

Mémoire pour le BAPE

Re : Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et  
Westmount par le ministère des Transports (MTQ).

Présenté par Daniel Guilbert

## Table des matières :

1. Destruction du patrimoine bâti industriel.
2. Enclavement des quartiers par le rabaissement de l'échangeur.
3. Sécurité le long des entrées et sorties pour l'autoroute.

Bonjour,

Je me nomme Daniel Guilbert. Je suis citoyen de Saint-Henri depuis treize ans, propriétaire, et donc concerné par les développements dans mon quartier adoptif qui vont affecter ma qualité de vie ici, même si je ne suis pas un de ceux qui seront exproprié ou même collé comme tel sur le futur chantier de construction. Je suis aussi un de ceux qui se promènent régulièrement en bicyclette à Montréal, même si j'ai aussi une camionnette. J'utilise le vélo par choix, mais aussi parce que je trouve que les transports en public sont largement inadéquats à Montréal. J'utilise aussi régulièrement les espaces verts le long du canal de Lachine, et je suis concerné parce qu'une partie de l'activité le long du canal sera probablement affecté pour toujours, malgré les promesses du MTQ.

Comme je m'intéressais au patrimoine historique du quartier, je suis devenu membre actif de la Société Historique de Saint-Henri, ainsi que la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, et j'ai acquis beaucoup de connaissances sur le passé du quartier, et donc je suis concerné par la mise en valeur versus la destruction de son patrimoine historique bâti.

Je dois mentionner ici que mes préoccupations s'ajoutent aux préoccupations élaborées par d'autres groupes ou personnes au sujet de la pollution, du bruit, du trafic routier, et du développement durable, etc., même si je n'en fais pas explicitement mention.

Comme je fais ceci sur mon propre temps et à mes frais, ce mémoire sera relativement bref et ne sera pas appuyé de références à des études et/ou à des articles précisément identifiés, et donc ne comportera pas des centaines de pages, ce que les milliers de pages présentés par le MTQ mériteraient comme riposte, pour être vraiment équitable.

### 1. Le patrimoine historique bâti :

Brièvement, donc, depuis plusieurs années, à travers le monde, au Canada, et même ici à Montréal, on commence à reconnaître l'importance de préserver et de remettre en valeur le patrimoine industriel bâti. L'Association québécoise pour le patrimoine industriel existe d'ailleurs depuis 1988. On a investi des millions de dollars pour rouvrir et remettre en valeur le Canal de Lachine, qui est un des symboles importants de ce passé industriel montréalais, et qui est remis en valeur pour explicitement attirer de l'argent dans le

quartier. Ceci sous forme d'activités récréo-touristiques mais aussi surtout sous forme d'une nouvelle classe résidentielle plus à l'aise, qui habitent maintenant des condo de luxe le long du dit canal. Tant mieux pour la ville et pour l'arrondissement, même si le mariage n'est pas toujours idéal. Mon point est que ce cachet historique industriel à un cachet d'une certaine valeur. Saint-Henri est un des quartiers historiques de Montréal. Et à Saint-Henri, le passé historique, toujours visible dans le patrimoine bâti, c'est le début de l'ère industrielle au Canada. Donc, à Saint-Henri, ce ne sont non pas seulement que ses vieilles maisons, mais aussi ses anciennes usines, qui font partie de l'environnement architecturale historique.

Je ne suis pas le premier à souligner ceci. Même dans des documents présentés par le MTQ au sujet de l'échangeur Turcot (tel l'« Étude d'intégration et d'aménagement urbain », de mai 2009) on reconnaît l'importance de ce patrimoine industriel et de la valeur architecturale et/ou historique de plusieurs édifices industriels situés dans la zone immédiate du projet. Plusieurs de ces bâtiments sont aussi reconnus par la Ville, ainsi que par Parc Canada, etc., dans des documents portant comme noms « Évaluation du patrimoine urbain » (Ville de Montréal 2004) et « Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle dans le Sud-Ouest », (qui faisait partie du Plan d'urbanisme de Montréal de 2004), etc. Pourtant, dans le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot on planifie la démolition d'environ cinq anciennes usines ou bâtiments industriels, dont quatre à Saint-Henri (ou plus précisément deux à Saint-Henri et deux à Westmount, quoi qu'on va s'entendre que les deux usines à Westmount sont plus intimement liées à Saint-Henri qu'à Westmount comme tel).

Curieusement, de mémoire, les quatre édifices de Saint-Henri/Westmount ne sont pas notés comme ayant une valeur patrimoniale intéressante, pourtant ils sont toutes aussi vieilles, et avec leur histoire aussi particulière, que les autres qui ont été « reconnus », et qui se trouvent généralement en bordure du canal Lachine. Mais la particularité de Saint-Henri et de son patrimoine, contrairement aux autres anciens quartiers du Sud-Ouest, c'est qu'il y avait des usines sur tout le territoire, et non seulement sur le bord du canal Lachine. Je suis en mesure d'affirmer ceci car ça fait déjà plusieurs années de recherche que je fais sur le sujet et que je suis aussi en train d'écrire un livre sur le sujet. Seule l'usine de Côte-St-Paul, parmi celles prévues pour être démolies, a été reconnue comme ayant un intérêt patrimonial. Je vais par contre me concentrer sur St-Henri, quoique l'argument est valide aussi pour Côte-St-Paul, même si la solution ne l'est pas autant.

#### Les usines concernées :

La première est le 780 St-Rémi. Construit vers 1922, ce bâtiment en béton armé, construit pour la compagnie Impérial Tobacco, avait été conçu pour résister à tout (inondations, feu, tremblements de terre, etc.). Tout, sauf pour le MTQ, semble-t-il. Il n'est peut-être pas aussi beau, aux yeux du MTQ, que le Château St-Ambroise (l'ancienne usine Dominion Textile, maintenant restauré, qui longe le canal), mais il s'agit quand même d'un autre des bâtiments iconiques du quartier Saint-Henri, car même si la majorité des

gens ne savent pas trop à quoi il sert, il est visible de loin, tout près de l'échangeur Turcot, et fait partie de la ligne d'horizon locale « depuis toujours ».



Le « 780 St-Rémi »

Détruire cette ligne d'horizon est une chose sérieuse en soit, nonobstant la valeur ou non du (ou des) bâtiments comme tel. Car ceci fait partie de l'environnement quotidienne des résidents du quartier, autant ceux de longue date ainsi que ceux attiré ici par la présence de ces vieilles usines. Plusieurs auteurs ont écrit sur l'importance de certains éléments qui définissent un quartier, dont Jane Jacobs, par exemple. Détruire trop de ces éléments qu'on peut qualifier de « définitifs » (c'est à dire qui définissent le caractère d'un quartier) engendre donc une aliénation d'au moins une partie de la population qui a adopté le quartier, pour ne pas parler de ceux qui y ont toujours habité.

La deuxième est le petit bâtiment à l'angle de St-Rémi et Pullman. Beaucoup plus petite que les autres, elle est peut-être moins importante, mais elle est quand même plus vieille que le 780. Construit vers 1915 pour la compagnie Ryan's, il s'agissait originalement d'une usine où l'on faisait le nettoyage à sec.



Ryan's, ou le « garage Pullman »

La troisième est une usine situé au 4295 rue Richelieu construit vers 1930 pour la compagnie Canadian Foundry Supplies & Equipment Limited.



Le 4295 rue Richelieu.

Finalement, la quatrième est celle derrière le 4107 Richelieu (et qui porte les adresses 4251 à 4277 de Richelieu), un énorme bâtiment qui se trouve derrière les résidences du côté nord de la rue Richelieu. Il s'agit d'une des premières usines du coin, construit vers 1911 pour la compagnie Babcock & Wilcox Ltd., fabricante de chaudières a vapeur, et



agrandi à son état actuelle vers les années 1930. Elle contient plusieurs éléments décoratifs intéressants, ne serait-ce qu'ils seraient mis en valeur.



L'entrée principale de l'ancienne Babcock & Wilcox Ltd., derrière le 4107 Richelieu.

Le patrimoine historique de Saint-Henri, ainsi que des autres quartiers du Sud-Ouest qui longent le canal, c'est l'importance qu'elle a eu dans l'histoire industrielle du Canada. Mon objection est que beaucoup de ces anciennes usines sont déjà disparus, pour différentes raisons, et qu'il en reste déjà relativement peu pour illustrer et documenter ce patrimoine historique, donc d'en démolir quatre ou cinq d'un seul coup est trop coûteux pour le quartier. C'est qu'ils font partie du caractère de Saint-Henri et/ou du Sud-Ouest.

Plusieurs anciennes usines de Saint-Henri ont gagné des prix pour la qualité de leurs restaurations depuis quelques années, tel le Château St-Ambroise, l'usine McAuslan et l'usine Elpro (voir les photos plus bas), et ces édifices deviennent ensuite des bâtiments de prestige, et deviennent des éléments importants dans le revitalisation d'un quartier. Mais par contre si trop de ces anciennes usines disparaissent, Saint-Henri va graduellement perdre son caractère distinctif, et de se fait va perdre son attrait, et même le canal Lachine, pour lequel on prévoit une deuxième et même une troisième phase de revitalisation (selon le conseiller Pierre Fréchette), va perdre beaucoup du contexte qui contribue à son identité.

Le bon sens dicte donc de les remettre en valeur, plutôt que des démolir. Particulièrement celles qu'on veut exproprier mais qui ne se trouvent même pas dans le tracé de l'autoroute projeté. C'est tout le quartier qui en profiterait par la suite.



Le « Château St-Ambroise », anciennement Dominion Textile, rue St-Ambroise.



L'usine McAuslan, avec les anciens bureaux de la Maxwell, rue St-Ambroise.



Le bâtiment Elpro, anciennement l'usine Tooke, rue de Courcelle.

Mais ces anciennes usines ne sont pas que des boîtes vides.

Dans le cas du 780 St-Remi il s'agit d'un bâtiment devenu résidentiel, même si le MTQ essaie de le faire passer comme un bâtiment « problématique » et hors-norme. Les résidents y ont investi des sommes importantes pour rénover leur espace, et ces espaces, avec ses plafonds à 18 pieds de hauteur, ses murs et plafonds en ciment, et ses monte-charge, conviennent parfaitement à leurs besoins. En plus, de tels lofts sont devenus difficiles à trouver, à des prix abordables. Le MTQ ne s'engage pas à trouver à ces résidents des nouveaux domiciles avec les mêmes critères.

Le MTQ affirme de ne même pas savoir combien d'unités il y a dans le 780. Il y en a au moins une centaine, entre 110 et 130. Ceci représente donc un pourcentage élevé de résidences dans ce qu'on appelle le Village des Tanneries. On a informellement donné un nom de « village » à ce petit secteur de Saint-Henri, qui comporte seulement trois rues résidentielles, car il est isolé du reste du quartier par les voies du CN au sud, la rue de Courcelle à l'est, sur laquelle il n'y a aucune habitation, et par l'autoroute 720 au nord-ouest. Si on ajoute les plus ou moins 120 résidences du 780 à celles du côté nord de la rue Cazalais qui sont aussi prévu à être exproprié, pour la plus part de beaux anciens triplex en bon état, on arrive à environ 160 à 170 logements qui vont disparaître du village. Or, le village comporte actuellement environ 450 à 500 logements. Démolir 160 logements représente environ 33% des logements existants (un tiers). Ceci représente donc un coup de mort pour le village si ces démolitions ont eu lieu. Raser  $\frac{1}{3}$  d'un village n'importe où ailleurs aurait sûrement des conséquences négatives. Difficile de dire ce que seront les conséquences ici, mais la qualité de vie baisera sûrement pour les résidents qui vont rester dans le quartier, surtout avec la partie nord complète de la rue Cazalais qui aura disparu. Il faudrait donc élaborer un projet qui ne nécessiterait pas la démolition de logements à Saint-Henri. Je ne rentre même pas dans le sujet qu'il y a une pénurie de logements abordable dans le quartier, et que le processus légal de dédommagement de personnes expropriées n'est pas équitable puisque d'une part la majorité des résidents concernés ne sont pas propriétaires, et/ou bénéficient actuellement de logements qui leur coûtent moins que la moyenne des logements maintenant disponible, et/ou ne seront pas éligibles au programme AccèsLogis prôné par le MTQ.

Dans le cas du garage Pullman, il s'agit d'un bâtiment qui offre actuellement, d'une part, des services aux résidents du quartier en générale, et aussi des emplois. Ce bâtiment est d'ailleurs le dernier bâtiment commercial qui reste de l'ancien secteur commercial de la rue St-Jacques, qui a été complètement rasé lors de la construction de l'autoroute Ville-Marie vers 1972. Lors de cette expropriation, on avait effectivement construit l'autoroute sur un site archéologique d'une certaine importance, puisqu'il s'agissait du site de l'emplacement de l'ancien village des Tanneries des Rolland, où s'étaient établis les premières tanneries de Montréal vers la fin du 17<sup>e</sup> siècle. On avait aussi rasé un parc important pour le quartier, le Parc Vaillant, qui n'a jamais été remplacé. L'entrée au village est demeurée dangereuse. On a fait des dommages au quartier et on n'a pas fait les



réparations par la suite. Or je m'oppose au fait que les choses se répètent et s'empirent quarante ans après.

Dans le cas du 4295 rue Richelieu, il s'agit d'une usine encore fonctionnel, qui fourni des emplois à des résidants du quartier et de l'arrondissement. Cette usine a d'ailleurs la particularité d'être une des dernières usines de la région de Saint-Henri d'avoir encore essentiellement la même vocation qu'à ces origines, même si la compagnie a changé de noms plusieurs fois. J'ai déjà connu deux personnes qui y travaillaient. On fait tout pour attirer une nouvelle classe sociale pour venir vivre à Saint-Henri, qui eux ne travaillent pas à Saint-Henri, par contre, mais on semble oublier que les résidents de Saint-Henri, d'une certaine classe, aiment se trouver un emploi dans leur région immédiate. C'est d'ailleurs grâce au déménagement et fermetures d'usines que le quartier c'est appauvri, pendant les années 1960-70. Je m'oppose donc aux fermetures d'usines dans le quartier, aussi petites que soit-elles, d'autant plus qu'elle ne se situe même pas sur le tracé de la nouvelle autoroute proposée.



L'arrière du 4295 rue Richelieu.

Dans le cas de l'usine abandonnée derrière le 4107 Richelieu, le MTQ s'empresse d'affirmer qu'il ne s'agit que d'une usine décrépite et abandonné. C'est vrai qu'elle est actuellement abandonnée et en état lamentable, mais si elle est abandonnée c'est grâce au MTQ, qui a communiqué avec le propriétaire du bâtiment il y a un certain temps pour l'aviser de l'expropriation éventuelle du bâtiment et d'arrêter les travaux de rénovation. C'est Alain Dubé lui-même qui me l'a dit, mais je connaissais aussi déjà quelqu'un qui avait travaillé dans les travaux de rénovation de ce bâtiment, un monsieur de Saint-Henri. C'est que le bâtiment était en train de se faire rénover pour en faire un projet de lofts résidentiels, lorsque les travaux ont subitement arrêté. J'avais même été visiter l'unité modèle. Il s'agit donc d'une perte invisible de logements qui s'ajoute aux autres expropriations. On ne sait pas à quelle clientèle ces lofts auraient été ciblés, mais le projet

actuel, un projet « secret » dévoilé par M. Dubé lors de la première partie des audiences publiques, d'y faire construire des unités résidentielles (condos) sur le terrain résiduel une fois les travaux terminés, sera non seulement ciblé à une clientèle extérieure (pour ne pas dire étrangère) du quartier, mais le nouveau développement bâti sera sûrement complètement étranger à la norme et au caractère du quartier avoisinant (entre autre à cause du fait que le terrain est situé à Westmount). Donc, étant donné que ce bâtiment ne se trouve même pas dans l'emplacement de la future autoroute, je m'oppose à sa démolition. On semble le démolir seulement pour faire place à un chantier de construction temporaire pour les travaux du MTQ. Je recommande plutôt qu'il soit préservé et restauré pour faire des lofts qui seraient destinés aux résidents expropriés du 780 St-Remi, qui seraient intéressés à se trouver des lofts similaires à ce qu'ils ont actuellement, et dans le même voisinage. Il s'agit aussi d'un bâtiment en ciment, et on sait que le Ministère n'a pas offert de remplacement équivalent pour les résidents du 780, et que les lofts abordables sont maintenant devenus rares.



Une autre vue de l'usine abandonnée derrière le 4107 Richelieu.

Je voudrais signaler, en passant, que même si ces deux dernières usines sont situées à Westmount, que leurs bureaux originels étaient situés l'autre bord de la frontière, à Montréal, sur le bord de la rue Richelieu, et qu'il n'y a pas autre issue à ces terrains autre que par Saint-Henri. Il est donc évident que tout développement sur ces terrains va affecter le quartier Saint-Henri plutôt que Westmount.

#### Recommandation générale concernant l'autoroute 720 :

Étant donné les points élaborés ci-haut, et que l'autoroute 720 est pendulaire et donc non-essentielle, contrairement à l'axe nord-sud qui ne peut pas être interrompu même

temporairement, je recommande de fermer temporairement cet axe lors du projet de reconstruction. Ceci permettrait soit la réutilisation d'une plus grande partie de l'autoroute 720 actuelle ou encore permettrait sa reconstruction sur son emplacement actuelle. Ceci éviterait d'une part l'expropriation et la démolition de résidences et d'anciennes usines. Ceci permettrait aussi des travaux qui pourraient être exécutés en beaucoup moins de temps et de casse-tête que le scénario actuel, et qui donc pourrait être bénéfique non seulement pour les automobilistes mais aussi pour les résidents du quartier qui vont avoir à subir des années de travaux de démolition, de construction, et de trafic accru dans les rues transversales du quartier.

Naturellement, pour épauler et faciliter ce scénario, il faudrait qu'un système amélioré de transport en public desservant le West Island soit mise en place. Je recommande donc qu'un tel système amélioré soit mis en place avant la reconstruction de l'échangeur Turcot. Les rails sont déjà en place, et le service existe déjà, en partie ou d'une façon déficiente et imparfaite, mais de toute façon, peu importe la nature du projet accepté, un meilleur système de transport en publique faciliterait la vie pour tout le monde concerné, que ça soit par l'entremise de l'AMT ou de VIA Rail.

En sus, et indépendamment de la recommandation précédente, je recommande que l'autoroute et les rails du CN ne soient pas déplacé vers le nord, au pied de la falaise St-Jacques.

D'une part on devrait mettre en valeur et protéger le parc de la falaise, mais d'autre part on devrait utiliser la cour Turcot libéré pour y installer les installations d'entretien pour trains passagers, puisqu'il y a (ou aura bientôt) un besoin, et que l'emplacement est déjà parfait pour ce genre d'activité. Les installations d'entretien de VIA Rail ont été construit tout près des résidences à Pointe-St-Charles vers les années 1990, et ils sont une source de bruit et de grondement à basse fréquence qui dérange beaucoup, et qui détruit l'ambiance du parc majestueux qui se trouve juste à coté. On devrait plutôt donc déménager ces installations dans la cour Turcot, par exemple.

## 2. L'enclavement des quartiers :

Je m'oppose fortement au fait qu'on veut reconstruire l'échangeur et les deux autoroutes sur talus. Comme déjà mentionné, je me promène régulièrement à pieds en en vélo dans le quartier, et un des avantages de la construction dans les hauteurs de l'échangeur actuel c'est qu'il est possible de le traverser facilement et qu'il ne bloque pas les mouvements d'un endroit à l'autre. Contrairement aux affirmations du MTQ, sa construction en hauteur ne bloque pas non plus la ligne d'horizon, donc ne contribue pas à un effet d'enclavement, même s'il traverse des quartiers résidentiels.

Je suis concerné par la proposition d'abaisser l'échangeur et les autoroutes et de les mettre sur des talus de terre car ceci aurait comme effet d'enclaver et de couper le quartier Côte-St-Paul ainsi que celui de Saint-Henri en deux, formant une frontière

impénétrable sauf par des tunnels de longueurs considérables qui ne se trouverait qu'à des endroits spécifiques. Il s'agit aussi d'une perte considérable de terrains.

Dans son document intitulé « Réponses aux questions des participants soumises à la commission du BAPE suite à la première partie de l'audience publique (DQ2) » (Juin 2009), le MTQ a eu l'audace d'affirmer que l'emplacement prévu de l'autoroute et des rails du CN a été déplacé vers le nord, au pied de la falaise St-Jacques, pour désenclaver le terrain de l'ancienne cour ferroviaire du CN, et à en favoriser le développement. On dit que l'accès au terrain « n'était pas facile », mais alors je me demande comment ce faisait-il que les compagnies de camionnage présente auparavant n'avaient pas de difficulté à faire entrer et sortir des centaines de camions-remorques par jour sur ce même terrain. Ils utilisaient la rue Pullman, que le MTQ a subitement fermé, suite à son achat des terrains. Privé ou non, cette rue était utilisée par tout les résidants du quartier. Mais d'une importance plus élevée encore, je trouve cela aberrant qu'on dépense tant d'effort et d'énergie pour désenclaver un terrain vacant et pollué tandis que l'on va faire exactement le contraire là où les gens vivent déjà! C'est ridicule, c'est insultant, et c'est condescendant envers ces quartiers peuplés de gens relativement moins à l'aise financièrement. L'aménagement de ces talus ressemblera plutôt à ceux de l'échangeur reliant l'autoroute Métropolitaine avec celle qui mène au tunnel Lafontaine, et qui forme une formidable frontière entre les quartiers à cet endroit. Inaccessible et formidable.

En sus, je trouve trompeur et fallacieux l'affirmation du MTQ que le niveau de pollution et/ou de gaz à effet de serre va baisser si l'échangeur est reconstruit au niveau du sol (ou sur talus), puisqu'ils se basent dans leur calcul sur le fait que les automobiles du futur seront plus efficaces et moins polluantes, tel que dévoilé lors de la première partie de l'audience publique. Mais voyons donc, c'est une logique erronée. L'efficacité des véhicules va avoir un effet sur les niveaux futurs de pollution, que l'échangeur soit abaissé ou non. C'est cette sorte de déclaration mensongère qui met en doute la véracité de l'ensemble de la présentation du projet, même si on n'est pas en mesure de vérifier tous les éléments un par un, en tant que simple citoyen. C'est en fait la structure de leur présentation du projet qui est défectueuse, si on fait une analyse de logique.

Aussi, lors de la construction de l'échangeur original, on avait argumenté que la pollution se dissiperait mieux dans les airs à cette hauteur, ce qui semble être une évidence, donc c'est drôlement bizarre qu'on argumente maintenant le contraire.

#### Recommandation générale concernant l'échangeur Turcot, l'autoroute Ville-Marie, et l'autoroute 15 à Côte-St-Paul :

Je recommande donc, comme plusieurs autres, que l'échangeur demeure dans les hauteurs, qu'il soit reconstruit au même endroit ou non.

Je demande aussi qu'on s'assure que la neige va continuer de s'accumuler naturellement là où l'échangeur traverse le parc du canal Lachine, comme il est le cas maintenant, pour qu'on puisse faire du ski de fonds dans les années à venir à cet endroit. Il s'agit d'un

autre des effets sur l'environnement d'abaisser (et d'élargir) l'échangeur. On parle de l'importance de protéger l'activité le long du canal en été, mais on oublie qu'il y a aussi des activités hivernales.

### 3. Sécurité le long des entrées et sorties pour l'autoroute. Le problème des autoroutes qui remplacent des rues dans des quartiers résidentiels :

Brièvement, je suis concerné par le nombre élevé d'entrées et de sorties pour l'autoroute qui se branchent directement sur des rues ou boulevards en plein milieu résidentiel. Il y a déjà quelques entrées de ce type pour l'autoroute Ville-Marie, entre autres celle du côté nord de la rue St-Antoine à l'est de la rue de la Montagne, et celle du côté sud de la rue St-Jacques, plus ou moins en face de l'autoroute Décarie. Franchement, pour un cycliste ou pour un piéton, ces endroits sont dangereux, sinon infranchissable. Il est impossible de traverser la rue (qui est en fait une entrée de bretelle) lorsque la circulation est élevée, car les automobilistes n'arrêtent pas pour nous laisser passer, même si techniquement ils doivent le faire, à moins qu'on se jette dans le trafic. Même chose pour la sortie qui donne sur la rue St-Jacques, juste à l'ouest de St-Remi, sauf que c'est encore plus dangereux, car les autos arrivent très vite. Comme pour les autres cas, il y a un trottoir de l'autre côté de la rue (pour les piétons), mais en tant que cycliste, si je suis le sens du trafic pour monter la côte, comme la loi l'oblige, je risque de me faire tuer quand j'arrive à la sortie de l'autoroute. Naturellement, presque tous les cyclistes prennent le trottoir, même s'ils sont hors-loi.

Mais voilà que la situation s'empire, et que le projet de reconstruction du complexe Turcot n'inclut pas moins qu'une douzaine d'entrées ou de sorties de bretelles en forme de « Y », c'est-à-dire sans qu'il y ait besoin d'arrêter pour procéder. Le projet Turcot a été élaboré comme s'il était situé en plein champ, en milieu rural. Mais on n'est pas en campagne, mais bien en ville.

La rue St-Jacques est particulièrement problématique, puisqu'il s'agit de la seule rue qui communique entre Saint-Henri et Notre-Dame-de-Grace., et elle est donc utilisée fréquemment par piétons et cyclistes. Mais voilà que dans le projet on a fait disparaître le trottoir des deux bords de la rue, pour en faire une sorte d'autoroute. D'autant plus qu'en fermant une entrée à N.D.G. c'est tout ce trafic qui va se retrouver sur la rue St-Jacques. Dans le document intitulé « Réponses aux questions des participants soumises à la commission du BAPE suite à la première partie de l'audience publique (DQ2) » le MTQ a proposé deux alternatives au cyclistes qui veulent monter ou descendre par St-Jacques. Soit de faire le tour par le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, ce qui est complètement absurde puisqu'il s'agit d'un détour de plusieurs miles ou de kilomètres. Le MTQ est sous l'impression que les cyclistes ne font que du tourisme. Ou soit d'emprunter l'aménagement pour piétons qui est prévue, mais qui comporte un détour d'environ 200 mètres. Je trouve que cette dernière proposition n'est pas tellement réaliste, puisqu'en tant que piéton ou même cycliste on préfère prendre le chemin le plus direct. Et



les cyclistes vont prendre la rue. Mais le problème fondamental c'est qu'on traite cette voie urbaine comme une autoroute.

Les autres entrées et sorties le long du Boul. de La Verendrye, en plein milieu résidentiel, ne sont pas tellement meilleurs. Une piste cyclable traverse sous un viaduc plus à l'ouest. Mais encore une fois le MTQ est sous l'impression que les cyclistes ne prennent que les pistes cyclables lors de leurs déplacements. Mais au contraire, en tant que cycliste qui utilise le vélo l'été et l'hiver, je me sers des rues à 95% plutôt que des pistes cyclables, puisque les pistes cyclables sont relativement peu nombreuses et ne vont pas partout où l'on veut aller, etc. On s'entend que les pistes cyclables sont utiles lorsqu'elles sont avantageuses. Ce principe est d'ailleurs vrai pour les voies et les automobilistes. En tant que résidant j'ai souvent affaire dans différents quartiers du Sud-Ouest, et le chemin le plus court aura maintenant le potentiel d'être le plus dangereux.

Les bretelles d'entrée et de sortie à Ville-Saint-Pierre, Montréal-Ouest et dans le territoire de l'ancienne cour Turcot ne devraient pas non plus être tolérés, puisqu'on prévoit aménager l'ancienne cour de triage d'une façon ou d'une autre, ce qui va nécessairement amener plus de piétons et/ou de cyclistes.

Tel qu'il est présenté, je ne peux donc m'empêcher de qualifier le projet comme danger public, en ce qui me concerne. Pour être entièrement sécuritaire, il ne devrait pas y avoir d'entrées ou sorties en Y en milieu urbain, mais plutôt des intersections à angle 90° avec soit des feux de circulation ou encore des arrêts. Le MTQ met beaucoup d'emphasis sur la nécessité de rendre l'échangeur sécuritaire pour les automobilistes; donc je ne vois pas pourquoi on n'y accorderait pas la même importance aux points d'accès, du point de vue des piétons et des cyclistes.

Le MTQ l'avoue lui-même d'ailleurs : « Le cheminement d'un piéton qui partirait de l'intersection des rues St-Rémi et St-Jacques pour rejoindre, par exemple, l'intersection du boulevard Décarie et de la rue St-Jacques au nord-ouest est illustré sur la figure ci-dessous. Ce parcours demandera aux piétons de faire un détour d'environ 200 mètres (soit un ajout de 2 à 3 minutes à leur temps de déplacement) par rapport à une situation où un trottoir serait présent le long de la rue Saint-Jacques. Cette dernière situation est toutefois inacceptable en matière de sécurité puisqu'elle obligerait les piétons à franchir la bretelle de sortie de l'autoroute 720 Ouest vers la rue St-Jacques. » (emphasis ajoutée).

Je recommande donc que ce besoin de sécurité soit appliqué partout.

En guise de conclusion :

Je ne sais pas si mes recommandations seront prises en considération, mais j'aimerais aussi vous faire part de quelques-unes de mes frustrations face à ce projet :

Un employé du MTQ m'a déjà laissé savoir que la détérioration de l'échangeur Turcot avait été grandement accélérée puisqu'on avait arrêté d'en faire l'entretien pendant des années, suite à des coupures de budget, et que grâce à ceci les sels et l'humidité s'étaient infiltrés dans la structure. Je suis donc choqué que c'est finalement nous qui devons maintenant payer pour.

Je suis fâché qu'on va m'empolluer d'avantage avec ce nouveau projet, et qu'on va modifier mon quartier d'une façon significative et à plusieurs niveaux, et pas particulièrement pour le mieux.

Je suis fâché que le MTQ à déjà eu une part à jouer de laisser un bâtiment historique à l'abandon et en décrépitude, nomme si on en n'avait pas déjà assez avec des propriétaires délinquants.

Je suis fâché qu'ils présentent un projet qui m'a déjà fait perdre des semaines, et à mes frais.

Je suis fâché qu'environ un tiers de mes amis du quartier immédiat vont se faire exproprier.