre ville et en faire un modèle où on se plaît d'y habiter et y vivre, lui donner ses substances et ses parures en vue du futur, faire de notre ville une oasis de prospérité, de beauté, de propreté, économique et belle pour nous loger et accueillir les futurs advenants, donner à Montréal la primauté qui lui réviens, je suggère, sur l'Île toute entière de Mopntréal, que tous dépotoirs, incinérateurs, terrains de ferrailles, parc de vieilles voitures, cloîtres inactifs et dégenérés, dépôts de vieilles fournitures, industries polluantes, terrain de triages et autres industries inférieures soient démenagées sur un grand terrain que la ville doit acheter à un lieu hors des agglomération humaines, loin des zones habitées. Un endroit hors du public et des curieux. Tous ces manèges misereux que soient démenagés sur ce lot et a cet endroit où ils seront amenagés selon leur caractéristiques. Aussi, au fur et à mesure qu'on avance dans la réalisation de ces projets, éduquer la population et même la forcer à se servir, dans l'enceinte de la ville, du transport à propulsion électrique.

Je vous remercie de votre attention.
Antonio Palermo, constructeur