

# **Mémoire présenté à l'OCPM au sujet des projets d'aménagement du quartier St-Raymond et les abords du futur CUSM**

**Mémoire présenté par Daniel Guerra le 18 Mars 2013  
(Version révisée)**

## Introduction

Bonsoir, je m'appelle Daniel Guerra, j'habite le quartier de St-Raymond depuis 42 ans, et j'aimerais intervenir en qualité de simple citoyen.

Avant tout j'aimerais rectifier certaines affirmations dclamées lors de la présentation de la ville au mois de février:

-Il n'y a pas d'écoles dans le quartier... En fait il y a deux écoles professionnelles, deux Centres de la Petite Enfance, un grand sur Upper-Lachine même et un autre plus à l'ouest sur St-Jacques ainsi que plusieurs Garderies en milieux familial.

-Il n'y a pas assez de parcs... En fait il y a un plus grand pourcentage de surface d'espaces verts par population et superficie que le centre-est nord-est de Notre-Dame de Grâce, mais plutôt, certaines rues manquent d'arbres.

Bon je suis déjà intervenu au moins de février par des questions et en affirmant que la fermeture permanente de rue Upper Lachine à l'intersection Décarie ne servirait qu'enclaver et isoler la population de St-Raymond, dont le secteur est déjà difficile d'accès, ainsi que d'empirer une situation de congestion du trafic dans tout le périmètre Décarie-Sherbrooke-Girouard St-Jacques et tout un secteur environant.

Et je n'ai pas changé d'avis, même après avoir lu la documentation fournie sur les études faites sur le projet; au contraire, mes lectures n'ont que renforcé et exaspéré cette certitude. La fermeture de Upper Lachine sera désastreuse pour les commerçants, difficile pour les habitants, impossible pour le trafic incluant le trafic d'urgence et les déplacements scolaires: il y a entre 500 et 600 écoliers dans le quartier dont beaucoup utilisent le transport scolaire il suffira de noter le nombre d'autobus scolaires qui défilent tous les matins sur U.L. (Voir Photo). Enclaver encore plus un secteur à majorité résidentiel et dont le niveau de ménages à faible revenu est de 37.2% et dont le pourcentage de locataires est 76.6%, ne peut que le pousser, malgré son hétéroclité, vers une situation démographique se rapprochant du Ghetto.<sup>1</sup>

Je me suis aperçu aussi en lisant les rapports des études commandées par la ville et le CUSM que les problèmes ne sont pas confinés au secteur St-Raymond bien que c'est surtout celui-ci qui en fera les frais. Je vais donc ci-près élaborer un peu les différents points que je considère problématiques.

*<sup>1</sup> (À l'origine le premier "Ghetto" fut instauré autour de 1516 à Venise pour concentrer les résidents de confession Hébraïque sur une île surnommée "del ghéto" et bien que beaucoup de ces résidents étaient des très riches marchands, les conséquences néfastes de l'isolement culturel et géographique se firent éventuellement sentir, bien qu'à Venise elles ne furent jamais aussi importantes que dans d'autres Ghettos créés ultérieurement.*

*P.S., le terme ghetto a deux origines possibles, soit "ghéto" qui en Venitien veut dire coulée car sur l'île en question il y avait une importante fonderie, ou une abbréviation du mot "borghetto" qui signifie petit bourg.)*

# Études et simulation du trafic véhiculaire

Au prime abord, les études d'impact et simulation de la circulation effectuées par la firme Dessau Soprin semblent rigoureuses et assez exhaustives mais en analysant les données, il n'en est rien.

Dès le départ la méthodologie est discutable pour ne pas dire éronée: par exemple, le comptage des vehicules pour établir un portrait de la circulation n'est fait ni pendant les mêmes périodes/heures, ni pendant les mêmes mois de l'année pour toutes les intersections. Certains comptage sont faits en septembre 2004 de 7h00 à 9h00 et 16h00 à 18h00, d'autres en novembre de 7h30 à 8h30, 12h00 à 13h00 et 16h30 à 17h30, et enfin d'autres en février 2005 de 7h00 à 9h00 et de 15h00 à 18h00... et ensuite calibrés... Calibrés? Calibrés comment? Les variables sont trop importantes entre les différentes périodes de l'année pour être "calibrées": en septembre la circulation est très dense à cause de la rentrée scolaire, la reprise des travaux routiers, le nombre de piétons et de vélos; en novembre la durée du jour, les intemperies; en février le froid et la neige, le retrécissement des voies à cause des précédents, l'état de la chaussée et encore la durée du jour, nombre d'automobilistes qui préfèrent prendre le transport en commun etc.. La seule façon scientifique de faire ce décomptage est de le faire pendant exactement la même période du jour, la même période de l'année ou du moins au cours de périodes suffisamment rapprochées et des conditions sinon identiques au moins semblables, et de faire une moyenne des données de plusieurs jours d'observation.

Donc dès le début les données sont faussées et auraient dû être invalidées et carrément une autre firme engagée...

De ce très mauvais départ, d'autres "erreurs" et conclusions doutables se sont inscrites. En fait la simulation du trafic du secteur est pour le moins "étrange"

-le planigramme qui montre le comptage actuel de voitures passantes qui sert entre autre à la programmation des destinations des voitures à des trous! des voitures disparaissent comme i.e. sur Upper Lachine vers l'ouest 324 autos passent la jonction Addington mais seulement 301 arrivent à l'intersection Décarie alors que, avant l'ouverture de Crowley, on ne pouvait ni stationner ni tourner quelque part ni faire demi-tour! ou d'autres appairaient, comme sur De Maisonneuve...

-Dans les projections futures files d'attente et des temps d'attente fondent comme sur Sherbooke avant Marcil et entre Marcil et Girouard, alors que Marcil est à sens unique vers le nord et que quelques, peu, de voitures se greffent au trafic sur Sherbrooke et très peu tournent sur Marcil nord (d'un maximum de 565m à 143m!)

-On donne une note de service de E à la jonction Upper Lachine tournant à gauche vers le CUSM, donc de congestionnée avec un temps d'attente de 53 secondes et une file d'attente de 20 mètres! 20 m c'est 4, maximum 5 voitures, ce qui est congestionné, c'est Décarie Sud comme prévisible, même sans simulation...

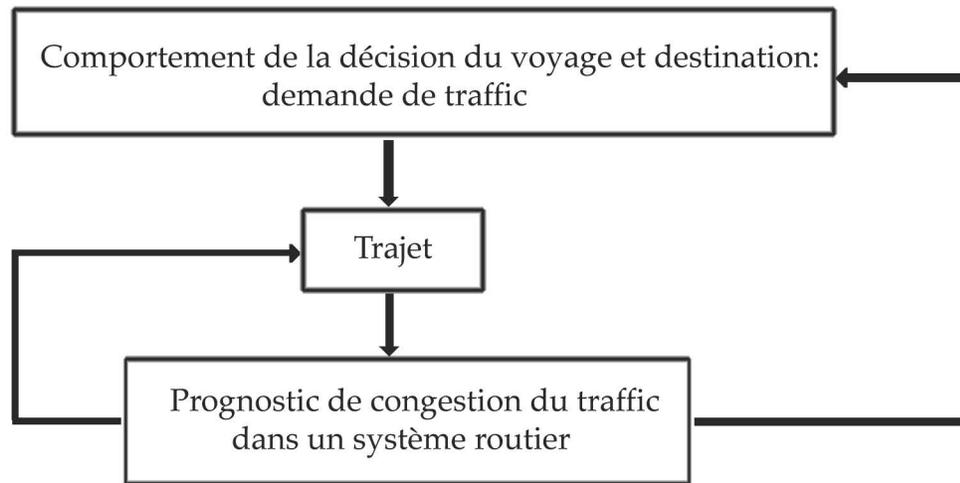
-etc, etc, etc, il y en a beaucoup d'autres

Mais le pire est la conclusion, si c'était une conclusion et non une préconception, de la bretelle de sortie de la A-15 Sud sur De Maisonneuve, une rue étroite à sens unique avec un volume assez important de circulation roulant en direction ouest, i.e. en direction opposée à l'emplacement du futur CUSM. Et ceci sans donner une alternative ni faire d'étude de faisabilité d'une autre possibilité comme par exemple faire sortir la bretelle à St-Jacques et Addington... Non, cette décision, que personnellement je trouve stupide et arbitraire, prise, il faut adapter et reconfigurer tout le système routier existant pour pouvoir l'inplanter.

Dans tous les scénarios proposés le problème semble être la jonction Upper Lachine-De Maisonneuve-Décarie et dans tous les scénarios les mouvements ou même l'accessibilité des véhicules sur Upper Lachine "doivent" être modifiés... Alors que la congestion principale provient de Décarie Sud! En fait ce trafic est prévisible vu la géographie des lieux: les secteur est construit comme une énorme bouteille avec un goulot d'étranglement entre De Maisonneuve et Sherbrooke et au bout une soupape au débit lent qu'est l'intersection Shebrooke-Décarie. ce qu'on propose c'est d'agrandir le corps de la bouteille ajouter une entrée vers cete bouteille avec un débit assez élevé(?), augmenter le volume du trafic surtout nord-sud et est-ouest et fermer la soupape est-ouest qu'est Upper Lachine tout en demandant à la petite et tortueuse rue Crowley de supporter plus de trafic que, selon l'étude, ne pouvait supporter U.L! Quelle Blague! Étonnament, dans certains passages de l'étude on décrit la circulation sur U.L comme négligeable, alors pourquoi la fermer?

En fait, autour de 10 000 voitures et autre véhicules, incluant beaucoup de véhicules d'urgence, transitent par U.L tous les jours, ce qui est loin d'être négligeable, c'est une soupape et un des seuls et le plus important lien avec l'est et le centre ville de toute la communauté de St-Raymond.

Or on peut faire toutes les simulation du monde, mais si on ne se tient pas à certains precepts de base, ces dites simulations ne valent pas plus qu'un trou dans l'eau;



On voit que les interactions du système sont plus complexes qu'une simple ligne droite et que la décision et raison du voyage ainsi que la destination déterminent le trajet et que ce trajet est associé avec la quantité de trafic dans un système. Inversement la congestion restrictive du trafic influence soit le trajet que la décision du voyage. Les observations empiriques de la vraie congestion dans un certain laps de temps à un certain endroit sont essentielles pour pouvoir comprendre et optimiser le système, ce qui n'a pas été fait ici.

Ceci veut dire dans le cas de Upper Lachine, est que les gens vont continuer de voyager ouest-est et vice-versa pour les raisons qui sont les leurs, travail, école, famille, loisir, etc, en empruntant des routes alternatives et surchargeant le système à d'autres endroits comme la rue Sherbrooke ou la rue St-Jacques; et si les routes alternatives ne sont plus praticables non plus, soit qu'il changent de destination ou qu'ils abandonnent l'idée du voyage tout court, d'où le risque d'isolation d'un secteur comme St-Raymond.

D'après ma lecture des motivations pour la fermeture de U.L. celles qui ressortent le plus est la nécessité absolue de justifier et faire fonctionner cette sortie carrément mal fichue de l'A-15 sur De Maisonneuve et la non volonté de régler l'intersection De Maisonneuve-Upper Lachine- Décarie, surtout en ce qui concerne les piétons et les cyclistes.

# Piétons, cyclistes et ambulances

Dans toutes ces études et simulations sur la circulation il n'y a que peu de mentions des cyclistes et encore moins des piétons. La problématique piétons cyclistes est surtout soulevée au niveau des intersections St-Jacques- Décarie et Upper Lachine-De Maisonneuve-Décarie et elle est en général de nature physique (trottoirs, pistes cyclables) et opérationnelle dans le sens sécurité piétons/cyclistes versus les phases des feux de circulations/trafic.

Mais cette problématique devrait être plutôt être fonctionnelle et quantitative et endémique à toutes les intersections pour pouvoir déterminer la vraie capacité, maximales et réelle, de ces intersections et le véritable volume de trafic qu'elles peuvent accepter de façon sécuritaire.

Il n'y a pas de variable piétons/cyclistes dans les simulations de trafic sinon une approximation des véhicules qui vont emprunter ces intersections dans le futur basée sur des observations faussées du trafic existant et une généralisation du nombre de piétons (voire discussion précédente).

Hors, un virage à droite dans une intersection avec passage piétonnier non protégé, voit une diminution minimum moyenne de 15 à 40% du nombre de véhicules pouvant tourner (observation personnelle), dépendamment du nombre, de la nature et de la dispersion des piétons. Et c'est encore pire lors d'un virage à gauche. Si on ferait cette même observation sur Ste-Catherine, on verrait sûrement à certaines intersections une diminution de passage de l'ordre de 65 à 80% et plus! Plus il y a de piétons moins les intersections lors de virages sont fonctionnelles. Et il y aura plus de piétons et plus de vélos, mais on ne voit aucun effet sur les études et simulations, au contraire, tous les croisements sont indiqués comme plus performants!... Laissez-moi en douter.

Il faudrait refaire toutes les simulations en tenant compte de toutes ces variables et il y a de nos jours des logiciels qui ont ces fonctions.

En ce qui a attrait au cyclistes, peu de solutions sont proposées surtout en ce qui concerne l'intersection Upper Lachine- Décarie- Maisonneuve. Cependant la proposition de M, Peter McQueen déposée en 2012 semble très valable (voir plus loin).

Un autre problème, qui pourtant devrait sauter aux yeux de ces mêmes ingénieurs qui ont fait ces études et simulations de trafic, est la situation des véhicules d'urgence, surtout les ambulances qui devront sortir de l'A-15 à De Maisonneuve pour se rendre au futur CUSM. Déjà que la rue De M. même modifiée pour le trafic à double sens est et sera très étroite, si étroite en fait que les véhicules long, i.e. camions et véhicules du Service des Incendies, devront empiéter sur la piste cyclable pour pouvoir tourner, comment une Ambulance pourra se faufiler dans ce trafic à double sens dans une rue qui n'offre aucune voie de dégagement qu'une piste cyclable d'un maximum de 3 m et qu'on veut protégée? Comment une voie qui, si on croit aux estimations qui semblent très conservatrices, pourrait avoir une queue d'attente vers l'est de 145 m et qui déjà actuellement accueille vers l'ouest de 600 à 900 véhicules/h aux heures de pointe et qui avec un nouveau feu à la sortie A-15 coin Addington devrait avoir une file d'attente jusqu'à Décarie, comment cette rue pourrait laisser passer un véhicule large comme un camion avec son précieux cargo, entre deux files de voitures arrêtée en sens opposés et qui n'ont absolument aucun espace de dégagement latéral? Déjà dans des rue à 4 voies, comme sur Sherbrooke, les ambulances ont des difficultés à se défilier dans un trafic dense, alors quelles solutions dans ce cas ci?

Ce qu'il faudrait faire impérativement ce serait de demander aux ambulanciers mêmes leur avis en les mettant devant une situation concrète et en leur montrant lieux et plans et non des rapports qui ne veulent rien dire...

# Pollution Park

Un autre projet a sonné un signal d'alarme dans mon esprit et ceci immédiatement après en avoir vu les esquisses: le projet de parc en dessous du viaduct Upper Lachine après la fermeture de l'accès à Décarie! Mais étant assez rationnel j'ai décidé de l'analyser plus en profondeur.

Au départ un parc urbain en dessous d'un viaduct dans une zone enclavée n'est pas une bonne idée, et ceci pour diverses raisons. Les commentaires exprimés par d'autres intervenants sont tous excellent et pertinents: mauvaise visibilité la nuit, manque de surveillance et sécurité le soir surtout pour les femmes, difficulté à garder propre, graffitis et vandalisme, possibilité de commerce de drogue, etc., tous exacts et reflétant les appréhensions des habitants et passant du secteur. Mais il y a un autre aspect qui requiert une attention particulière car il est indépendant des interventions directes humaines: sa position au coin d'un carrefour automobile extrêmement achalandé et la pollution engendrée.

Tous les rapports et études que j'ai lu, n'ont fait que confirmer ce que je savais déjà, que la congestion du trafic engendre plus de pollution qu'une circulation dense mais fluide. Des chercheurs ont mesuré jusqu'à 4 fois le niveau d'émissions des gaz d'échappement dans une queue de voitures comparé aux niveaux mesurés lors de circulation fluide au même endroit. Un autre chercheur a déterminé lors de mesures dans la région de Hamilton Ontario, une augmentation moyenne d'émission de Monoxyde de Carbone CO de 1.7 x, d'Hydrocarbures HC de 1.53 x et d'Oxydes d'Azote NOs de 1.04 x. En moyenne l'augmentation des polluants émanant de voitures prises dans une congestion est de plus du double que lors de fluidité du trafic. La plupart des émanations augmentent le plus lors d'accélération et freinages. Hors avec une estimation de 2800 véhicules/h qui emprunteront le carrefour aux heures de pointe, le parc se trouve situé en plein embouteillage permanent...

Le fait de vouloir élever le parc pour le mettre au niveau de Décarie n'arrange pas les choses car même si moins profonde que la situation actuelle, le carrefour et le parc se trouveraient toujours dans une cuvette où la concentration des polluants augmente. Aussi en réduisant le dégagement entre le sol du parc et le viaduct on réduit aussi l'action bénéfique des vents et on augmente encore la concentration des agents pollueurs. La sédimentation au sol et l'effet corrosif de certains gaz et leur dérivés pourraient ainsi à la longue affecter plus rapidement que prévu la structure du viaduct. Je pense qu'une étude du Ministère de l'Environnement ne serait pas de trop.

Donc, malgré la belle représentation graphique proposé de ce futur parc, on risque plutôt de se retrouver avec une version plus grande, plus bruyante et 20 fois plus polluée du tunnel Melrose!

## Le rond-point, l'empêcheur de tourner en rond!

Un autre aspect de ce projet qui me dérange, il n'y en a pas beaucoup qui me plaisent en effet, est le rond-point proposé pour l'intersection Girouard-Upper Lachine. La raison donnée est que le carrefour est accidentogène. Peut-être mais pas excèsivement d'après les rapports, il n'y a pas eu de blessés. Hors on ne peut établir les problèmes endémiques à ce carrefour en regardant des données statistiques sur le type de collision, mais en observant le comportement du trafic et la topologie des lieux, et il y a deux points problématiques qui ressortent: Upper Lachine en direction ouest lors de l'arrêt d'un autobus au coin de Girouard et de voitures tournant à gauche, les véhicules suivant l'autobus n'ont pas une bonne vision de l'intersection et se fauillent rapidement souvent à l'aveugle, entre l'autobus et les voitures virant à gauche. Du côté nord-ouest de l'intersection, il y a une interruption du trottoir entre Girouard et la petite rue de service à l'ouest où les voitures venant de Girouard nord coupent sur U.L. mettant en danger les piétons ainsi que coupant ainsi la route des voitures ayant déjà tourné ouest depuis Girouard sud. Mais ces problèmes peuvent être facilement réglés par une aire de débarcadère pour les autobus en retrait et décalée de l'intersection, le prolongement du trottoir sur Girouard nord-ouest et une petite période réservée pour la traversée des piétons surtout en direction nord-sud.

La construction d'un rond-point est une autre histoire.

Oui ils permettent le passage d'un un plus grand nombre de véhicules mais, un rond-point dans une zone urbaine est dangereux pour les piétons, les cyclistes et même les automobilistes et de plus en plus de municipalités s'en aperçoivent; deux blessés graves sur l'Île des Soeurs après seulement une couple d'années de leur installation, des mortalités au sud de l'Ontario, en Alberta, au Manitoba, dans le Midwest des États Unis, etc. Traverser un rond-point à pied est difficile et peut être très long dépendamment du trafic, et pour les vélos, il est carrément conseillé de descendre et traverser comme piéton! Et en plus statistiquement il y a un plus grands nombre de collisions entre autos, même si à moindre vitesse. Pour vous donner un exemple concret, dans ma ville natale en Italie que je visite de temps en temps, les autorités ont décidé d'installer un carrefour giratoire au lieu d'une intersection à 5 branches, dont une des branches dessert justement l'hôpital principal de la ville, hôpital de 1100 lits. Et bien après seulement deux ans, vu le nombre d'accidents de toutes sortes avec blessés même, la ville, ne pouvant démanteler ce rond-point car trop coûteux, y ont installé 6 feux de circulation, un de plus qu'avant la conversion en carrefour giratoire! Et pourtant les Italiens sont habitués au rond-points!

De plus, le carrefour proposé n'est même pas réglementaire: ils veulent mettre une chaussée de 6.5 m alors que le minimum requis est de 7.2 m! Et ce n'est pas une bonne idée de donner la priorité aux autos au carrefour et demander aux piétons de traverser à un passage piétonnier à Montréal, endroit où seulement un automobiliste sur 9 s'arrête à ce dit passage! On nous dit qu'on veut améliorer l'accès piétonnier et cyclable des résidents et au lieu on nous place cet obstacle de taille en plein chemin!

Personnellement, je pense que la proposition de M. Pierre Brisset, avec peut-être les modifications pour améliorer la vision au carrefour que j'ai mentionnées plus haut, serait la meilleure solution pour cette intersection.

## Condominiums, HLMs? Non Merci!

Une facette de tout ce projet qui n'est pas très claire est ce qu'on propose exactement comme planification urbaine et développement immobilier dans le quartier avenant la disponibilité de nouveaux terrains.

Une chose sans doute à éviter est sans doute la répétition des horreurs hors norme qui furent construits sur Wilson et Upper-Lachine, ainsi que la construction de nouveaux condominiums qui amènent une certaine gentrification non voulue à un secteur à haut pourcentage de gens à faible revenu. Je suis à 100% contre ce que j'appelle la "Condomination" de Montréal. (personnellement je n'ai jamais compris l'attrait des condos, être propriétaire sans l'être complètement, acheter et continuer de payer une forme de loyer (frais) et de n'être jamais patron à 100% chez soi. Le seul vrai gagnant dans ça est le promoteur immobilier.)

Mais ça vas peut-être vous étonner, je suis contre la construction de HLMs et autre logements sociaux! Non pas parce que je suis contre l'aide au moins bien nantis, au contraire. Ce que je suis contre c'est l'apauvrissement institutionnel et profond de secteurs qui ne devrait pas devenir des quartiers se rapprochant des ghettos...?

Je vous explique...

Dans mes lectures je suis tombé sur des études qui ont confirmé ce que je pensais déjà mais ne pouvait prouver. Une étude en particulier des Professeurs Walks et Bourne de l'université de Toronto, qui examine si des ghettos dans le style Américain existent dans les zones urbaines du Canada fut très intéressante. Ils ont entre autre conclus que les relations entre faible revenu et les différents types et d'ethnicité des populations des quartiers sont négligeables (sauf à Montréal où elles sont plus importantes), mais que la constante plus forte et consistante se trouve entre la concentration de HLM incluant les logements sociaux et les haut niveaux de foyers à faibles revenu. L'analyse suggère que c'est la distribution des HLMs surtout ceux de 5 étages et plus qui modèle le type de quartier et non seulement le taux de revenus. Il semble y avoir une cristallisation géophysique du mouvement social selon la disponibilité de ces logements, qui pourrait amener vers une ghettoisation non pas ethnique mais socio-économique.

Ce que je suggère plutôt que des HLM ce serait un programme Gouvernemental ou Municipal de subvention pour l'achat de nouveau Duplex ou au plus Triplex "bon marché" par les locataires les plus longtemps établis dans le quartier et une sorte de contrôle du loyer du logement vacant pendant une période de 5 ans, comme par exemple 400 \$ par mois fixe. Ceci permettrait de former des nouveaux propriétaires avec un revenu ce qui est très valorisant et en même temps offrir des meilleurs appartements à loyer modique pour les moins nantis sans tomber dans le piège des HLMs.

# Suggestions

Malheureusement je, et je pense c'est le cas pour la plupart des gens qui sont le plus concernés, ait appris les détails de ce projet 6 ans trop tard et dans mon cas par personne interposée qui ayant lu un petit paragraphe dans le journal Métro et m'en a fait part trois jours avant la présentation de la ville au mois de février. À mon humble avis il fallait que les autorités consultent les habitants de St-Raymond et des secteurs avoisinants dès le début et non se fier uniquement à des rapports d'ingénierie qui mes semblent pour le moins discutables.

Ma famille et moi habitons le quartier depuis notre arrivée au Canada en 1971 et avons loué des appartements consécutivement de la rue Harvard à la rue Clifton avant de s'établir en propriétaires sur Regent. Nous avons donc le privilège d'avoir vécu les deux côtés de la médaille locataire/propriétaire, et nous ne sommes pas les seuls dans St-Raymond. Nous avons vécu aussi tous les changements démographiques du quartier qui dans ces années est passé d'une "communauté hôte isolée" à majorité d'origine italienne, à une "communauté hôte non isolée" de multiple origines (d'après la classification de Johnstons et al. 2003). Cette évolution et ce mouvement démographique ont été consentis, d'après moi, un par le maintien, malgré l'enclavement relatif du secteur, de certains liens de communication surtout ouest-est et les quelques nord-sud (le tunnel Melrose est le viaduct sur Grand sont essentiels), ainsi que la relativement "faible" (plutôt normale ou souhaitable selon moi) densité de la population. Maintenant en fermant Upper-Lachine et en développant plus le quartier, avec entre autre la construction de logement sociaux, comme certains espèrent, et que d'autres promoteurs préféreraient être des condos, nous courrons le risque avec un plus grand enclavement géographique, de voir une stratification à la verticale du quartier: la densification de la population vu les limitations géo-physiques de St-Raymond ne peut se faire que vers le haut, autant avec la construction de condominiums qu'avec les HLMs et, vu les plus grande difficultés d'accès, la perte éventuelle de commerces spécialisés établis, l'hétérogénéité de la population, le pourcentage de locataires et faibles revenus, c'est en fait vers la création d'un "quartier à minorité mixte" à faible revenu qu'on se dirige...(Johnston et al. 2003)

Mes Suggestions pour limiter que ceci ne se produise sont les suivantes:

- 1- Garder Upper-Lachine ouverte avec une interdiction de virage à gauche sur Décarie.
- 2- Si on veut absolument utiliser la sortie de la A-15 à De Maisonneuve, que ce ne soit que pour véhicules d'urgence seulement.
- 3- Si on garde la jonction Crowley-Upper Lachine, que les feux de circulation soit mieux synchronisés ou que cette partie de Crowley devienne piétonnière.
- 4- Ne pas construire de rond point coin Girouard et Upper Lachine mais plutôt se baser sur la proposition de M. Pierre Brisset pour l'entrée de la A-15 Sud avec en plus une aire débarcadère en retrait pour les autobus et une courte phase protégée pour le passage piétonnier.
- 5- Étudier la faisabilité d'une bretelle de sortie de la A-15 Nord à St-Jacques et Addington avec feux synchronisés pour faciliter le virage à gauche jusqu'à l'Hôpital ainsi qu'une entrée avec rampe double une vers la A-15 Sud, l'autre vers la A-20 Ouest, sur St-Jacques Sud et Girouard. Cette dernière aiderait à débloquer un peu le trafic sur Sherbrooke et surtout celui sur St-Jacques à l'ouest de Girouard, essentiel pour pouvoir développer cette artère.
- 6- Limiter la hauteur des nouvelles constructions à trois étages, deux serait encore mieux, pour garder l'apparence et la vieille matrice du quartier (certaines maisons ont plus de 100 ans), ne pas construire ni nouveaux logements sociaux ni condominiums pour empêcher la dégradation du quartier, mais plutôt favoriser l'achat de maisons par les plus anciens locataires grâce à un programme de subventions et de contrôle temporaire des loyers (voir autre section précédente).
- 7- Favoriser le commerce local et celui spécialisé déjà implanté.
- 8- Travaux d'infrastructure "Durables" pour routes, trottoirs, égoûts, etc. et plantation d'arbres.
- 9- Bien considérer la proposition de piste cyclable de M. Peter McQueen, bien que les ponts cyclables sur Upper Lachine et Décarie doivent surmonter un espace quand même assez grand.

# Conclusion

Comme vous vous en êtes aperçus, il n'y a pas beaucoup de choses que j'aime dans ce projet et selon mon avis il faudrait une révision complète des études, conclusions et suggestions de la firme d'ingénierie, par un autre organisme indépendant qui n'a rien à gagner du projet.

Malheureusement aussi, la lecture de tous ces rapports et projets n'ont fait que confirmer et même accentuer un certain malaise que je ressens depuis une quinzaine d'années en voyant une certaine lente dégenéresence de ma ville, car Montréal est ma ville, celle où j'ai décidé d'habiter et que certains même dans mon entourage commencent à qualifier comme ville tu tiers monde.

Je suis né dans une petite ville d'Italie du nord qui à ce moment comptait 20-25 000 véhicules pour une population d'à peu près 100 000 habitants. Maintenant la population est toujours autour de 100 000, mais les voitures sont plus de 120 000! La pollution était tellement intense que les autorités ont du fermer à la circulation un large périmètre du centre-ville pour protéger le patrimoine architectural.

Et ils ont appris, ils ont construit des voies plus larges autour du périmètre de la ville et l'hôpital régional de 1100 lits soit le double du CUSM avec en cours un aggrandissement pour arriver à 1300 lits, est bien quadrillé par des voies qui même si pas aussi larges qu'ici, sont au moins faciles d'accès.

J'ai eu aussi la chance depuis l'âge de cinq ans de voyager, beaucoup en Europe depuis la Turquie jusqu'à l'Écosse et jusqu'à une dizaine d'années, en Amérique du Nord de Chibougamau à la Virginie et au Middle West Américain, et je peux vous dire que en revenant de New York ou de Philadelphie ou de Washington et que vous voyez depuis la Rive Sud le superbe panorama de Montréal vous sentiez comment la ville était belle... Maintenant le panorama est toujours aussi beau mais, quand vous pénétrez à l'intérieur vous vous apercevait que la ville depuis une quinzaine d'années est en train de pourrir... De pourrir à cause de la mauvaise gestion, des mauvaises décisions, de la corruption, et de l'application sauvage d'un certain Urbanisme théorique qui souvent n'a aucun lien pratique avec la réalité sur le terrain.

Ne croyez pas surtout que je suis contre tous ces projets de développement durable, au contraire, je ne conduis même pas, c'est marche, vélo, autobus, métro pour moi. Mais qu'est ce que ça donne de doubler le nombre d'autobus s'il restent pris dans la circulation pendant 20, 25, 30 minutes, chaque autobus rejette 4 à 5 fois plus de polluants qu'une voiture; qu'est ce que ça donne de construire une nouvelle piste cyclable si en ne la situant pas au bon endroit vous crée un bouchon de 50, 100 voitures; et qu'est ce que ça donne de refaire une beauté à un parc et ses trottoirs alors que la chaussée est en train de s'écrouler et que la bouche d'égoût du coin s'effondre?

Mon plus grand souhait est que nos dirigeants, les concepteurs de travaux, les architectes, les ingénieurs, les urbanistes avant de finaliser des projets qui semblent beaux sur papier, se posent la question suivante: "Avec le même argent, combien de routes je pourrais réparer de façon qu'elles durent, ou combien de kilomètres d'acqueduc je pourrais remplacer, ou combien de secteurs d'égoût je pourrais moderniser ou encore, combien d'écoles je pourrais rénover pour que nos enfants apprenent confortablement et en sécurité?"

Merci, Daniele Guerra

P.S.: Avec ce mémoire il devait y avoir inclus des photos et des plans, mais malheureusement un problème technique avec mon ordinateur m'empêche de vous les présenter. Cependant si vous désirez je pourrais refaire quelques plans comme pour ce que je propose comme sortie A-15 Nord et entrée vers A-15 Sud / A-20 Ouest, malheureusement la plupart des photos sont perdues.

Tel.: 514-484-1739 e-mail: danger5@sympatico.ca