



**Mémoire de Prévention Sud-Ouest
présenté dans le cadre de la consultation publique
sur la reconstruction du complexe Turcot**

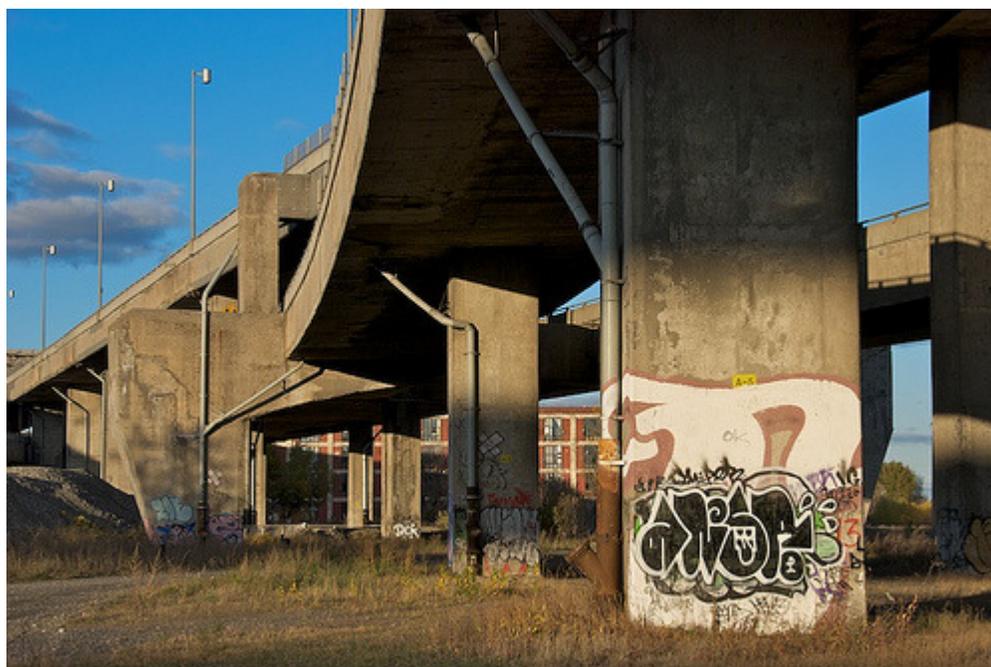
Réaliser un lieu sécuritaire pour les citoyens

Recherche et rédaction:
Révision et correction:

Guy Giasson
Prévention Sud-Ouest
Myriam Campeau
Stéphanie Franche-Lombart
Diane Lemon
Sophie Renaud

Table des matières

Prévention Sud-Ouest en quelques mots	3
Les préoccupations de Prévention Sud-Ouest	4
La position de Prévention Sud-Ouest	5
Chapitre I	
Un peu d'histoire	8
Tenir compte des installations actuelles et futures	9
Chapitre II	
Améliorer le sentiment de sécurité autour du futur complexe Turcot	11
1. Savoir où on est et où l'on va	11
2. Voir et être vu	12
3. Entendre et être entendu	12
4. Pouvoir demander du secours	13
5. Créer un environnement propre et accueillant	14
6. Agir ensemble	14
Chapitre III	
Sécurité des citoyens pendant le chantier et plan de camionnage	15
Résumé des recommandations de Prévention Sud-Ouest	17
Bibliographie	20



(Photo de Pierre-Luc Daoust,
tirée de <http://www.flickr.com/photos/pldaoust/3139836209/in/set-72157603866068635/>)

Prévention Sud-Ouest en quelques mots

Fondé en 1988, Prévention Sud-Ouest est un organisme à but non-lucratif ayant comme principal mandat la prévention de la criminalité par l'implication des citoyens et citoyennes dans tout l'arrondissement « Le Sud-Ouest » de Montréal. Plus précisément, l'organisme a pour objectifs de réduire le taux de criminalité dans cet arrondissement, mettre en œuvre des mesures de prévention qui améliorent la qualité de vie et la sécurité de la population ainsi que de favoriser la cohésion sociale entre les citoyens et citoyennes. Pour ce faire, Prévention Sud-Ouest s'implique activement dans le milieu communautaire du Sud-Ouest. En plus de participer à différents événements et comités, dont le comité stratégique Turcot, il est un membre fondateur de la table de sécurité de l'arrondissement Sud-Ouest, de Concertation Saint-Paul/Émard et du ROPASOM (regroupement des organismes pour aînés et aînées du sud-ouest de Montréal). Dans le cadre de ses activités, Prévention Sud-Ouest est amené à travailler auprès de différents groupes d'individus (aînés, adultes, jeunes du primaire et du secondaire), mais également à des groupes au profil socioéconomique varié (locataires, propriétaires et commerçants). Cette diversité d'implications lui permet de se faire un portrait général des enjeux qui animent le Sud-Ouest.

Les préoccupations de Prévention Sud-Ouest

Toute l'attention des projets de l'organisme Prévention Sud-Ouest est portée sur la prévention et la sécurité. Ses interventions, au cours des 20 dernières années, dans Le Sud-Ouest de Montréal ont fortement contribué à abaisser la criminalité sous plusieurs de ses formes.

La sécurité des citoyens constitue la préoccupation première des interventions de Prévention Sud-Ouest. Par exemple, depuis quelques années, des marches exploratoires avec des citoyens des quartiers Côte-Saint-Paul, Émard et Saint-Henri ont permis d'identifier des pistes de correction à de nombreux problèmes liés à la sécurité et au sentiment de sécurité.

Considérant que notre mission vise à augmenter la sécurité des citoyens de notre secteur, les travaux projetés à l'échangeur Turcot à Saint-Henri et à l'autoroute 15 à Côte-Saint-Paul, nous interpellent grandement. C'est pourquoi nous désirons dans ce mémoire mettre de l'avant plusieurs pistes de réflexion à ce sujet.

La position de Prévention Sud-Ouest

Prévention Sud-Ouest est d'accord avec le fait que la reconstruction de l'échangeur Turcot s'impose à cause de la vétusté des installations actuelles et du mauvais état des infrastructures. Par contre, le projet de reconstruction du complexe Turcot, tel que présenté par le MTQ, nous apparaît inacceptable pour les résidents de l'arrondissement « Le Sud-Ouest ». Ce qui est proposé pourrait peut-être s'appliquer en milieu rural, mais certainement pas en milieu urbain. Tel que souligné par plusieurs spécialistes dans un article publié sur Cyberpresse le 24 mars dernier, « ... le rabaissement de la chaussée sur remblais permet peut-être de réduire les coûts de construction et les craintes ravivées d'effondrement mais cette solution... entraîne des impacts locaux majeurs en milieu urbain: ... triplement de l'emprise au sol, avec démolitions et perte importante de valeur mobilière ; dangerosité accrue par rapprochement des émissions de polluants atmosphériques, du bruit et de l'accès piéton aux voies sur talus... ; création d'enclaves et de culs de sacs non sécuritaires et asociaux... »).

Le CRE (Conseil régional en environnement de Montréal), quant à lui, dans une récente publication « *Les enjeux de la reconstruction du complexe Turcot* », souligne que ce « projet est en contradiction... à la fois... avec le **Plan de transport de Montréal** (qui vise à assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais) et avec le **Plan d'urbanisme de Montréal** (qui comprend des mesures visant à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile) ». Le CRE cite également le docteur Patrick Morency qui mentionne que: « L'augmentation du parc automobile, du nombre de déplacements et des distances totales parcourues en automobile expose l'ensemble des usagers de la route (conducteurs, passagers, piétons, etc.) à une probabilité accrue de collision, de blessures et de décès. Il importe d'abord de contrôler l'exposition au risque automobile par des politiques de transport et d'aménagement urbain, c'est-à-dire, par une stratégie qui attaque le problème à la source en réduisant le nombre d'automobiles. Il s'agit d'assurer la mobilité autrement; le taux de mortalité par passager-kilomètre est 20 fois moins élevé en transport en commun qu'en automobile »).

Prévention Sud-Ouest est d'avis qu'il est préférable de garder les structures en hauteur et/ou d'enfouir celles-ci lorsque cela est possible, et propose même de faire du tunnel St-Rémi un pont enjambant le canal de Lachine. Installer certaines structures en remblais, tel que proposé dans le projet du MTQ, créera des talus, entraînera un enclavement prononcé des différents quartiers, favorisera la création

de tunnels pour les piétons et augmentera de façon significative le sentiment d'insécurité des citoyens des différents secteurs touchés.

Dans son argumentaire, Prévention Sud-Ouest s'appuiera sur six principes reconnus par des autorités compétentes en matière de sentiment de sécurité. Nous nous reposons principalement à ce sujet sur deux ouvrages:

- *«Pour un environnement urbain sécuritaire – guide d'aménagement»*, publication réalisée par la ville de Montréal en 2002 dans le cadre du programme Femmes et Ville.
- *«L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics – Guide à l'usage du milieu local»*, publication réalisée par le ministère des Affaires Municipales et de la Métropole en 1999.

Les principes émis dans ces deux ouvrages visent à développer et mettre en place des moyens pour améliorer l'aménagement de lieux sécuritaires dans des environnements urbains :

- 1- Savoir où on est et où l'on va
- 2- Voir et être vu
- 3- Entendre et être entendu
- 4- Pouvoir s'échapper et demander du secours
- 5- Environnement propre et accueillant
- 6- Agir ensemble

Plusieurs de ces principes ne sont pas respectés autour des infrastructures actuelles des autoroutes 15, 20 et 720 ainsi que l'échangeur Turcot qui traversent les quartiers de Côte Saint-Paul et de Saint-Henri. Nous considérons donc que les travaux de reconstruction des structures routières dans nos quartiers devraient tenir compte de plusieurs des aspects que nous décrivons dans les pages qui suivent.

À titre d'exemple, mentionnons le manque d'éclairage sous les structures, le bruit très fort causé par la circulation automobile et le camionnage, la signalisation déficiente, l'entretien et l'aménagement paysager inexistant, ainsi que les nombreux endroits isolés sans possibilité de demander du secours.

Nous voulons démontrer comment le réaménagement des structures autoroutières pourrait intégrer des principes de base reconnus pour améliorer la sécurité des citoyens qui habitent le long des structures du futur complexe Turcot.

Tout d'abord nous nous permettrons un bref rappel historique sur la construction de cet échangeur dans les années soixante. Nous jetterons un coup d'œil sur les conditions actuelles et futures. Par la suite, nous élaborerons sur les six principes de base déjà mentionnés plus haut et nous nous pencherons sur la sécurité des citoyens pendant les travaux et sur le plan de camionnage. Pour terminer nous ferons un résumé de nos recommandations.

Pour Prévention Sud-Ouest, la reconstruction de l'échangeur Turcot est une question de sentiment de sécurité et de qualité de vie des résidents du Sud-Ouest.

Chapitre I

Un peu d'histoire

On se souviendra que la conception surélevée de l'autoroute 15 vers le pont Champlain s'était avérée être la conception la plus appropriée face aux problèmes majeurs que peut engendrer la construction d'une autoroute en milieu urbain densément peuplé. Ces problèmes sont les suivants:

- 1- Résoudre le passage de l'autoroute au-dessus du canal de Lachine. Un dégagement suffisant devait permettre de laisser un passage en hauteur suffisant pour la navigation. Dans les années soixante, des cargos et des lacquiers de grande dimension empruntaient encore cette voie de navigation. La construction de l'autoroute ne devait aucunement compromettre l'utilisation du canal de Lachine. C'est ce qui explique en partie la surélévation de l'autoroute à cet endroit.
- 2- L'autoroute devait rejoindre l'extrémité de l'autoroute Décarie en haut de la falaise Saint-Jacques. On a donc choisi l'option de raccorder le Pont Champlain en surélevant la voie routière graduellement, plutôt que de suivre la topographie naturelle et abrupte de la falaise Saint-Jacques. Cette option apportait une réponse évidente à la sécurité routière pour minimiser les risques d'accident à un endroit où l'on n'a jamais osé construire une route ou une rue en raison de sa dénivellation importante.
- 3- Éviter de construire une autoroute qui aurait traversé le quartier Saint-Henri au grand complet (un projet qui avait été initialement proposé par des études préliminaires). Le tracé de l'autoroute Ville-Marie vers le centre-ville a été mis dans la falaise entre Westmount et Saint-Henri. La hauteur de ce nouveau tracé a obligé les concepteurs à surélever naturellement la bretelle qui reliait les diverses parties de l'ensemble.

D'autre part, le dégagement apporté par cette surhauteur éliminait l'impression d'étouffement et d'enclavement que des talus auraient causé. **C'est la raison pour laquelle le projet actuel de rabaisser l'autoroute sur des talus fermés amène sa part d'ennuis et de sensation d'isolement pour la population environnante.**

Une autre des raisons qui militait en faveur de la surélévation était la pollution causée par le grand nombre de véhicules à moteur qui emprunteraient ces voies rapides. On a cru bon, à tort ou à raison, que la surélévation des voies serait suffisante pour permettre aux courants éoliens de disperser les gaz d'échappement

des véhicules avant qu'ils ne soient concentrés dans les quartiers habités aux abords de ces voies de circulation. Sans éliminer tous les risques pour la santé associés à l'émanation des gaz d'échappement, on a jugé que la concentration des polluants et des poussières serait minimisée.

Aujourd'hui, plusieurs études scientifiques (Montréal at the crossroads) ont démontré que la santé des individus résidant à moins de 200 mètres d'une autoroute en était directement affectée. En effet, ces études en arrivent à la conclusion qu'une personne vivant à proximité d'une voie de circulation majeure a plus de chance d'être victime d'une crise cardiaque, fait davantage de haute pression et souffre d'asthme dans une proportion plus élevée que le reste de la population. De plus, ces études identifient également plusieurs répercussions psychologiques qu'engendre le fait d'habiter près d'une voie de circulation importante telles que l'augmentation du stress, de l'anxiété et l'aggravation des symptômes reliés à la dépression. Bien que la structure actuelle du complexe Turcot occasionne une diminution de la qualité de vie et de la santé des résidents, le projet de le reconstruire sur des talus, tel qu'il est proposé par le MTQ, ne ferait qu'augmenter les effets néfastes sur la santé de la population avoisinante.

Prévention Sud-Ouest estime qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfouir celles qui peuvent l'être pour éviter les sensations d'étouffement et l'enclavement provoqués par des talus ainsi que les impacts négatifs sur la santé.

Tenir compte des installations actuelles et futures

Nous croyons que la construction de talus refermera les diverses sections de nos quartiers sur eux-mêmes. Cette crainte est d'autant plus légitime en considérant que les abords de l'ensemble Turcot comportent et comporteront des lieux de service très importants pour la vie de quartier.

- Il nous faut songer au complexe sportif Gadbois qui devra continuer à être accessible à la population de tous âges. Doit-on rappeler ici que ce complexe est l'un des plus importants de toute l'agglomération de Montréal et qui a été construit à la demande de la population ?
- Il nous faut également songer au canal de Lachine qui offre la piste cyclable la plus fréquentée de l'île de Montréal. On ne doit sous aucun prétexte remettre en cause cet équipement sportif que la population s'est appropriée au fil des ans. En plus d'être utilisée par les cyclistes, on y rencontre en bonne proportion des personnes qui y roulent en patins, qui y glissent à ski l'hiver, qui s'y entraînent à la course à pieds 12 mois par année, et qui s'y balladent à pied.

- Il nous faut aussi songer au futur Centre universitaire de santé McGill qui doit être construit en périphérie nord du complexe Turcot. La planification des aménagements prévoit plusieurs points d'accès à partir de l'arrondissement Le Sud-Ouest (rue Glen, rue Saint-Jacques, boulevard Décarie et le boulevard Maisonneuve). Cet important centre de services se doit d'être facilement accessible à la population du Sud-Ouest. Cependant, les talus proposés, dans l'actuel Projet Turcot, constitueraient une barrière géographique réduisant les modes d'accès au centre. Cela irait à l'encontre de la philosophie de base d'une telle installation.

Par ailleurs, le réaménagement du complexe Turcot devra prendre en considération, les nouvelles données démographiques qui transforment le portrait de l'arrondissement. En effet, le réaménagement du canal de Lachine et la proximité du centre-ville ont fait augmenter la demande résidentielle du secteur. Cet afflux démographique entraîne une revitalisation des quartiers autrefois industriels. Le changement de *vocation* qui se produit depuis quelques années démontre qu'il faut revoir l'attention à donner aux besoins de la population en mutation dans tout ce secteur.

En plus des services actuels à maintenir, il faut considérer l'arrivée des nouvelles installations prévues. Il faut en plus susciter la venue d'une nouvelle offre commerciale en bordure du complexe Turcot. Cette fréquentation attendue engendrera une augmentation du sentiment de sécurité pour les usagers et une appropriation des lieux. On devrait même en faire un enjeu social prioritaire pour favoriser l'acceptation du projet par la population. En fait, au lieu d'en faire un endroit rebutant comme cela peut l'être actuellement, on doit profiter de l'occasion de la reconstruction de l'échangeur et de l'autoroute pour en faire un lieu fréquenté, utilisé, attirant et sécuritaire.

Prévention Sud-Ouest souhaite que le MTQ retourne à sa planche à dessin et planifie ces travaux à partir de données plus récentes et s'appuyant sur des prévisions concrètes afin d'apporter un nouvel éclairage aux plans du complexe à reconstruire.

Chapitre II

Améliorer le sentiment de sécurité autour du futur complexe Turcot

Nous nous soucions énormément des multiples aspects touchant la sécurité des lieux une fois les travaux complétés. Comme nous l'avons mentionné en préambule, la sécurité des citoyens aux abords de telles structures passe avant tout par le sentiment de sécurité qui s'en dégage. L'amélioration de ce sentiment doit suivre six principes reconnus en matière d'aménagement de lieux publics.

1- Savoir où on est et où l'on va

Ce principe fait référence à une signalisation efficace. Il est fort probable que le projet proposé de construire une autoroute sur des talus créerait plusieurs culs-de-sac. Le piéton qui déambulerait dans ces endroits risquerait de se voir acculé à des murs sans autre possibilité que de faire demi-tour. Une structure aérienne éviterait de telles situations.

Peu importe le projet retenu pour la reconstruction de l'échangeur Turcot: une signalisation efficace devra être adoptée. Elle devra prévoir des indications de trajets qui renseigneront les citoyens sur les parcours à fréquenter. Il en sera de même pour la circulation automobile. Une signalisation parfaite devra aussi comporter des indications claires sur la direction des issues possibles. Nous suggérons d'installer une signalisation composée à la fois de textes et de pictogrammes. Nous recommandons d'éviter les panneaux à pictogrammes seulement. Ceux-ci ne sont pas toujours compréhensibles facilement (songeons aux panneaux d'interdiction de tourner à droite aux feux rouges aux entrées de Montréal: pas clairs du tout).

La présence de talus est non souhaitable car ceux-ci augmenteraient la tentation de traverser les voies rapides à pied pour prendre des raccourcis. C'est un phénomène connu dans nos secteurs traversés par le train. Force est d'avouer que les autoroutes à grand débit sont beaucoup plus dangereuses à traverser que les voies ferrées.

Enfin, on devra veiller à ce que les panneaux de signalisation ne soient pas masqués par la croissance des végétaux ou par le vandalisme des graffiti. Un entretien rigoureux et constant devra être fait.

Un panneau indicateur de type « Vous êtes ici » devient également une attention nécessaire pour les piétons occasionnels, les cyclistes et les visiteurs qui cherchent leur destination.

Prévention Sud-Ouest estime qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfourir celles qui peuvent l'être pour éviter que les piétons se retrouvent piégés dans des cus-de-sac et ne soient tentés de traverser les voies rapides se trouvant sur talus.

2- Voir et être vu

Cette notion exige de prévoir un éclairage de haute qualité pour les piétons. La planification des lieux devra s'assurer de ne créer aucune zone de cachette où des personnes malfaisantes pourraient se dissimuler pour accomplir quelque méfait que ce soit. Un éclairage de qualité permettra aux citoyens de voir et d'être vus en tout temps.

Les talus entraîneraient la construction de tunnels et nous n'insisteront jamais assez sur le fait que tout tunnel augmente le sentiment d'insécurité des piétons qui l'empruntent. Certaines mesures peuvent contribuer à diminuer le sentiment d'insécurité mais celui-ci demeure présent. Par exemple, les trottoirs réservés aux piétons dans un tunnel doivent permettre à ceux-ci d'avoir un lien visuel avec les voies automobiles; les piétons doivent également être en mesure de voir l'autre extrémité au moment où ils s'engagent dans un tunnel; un tunnel se doit d'être large et illuminé *a giorno*.

On devrait aussi prévoir de la surveillance par caméras partout où cela sera nécessaire. Cette surveillance pourrait contribuer à le vandalisme, les agressions, et les échanges illicites.

Prévention Sud-Ouest estime qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfourir celles qui peuvent l'être pour éviter la construction de tunnels que les piétons seraient obligés d'emprunter. Nous recommandons également la construction d'un pont en lieu et place du tunnel St-Rémi.

3- Entendre et être entendu

Ce principe est réalisable en provoquant de l'affluence et de l'animation. Les lieux autour des nouvelles structures deviendront criminogènes si on n'y favorise pas des activités et de l'affluence. L'isolement représente un facteur de risque important pour commettre des gestes illicites.

Un site très fréquenté crée par lui-même une auto-surveillance des usagers. Nous croyons donc qu'il faudra créer des zones commerciales et d'activités en périphérie

des zones autoroutières pour contribuer à cette surveillance. La mixité des fonctions et des usages est fortement recommandée. Il faut penser ici à des zones de commerce hautement fréquentées: grandes surfaces, concessionnaires automobiles, stations services, garages pour automobile, lave-autos, gare intermodale, etc. Ces activités sont totalement compatibles aux zones bordant une autoroute tout en attirant une fréquentation importante.

D'autres services de base pourront également venir s'y installer. Ce sont des zones parfaitement désignées pour accueillir des grandes surfaces, des quincailleries, des grossistes en construction. Une telle zone d'activités devrait être à même d'attirer toutes sortes d'autres services complémentaires (restauration ou banques par exemple).

Prévention Sud-Ouest estime qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfourir celles qui peuvent l'être pour permettre activités et affluence près ou sur les nouvelles structures.

4- Pouvoir demander du secours

En complément au principe précédemment exposé, rappelons que des zones d'activités développées près des nouvelles structures amélioreront le sentiment de sécurité des usagers. La présence de caméra de surveillance aux abords des commerces augmente souvent le sentiment de sécurité chez les passants. De plus, des heures d'ouverture prolongées permettent aux usagers d'y trouver de l'aide ou des secours en cas d'urgence.

Bien sûr, tout ceci ne s'effectue pas sans une signalisation de soutien. Il ne faut non plus négliger la présence de téléphones publics ou d'urgence. Malgré la prolifération des téléphones portables, l'installation de téléphones publics constitue un gage de sécurité pour la population.

Une concertation avec les pouvoirs publics doit également prévoir la présence de patrouilles (vigiles ou police). L'effet dissuasif de cette mesure est d'autant plus renforcé si une signalisation annonce cet effort collectif dans ces lieux.

Prévention Sud-Ouest estime qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfourir celles qui peuvent l'être et de profiter de la reconstruction de l'échangeur Turcot pour augmenter la signalisation de soutien et les moyens de demander du secours mis à la disposition des passants.

5- Créer un environnement propre et accueillant

Il est important de conserver aux abords des futures structures un entretien soigné des lieux. Un endroit bien entretenu dénote l'importance que l'on accorde à la sécurité des lieux. Il faut donc veiller, une fois que les travaux seront terminés, à ce que les abords ne soient pas encombrés de déchets ou autres rebuts. Un aménagement paysager de bonne qualité et qui reçoit un entretien régulier et approprié sera nécessaire. Des lieux propres et soignés découragent les délinquants à commettre des actes de vandalisme.

On ne devra pas se contenter de clôtures en mailles qui ne serviront qu'à accumuler les papiers poussés par le vent. Le balayage des poussières, le ramassage des ordures sauvages, l'effacement des graffitis doivent faire l'objet d'une planification établie. On devrait également susciter la participation de la population avoisinante pour garantir le succès de cette opération «propreté». On se garantira ainsi une surveillance constante des lieux.

Des efforts supplémentaires en matière d'aménagement pourront permettre une architecture artistique des murs bétonnés, l'aménagement des végétaux, la présence d'œuvres d'art (murales par exemple) ou de plans d'eau. Ces éléments sont de nature à agrémenter les lieux et attirer la fréquentation. On ne le dira jamais assez : la fréquentation continue d'un lieu est le meilleur gage de succès contre le sentiment d'insécurité en milieu urbain (ce que des talus ne permettraient pas).

Prévention Sud-Ouest estime qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfouir celles qui peuvent l'être en apportant à ces structures un entretien constant.

6- Agir ensemble

Les citoyens et citoyennes doivent être les premiers consultés dans l'aménagement de tout endroit. C'est un principe de base en sécurité. Ils sont les mieux placés pour indiquer à quel niveau se situe leur sentiment de sécurité et quels sont les gestes les plus appropriés à poser.

On s'assure ainsi de confier à la population l'appropriation des interventions de nature publique. Les quartiers de notre arrondissement comportent déjà plusieurs organismes et tables de concertation extrêmement bien ancrés dans la communauté. On a tout intérêt à obtenir de ces acteurs une collaboration juste et appropriée pour obtenir un aménagement le plus sécuritaire possible pour la population.

Prévention Sud-Ouest souhaite que le MTQ consulte d'abord la population et retourne à sa planche à dessin pour présenter un projet plus respectueux des attentes des citoyens.

Chapitre III

Sécurité des citoyens pendant le chantier et plan de camionnage

Le projet de reconstruction a déjà fait couler beaucoup d'encre. Ce chantier majeur nécessitera plusieurs années de travaux. Des centaines de camions et d'équipements roulants circuleront sur ce chantier. Contrairement à d'autres chantiers où les travaux se déroulent dans des endroits éloignés des secteurs habités, les structures de l'échangeur et des autoroutes sont situées presque en totalité dans les cours des citoyens. De plus, le parcours croise de nombreuses voies de circulation publiques importantes. Lors de la planification du chantier de construction, il faudra s'assurer qu'en aucun cas, le chantier n'isole un secteur habité ou encore ne ferme des voies de circulation aux services d'urgence. En effet, il serait inacceptable qu'un chantier de construction fasse augmenter le temps d'intervention des services d'urgence (pompiers, police, ambulance, Gaz métropolitain, Hydro Québec).

De plus, les accès aux lieux des travaux devront être contrôlés. Une signalisation adéquate devra indiquer clairement les entrées et les sorties. Il en va de même de la surveillance des lieux. Un chantier est un endroit dangereux. La présence de machinerie lourde et d'outillage peut causer des accidents majeurs (que l'on songe seulement à l'attrait que ces objets représentent pour les enfants). C'est pourquoi nous suggérons une surveillance permanente des chantiers pendant toute la durée des travaux.

Nous demandons également qu'un plan de camionnage soit déposé aux autorités locales afin de maximiser la sécurité des usagers et des résidents. L'hiver dernier, nous avons déploré des pertes humaines dues à des accidents impliquant des équipements utilisés pour le déneigement. Nous craignons que de semblables tragédies impliquant des piétons, qu'ils soient enfants ou aînés, surviennent si un plan de détournement des zones habitées n'est pas proposé.

Par ailleurs, nous ne pouvons pas passer sous silence la question des horaires de travail. La quiétude des quartiers habités doit passer en priorité sur les échéanciers des travaux. Combien de fois les résidents ont-ils eu à subir, au cours des dernières années, le bruit inconfortable de travaux accomplis sur les structures autoroutières pendant la nuit ! Rappelons-le, ces structures longent des quartiers résidentiels. Nous nous inquiétons pour la qualité de vie des résidents si les travaux de démolition et le transport des structures existantes ne sont pas restreints à une plage horaire raisonnable. Nous ne pouvons qu'inciter le maître d'œuvre du chantier à prévoir un plan de transport qui tiendra compte du fait que des camions lourds auront à circuler dans les rues de nos quartiers.

Nous souhaitons que les mesures suivantes soient prises:

- que les feux de circulation donnent plus de temps aux piétons pour traverser en sécurité les zones limitrophes aux travaux et traversées par la machinerie lourde.
- que les trajets des camions soient prévus à l'extérieur des zones scolaires et commerciales.
- que les diverses phases des chantiers soient surveillées jour et nuit.
- que la signalisation routière aux abords du chantier soit respectée intégralement tout comme les règles de sécurité et santé au travail sur les chantiers de construction.
- que le chantier soit clôturé dans sa totalité afin d'éviter toute tentation d'intrusion et risque d'accident impliquant des enfants.

Résumé des recommandations de Prévention Sud-Ouest

Proposition principale

- Profiter de la reconstruction du complexe Turcot pour en faire un lieu aux abords fréquentés, attirants et sécuritaires en maintenant des structures aériennes et en enfouissant celle qui peuvent l'être.

Durant la période des travaux

- que les feux de circulation donnent plus de temps aux piétons pour traverser en sécurité les zones empruntées par la machinerie lourde.
- que les trajets des camions soient prévus à l'extérieur des zones scolaires et commerciales.
- que les diverses phases des chantiers soient surveillées jour et nuit.
- que la signalisation routière aux abords du chantier soit respectée intégralement, tout comme les règles de santé et sécurité au travail sur les chantiers de construction.
- que le chantier soit clôturé dans sa totalité afin d'éviter toute tentation d'intrusion et risque d'accident impliquant les enfants.

Signalisation sécuritaire

- qu'une signalisation adéquate renseigne les piétons et les automobilistes sur les parcours aux abords des structures.
- qu'un panneau indicateur de type « Vous êtes ici » indique la localisation des lieux pour les piétons occasionnels, les cyclistes et les visiteurs qui cherchent leur destination.
- que la signalisation utilise à la fois des pictogrammes et du texte pour améliorer leur clarté.
- qu'on s'assure que la végétation et les graffiti ne viennent jamais masquer la signalisation (entretien régulier à implanter).

Éclairage sécuritaire

- que l'éclairage soit de haute qualité en évitant toute installation qui créerait des zones d'ombre ou des cachettes.

- limiter la construction de tunnels sachant que ceux-ci augmentent le sentiment d'insécurité des piétons. Si on ne peut l'éviter il faut que le tunnel soit large, vaste et lumineux. Les trottoirs d'un tunnel devraient être visibles des voies réservées aux autos et non refermés sur eux-mêmes. Les piétons devraient voir l'autre extrémité d'un tunnel quand ils s'y engagent (éviter les tunnels en courbe descendante).
- que l'on installe de la surveillance par caméras dans les zones piétonnières (pas seulement pour les voies routières pour savoir s'il y a des bouchons de circulation).

Favoriser l'affluence

- que les abords des structures ne deviennent pas des vastes «no man's land» : favoriser la création des zones commerciales et d'activités.
- que l'on réserve certaines zones pour le commerce lié au monde de l'automobile (stations-service, garages pour réparations, stationnements incitatifs, magasins de pièces, concessionnaires, lave-autos, gares intermodales, etc.).
- que l'on offre des terrains aux abords ou sous les structures pour l'ouverture de commerces de service et des grandes surfaces.

Offrir des possibilités d'obtenir du secours

- Offrir des heures d'ouverture prolongées des commerces ce qui permettrait d'obtenir du secours si nécessaire.
- Installer des bornes d'information avec téléphones d'urgence en périphérie des structures.
- prévoir la présence de patrouilles ou de vigiles de sécurité.
- renforcer la présence de patrouilles par de la signalisation qui l'annonce.

Environnement propre

- que l'on conserve après les travaux un entretien impeccable des lieux.
- que l'on prévoie un aménagement paysager de grande qualité, qui sera entretenu régulièrement.

- que l'on prévoie un nettoyage périodique des lieux (poussières, papiers, ordures).
- que l'on applique une politique anti-graffitis dotée de budgets adéquats.
- que l'on planifie un aménagement agréable avec végétaux, œuvres d'art et plans d'eau.

Agir avec la population

- que l'on consulte la population et ses représentants dans les organismes communautaires.
- que l'on confie la responsabilité de certains gestes et interventions à la population avoisinante.
- que l'on obtienne la collaboration des acteurs sociaux dans toutes les phases de la reconstruction.

Éviter de créer des zones d'isolement

- ne pas refermer les quartiers sur eux-mêmes : multiplier le plus possible les liens de part et d'autre (routiers, piétonniers et cyclables).
- prévoir de nombreuses voies de passage bien éclairées.
- ne pas refermer les accès au centres sportifs et culturels (Centre Gadbois, centre Monseigneur-Pigeon, bibliothèques, etc.) au centre de santé Saint-Henri, aux écoles et autres infrastructures publiques.
- intégrer la piste cyclable du canal de Lachine (la plus fréquentée de Montréal) dans les travaux d'aménagement.
- ne pas isoler le futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM) de l'arrondissement Le Sud-Ouest.
- planifier pour éviter la congestion automobile dans les rues résidentielles des quartiers qui bordent les voies autoroutières.

Bibliographie

ARCHIVES DE LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE SAINT-HENRI

CHAMPAGNE (Sara), 2008. *Échangeur Turcot: Québec sommé de retourner à sa planche à dessin*. Article paru dans La Presse du 22 novembre 2008.

CONSEIL REGIONAL ENVIRONNEMENT MONTREAL, janvier 2009, *Enjeux et opportunités - Projet de complexe Turcot*.

CONSEIL REGIONAL ENVIRONNEMENT MONTREAL, juin 2009, *Les enjeux de la reconstruction du complexe Turcot*.

HAMEL (Geneviève), 2006, *Guide pratique : Évaluation d'impact sur la santé lors de l'élaboration de projet de loi et de règlement au Québec*, Québec : Direction des communications du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec.

LAJOIE (Christine), 1999, *L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics*, Québec : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole du Québec.

LAURIN (Annie), 2005, *L'autoroute Bonaventure, vision 2025, Synthèse des études de réaménagement*. Société du havre de Montréal

LEMON (Diane), avril 2008, *Impact sur la sécurité du projet Turcot du MTQ*, Prévention Sud-Ouest / Tandem Sud-Ouest.

MICHAUD (Anne). 2003, *Pour un environnement urbain sécuritaire – Guide d'aménagement*, Montréal : Ville de Montréal (Femmes et ville, Service du développement social et communautaire).

MONTREAL AT THE CROSSROADS: Superhighways, the Turcot and the Environment, Black Rose Books, 2009.

SOLIDARITE SAINT-HENRI, Février 2009, *Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le projet particulier visant à autoriser la construction d'un projet résidentiel sur le site situé au sud-ouest de l'intersection des rues De Courcelle et Saint-Jacques*.

Sites Internet consultés

Arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=81,37609&_dad=portal&_schema=PORTAL

Bureau d'audiences publiques en environnement

<http://www.bape.gouv.qc.ca/index.htm>

Histoire du secteur de l'échangeur Turcot

www.sainthenrilaglen.ca

Lette collective envoyée au maire Gérald Tremblay, ainsi qu'aux ministères responsables pour le transport, les infrastructures, la métropole, l'environnement et la santé, « Échangeur Turcot, faire mieux » publiée le 24 mars 2009

www.cyberpresse.ca/opinions/forums/cyberpresse/200903/24/01-839800-echangeur-turcot-faire-mieux.php

Ministère des Transports du Québec :

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/complex_e_turcot

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Images/Fr/regions/montreal/turcot/complex_e_turcot_juin_2007-1.pdf

Mobilisation Turcot

<http://www.mobilisation-turcot.info/index.html>

Photos de Pierre-Luc Daoust

<http://www.flickr.com/photos/pldaoust/3139836209/in/set-72157603866068635/>

Société historique de Saint-Henri

www.saint-henri.com

Village des tanneries

<http://www.freewebs.com/villagedestanneriesfr/index.htm>

Walking Turcot Yards: Art, Architecture, And The Urban Landscape

<http://neath.wordpress.com/>