

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation
sur l'avenir des quartiers avoisinant Turcot



20 mai 2016

Table des matières

1. Introduction	2
2. Présentation du territoire	4
2.1 Le territoire.....	4
2.2 Les données générales	4
3. Présentation de l'organisme et ses comités.....	6
4. Les enjeux du quartier dans le cadre du PDUES.....	9
5. Les recommandations en lien avec :.....	13
5.1 La qualité des milieux de vie.....	13
5.2 La connectivité et la mobilité.....	14
5.3 La dynamisation économique et la cohabitation des fonctions.....	16
5.4 Les équipements collectifs	16

Mémoire produit par l'équipe de
Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul
6389, boul. Monk, Montréal, H4E 3H8
514 761-1665, poste : 101
info@concertationspe.qc.ca
concertationspe.qc.ca

1. Introduction

Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul dépose ce mémoire dans l'objectif de témoigner des besoins et des attentes de la population du quartier où elle évolue. Les trois principales requêtes sont :

- **Que le milieu de vie prime sur la zone de transit véhiculaire et que toutes les mesures soient prises en ce sens;**
- **Qu'un verdissement massif ainsi que d'autres mesures soient mis de l'avant pour compenser les émanations et la pollution générées par le trafic à l'intérieur de la zone du PDUES et même au-delà de celle-ci;**
- **Que la sécurité des piétons et des cyclistes, pendant et après les travaux, soit non seulement assurée, mais également validée par des responsables se déplaçant à pied sur les lieux pour l'efficacité des mesures et des détours réalisés lorsque les travaux empiètent sur les trottoirs ou les pistes cyclables.**

Rappelons que Concertation a participé activement au mouvement de mobilisation «Changeons Turcot» depuis ses débuts en 2007. Ce mouvement fort de plusieurs dizaines d'organismes, institutions et regroupements demandait : *«un nouveau projet d'échangeur qui fasse preuve d'une vision moderne du transport, en réduisant la place de l'automobile et en augmentant l'offre de transport collectif afin de réduire la pollution et les impacts sur la santé des populations»*¹.

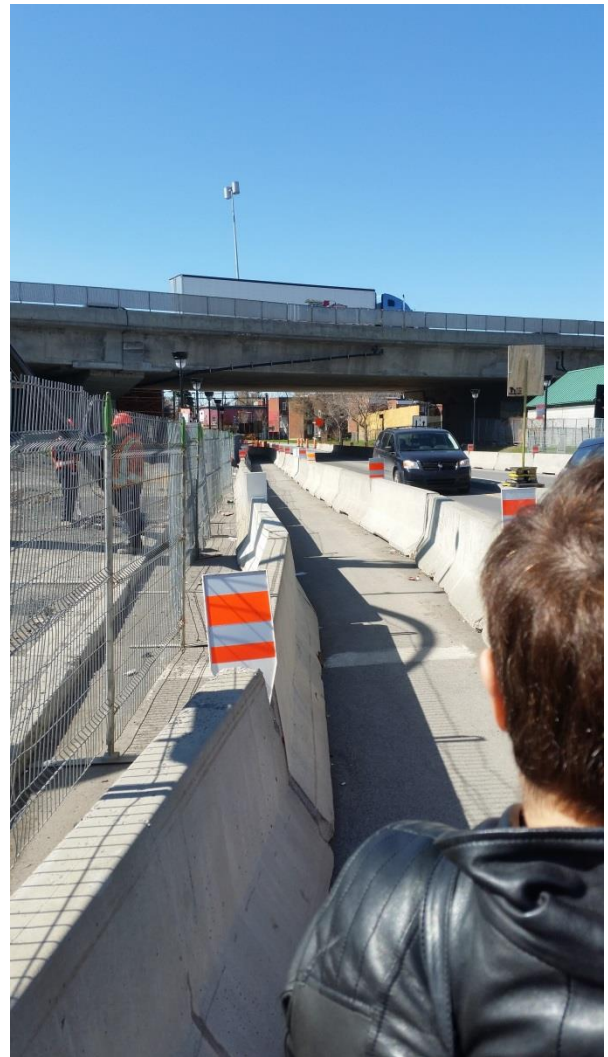
En 2009, des 110 mémoires déposés lors des audiences du BAPE, 96 (87%) dont celui cosigné par Concertation rejetaient le concept du Ministère du Transport du Québec.

Des aménagements pour rendre le projet socialement acceptable ont été apportés dans la nouvelle mouture certes, mais il demeure toujours contesté. Aussi, nous ne pouvons passer sous silence ses retombées négatives actuelles sur la qualité de l'air et de l'eau. Cette qualité en pâtira beaucoup plus avec l'augmentation du nombre d'automobiles et de camions traversant le nouvel échangeur.

¹ Extrait du communiqué de presse : Mobilisation Turcot.info, 16 mars 2016 : *Le MTQ travaille-t-il encore sur un modèle désuet?*

D'ailleurs, les travaux ont débuté et nous constatons déjà que les mesures de mitigation destinées aux piétons et aux cyclistes sont mal conçues et non sécuritaires. Par conséquent, l'utilisation de ces parcours devient une expérience désagréable, voire dangereuse à certains endroits.

Bien que les aménagements actuels sont inadéquats, nous avons espoir que la situation changera et que le PDUES répondra aux attentes du milieu en atténuant réellement et concrètement les impacts de la construction de cet échangeur sur l'environnement, sur la santé de la population et sur la dévitalisation du territoire de Ville-Émard/Côte Saint-Paul.



Première et deuxième photos : Mesures de mitigation peu conviviales pour les piétons et pour les cyclistes à l'angle des rues Laurendeau et Cabot.

Dernière photo : Un passage piéton pris entre les chantiers depuis la rue Hadley sous l'échangeur.

Source : Concertation VÉCSP.

2. Présentation du territoire

2.1 Le territoire

Le quartier Ville-Émard/Côte Saint-Paul (VÉCSP) couvre une superficie de 5,35 km², ce qui représente près du tiers de tout l'arrondissement du Sud-Ouest (15,70 km²). En plus de l'échangeur Turcot, le quartier comporte plusieurs infrastructures d'envergure sur son territoire telles que le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc. En plus de ces infrastructures, le quartier est traversé et enclavé par des artères majeures telles la rue Saint-Patrick, les boulevards De La Vérendrye et des Trinitaires.

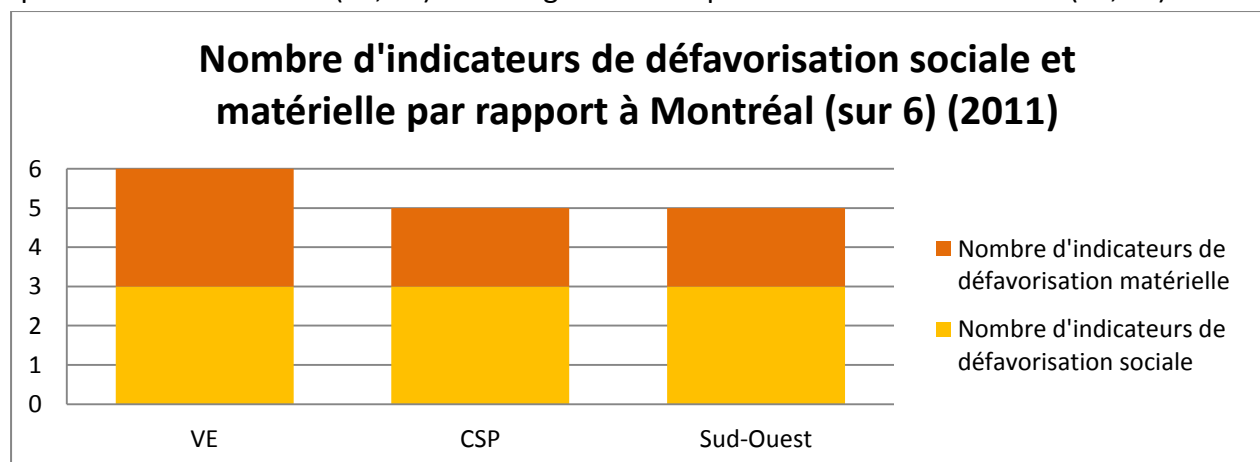
2.2 Les données générales

Démographie

Ville-Émard/Côte Saint-Paul est le plus peuplé des quatre quartiers du Sud-Ouest, soit **30 240** résidents. Il englobe près de la moitié de la population de l'arrondissement (43 %). Le nombre d'immigrants poursuit une croissance significative. À cet effet, la majorité des nouveaux arrivants de l'arrondissement s'y établissent (1 personne arrivée dans le Sud-Ouest sur 2 s'établit dans VÉCSP). Notons également que la proportion des aînés est plus élevée que dans les autres quartiers et que de plus en plus de jeunes familles s'établissent dans le quartier parce que le prix des propriétés, à proximité de Montréal, demeure fort intéressant.

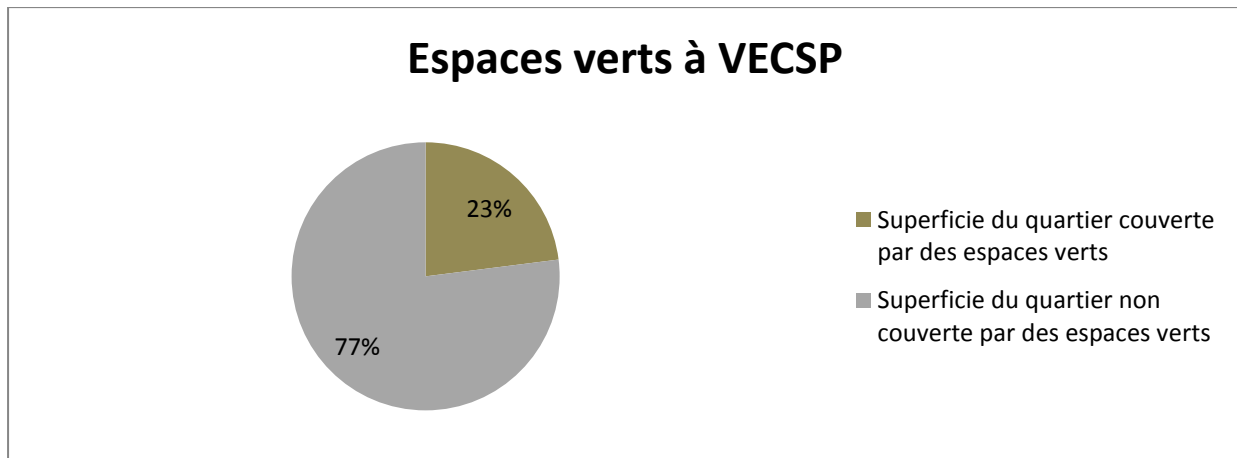
Défavorisation matérielle et sociale

Ville-Émard et Côte Saint-Paul affichent un appauvrissement depuis les dernières années. Les deux quartiers sont défavorisés sur le plan économique et social comparativement à Montréal. Côte Saint-Paul apparaît comme moins défavorisé, car son taux d'emploi (57,3%) est plus élevé que celui de Ville-Émard (51,3%) et est légèrement supérieur à celui de Montréal (57,1%).



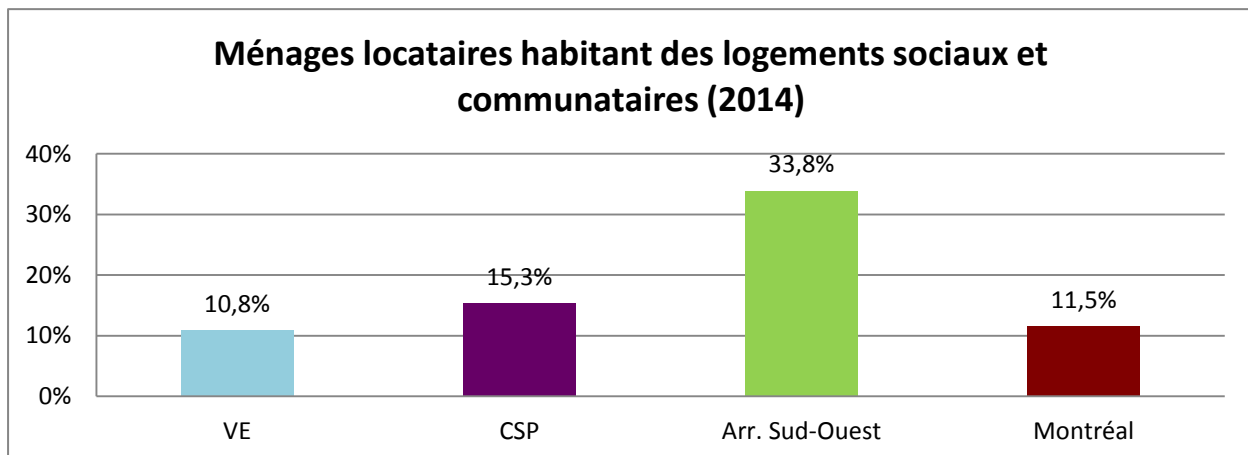
Parcs et espaces verts

Près d'un quart (1,25 km²) de la superficie du quartier est occupée par des espaces verts. Le Parc Angrignon représente près d'un km² à lui tout seul. À noter que la plupart des grands parcs du quartier sont situés en bordure d'artères majeures avec l'insécurité et la pollution qui leurs sont associés.



Logements sociaux/communautaires

La proportion des ménages locataires habitant des logements sociaux/communautaires est environ trois fois plus élevée dans le Sud-Ouest qu'à Montréal. Toutefois, elle demeure proche de la moyenne montréalaise à Ville-Émard et Côte Saint-Paul. Ce dernier reste mieux doté en logements sociaux que Ville-Émard (1 320 unités contre 458).



3. Présentation de l'organisme et ses comités

Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul

Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, organisme sans but lucratif, a pour mission de rassembler les différents acteurs du quartier qui désirent agir ensemble pour améliorer les conditions de vie des citoyens et contribuer au développement local de la communauté.

NOS OBJECTIFS

- Représenter nos membres en faisant valoir les prises de position;
- Soutenir nos membres par divers moyens (échanges d'expertise entre les membres, références, outils, formations, etc.);
- Informer, sensibiliser ou consulter les citoyens sur les enjeux du quartier qui les interpellent;
- Soutenir et gérer des projets transversaux qui auront été adoptés par l'assemblée des membres grâce à la mise en application de la politique de gestion des projets.

Aujourd'hui, 24 ans après son incorporation, Concertation compte 31 membres actifs provenant d'organismes communautaires, d'institutions et d'entreprises d'économie sociale ainsi que plus d'une centaine de citoyens et d'intervenants de différents milieux impliqués à titre de membres sympathisants. Concertation est multi-réseaux et agit avec ses membres dans plusieurs secteurs représentés par ses 6 comités : Famille/Petite-enfance; Jeunesse, Sécurité Alimentaire, Habitation, Opération Galt et Quartier 21.

Famille Petite Enfance

Ce comité a été créé officiellement en 1998 sous le nom de comité Familles, mais actif depuis 1992. En effet, des organismes du quartier œuvrant auprès des familles se sont rassemblés pour réfléchir, se former et connaître la réalité des familles, particulièrement celles du quartier Ville-Émard/Côte St-Paul afin de mieux répondre à leurs besoins.

Jeunesse

Le comité Jeunesse s'est constitué en 1998 en vue de rassembler les acteurs locaux qui œuvrent auprès des jeunes d'âge scolaire primaire et secondaire. Son mandat est de mettre de l'avant des actions concrètes et concertées afin d'améliorer la qualité de vie des jeunes en créant des environnements favorables à leur santé, à leur bien-être et à leur réussite.

Sécurité alimentaire

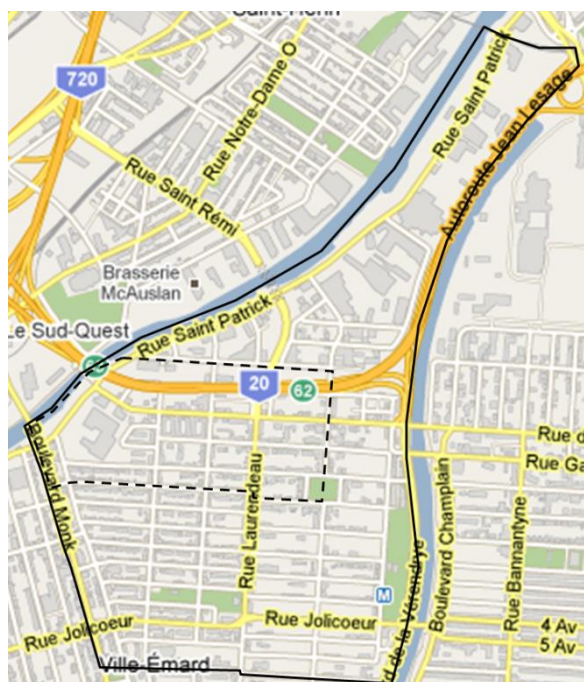
Créé en 2005 sous le nom de Groupe de travail en sécurité alimentaire de VÉCSP, il contribue à améliorer la sécurité alimentaire des résidents du quartier. Bien qu'il ait su rassembler des membres multisectoriels qui travaillent de manière concertée à un objectif commun, il n'en demeure pas moins que leur statut indépendant entraîne des efforts supplémentaires de mobilisation, de diffusion de l'information, de compréhension de leur mandat, etc. Pour toutes ces raisons, en 2012, le groupe s'est joint au rang des comités de Concertation et s'est fixé le mandat de se concerter et d'agir pour améliorer la sécurité alimentaire dans le but d'atteindre l'autonomie alimentaire des citoyens de VÉCSP.

Habitation

En 2014, le comité Habitation est créé en réponse à la volonté des membres de souligner l'importance de cet enjeu pour le quartier. Il s'est fixé comme mandat de développer et de favoriser le droit à un logement sain, sécuritaire et accessible financièrement.

Opération Galt

L'objectif de la démarche revitalisation urbaine intégrée «Opération Galt» est d'améliorer les conditions de vie de la population du territoire Côte St-Paul de manière durable. Ainsi, elle cherche à favoriser le sentiment d'appartenance de la population à son quartier en mettant en œuvre des actions qui permettent aux citoyens de s'approprier leur milieu de vie, de se sentir partie intégrante de leur communauté et de développer des initiatives citoyennes.



Carte de la zone RUI-Opération Galt. Source : Google.

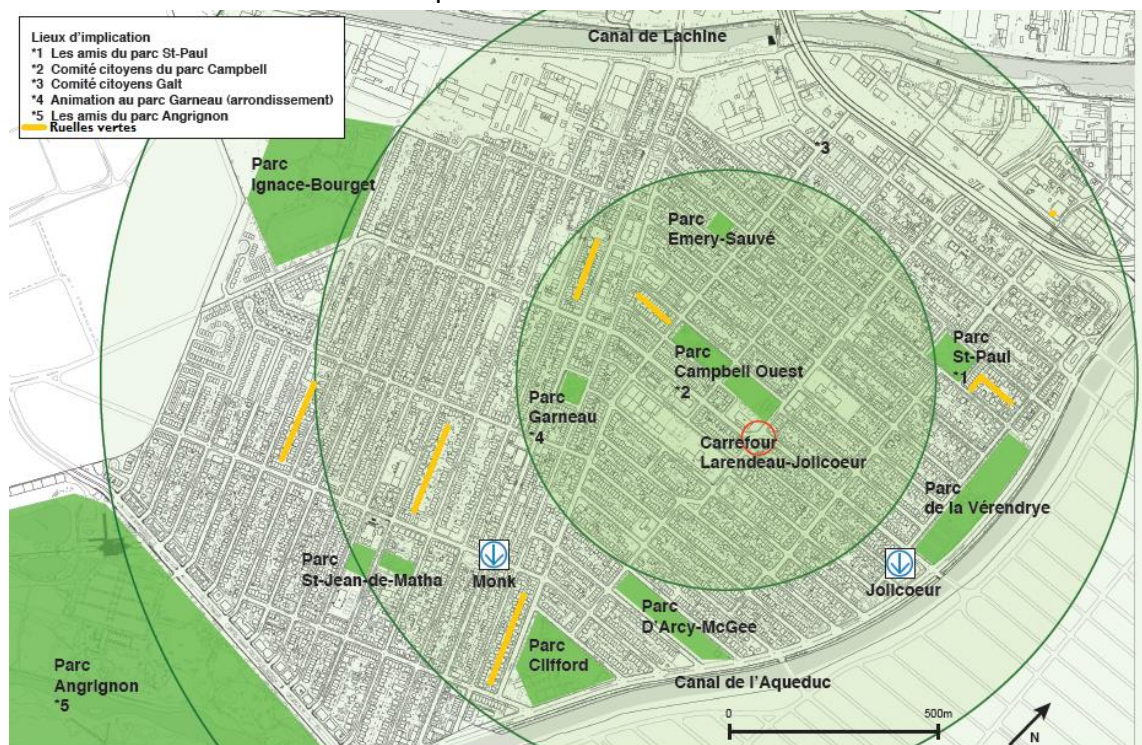
— Territoire d'Opération Galt

- - - Secteur Galt

Quartiers 21 : Des allées et des parcs

Le projet « Saint-Paul/Émard : des allées et des parcs » vise à accroître la mobilité et améliorer la qualité de vie des citoyens grâce au verdissement des secteurs fortement minéralisés et à l'aménagement d'infrastructures et d'équipements qui encouragent les déplacements actifs. De plus, le projet vise à développer l'offre alimentaire issue de l'agriculture urbaine et transmettre aux citoyens, à travers des ateliers pédagogiques, le savoir-faire qui s'y rattache. Plus spécifiquement, le projet vise à :

- Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES en sécurisant et en développant un circuit actif pour encourager les citoyens à se déplacer à pied, à vélo ou en transports en commun;
- Assurer la qualité de vie des milieux résidentiels en encourageant les déplacements actifs et en favorisant les rues à échelle humaine et la création de ruelles vertes;
- Développer des projets en agriculture urbaine dans les milieux résidentiels afin de rendre accessible et abordable des aliments frais et d'encourager une gestion communautaire et conviviale d'espaces collectifs;
- Augmenter la couverture végétale et améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts.



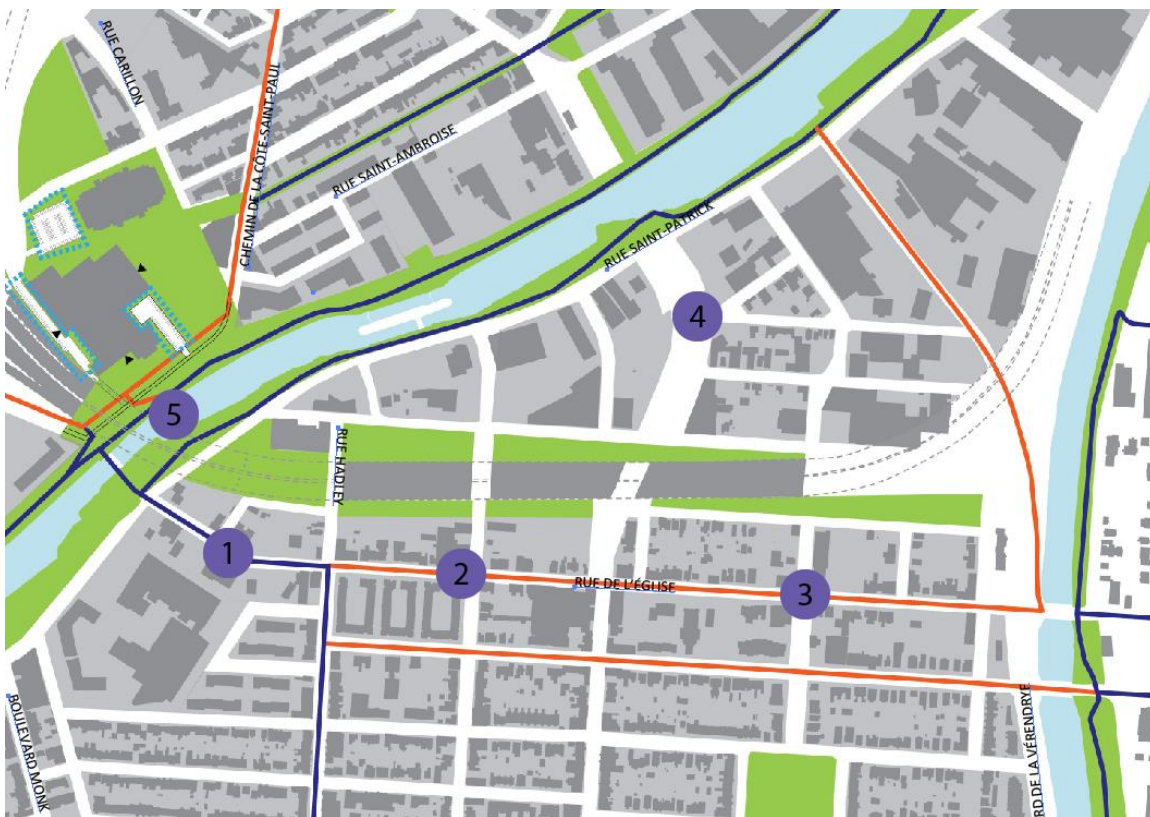
Carte du périmètre d'actions et d'interventions pour le projet Quartiers 21 Des allées et des Parcs.

Source : Concertation VÉCSP.

4. Les enjeux du quartier dans le cadre du PDUES

Sur le plan urbain, le quartier Ville-Émard/Côte Saint-Paul a des contraintes territoriales et sociales défavorables :

- Un quartier enclavé, bordé à l'ouest par le Canal de Lachine, à l'est par le Canal de l'Aqueduc, au nord par l'autoroute 15 et l'échangeur Turcot;
- Des déplacements difficiles pour les piétons, recensés dans « L'audit de potentiel piétonnier de la RUI » réalisé par la Direction de santé publique de Montréal (DSP) en 2011;
- Les artères de circulation et les infrastructures qui bordent le quartier sont des lieux où les accidents sont nombreux et sont peu invitants;
- Des axes routiers importants qui créent des nuisances;
- Un quartier mal desservi par les transports collectifs;
- Un réseau cyclable inadapté : mal connecté au réseau cyclable montréalais en plus d'être composé de bandes cyclables et de chaussées partagées ou les cyclistes doivent cohabiter avec des camions lourds;
- Des secteurs bétonnés avec d'importants îlots de chaleur;
- Un désert alimentaire constaté par la DSP;
- Plusieurs problèmes socioéconomiques : faible revenu, monoparentalité, décrochage scolaire et un taux de chômage élevé.



Carte présentant cinq secteurs de Côte Saint-Paul analysés par l'équipe de Concertation VÉCSP.

Plus concrètement, nous vous présentons un diagnostic des différents secteurs de Côte Saint-Paul pris en compte dans la démarche du PDUES.

1. Secteur Ouest de l'avenue De l'Église

Ce secteur comprend l'édifice de la Dompark (anciennement Dominion Textiles) qui accueille une diversité d'entreprises employant près de mille personnes. Dans cette section de l'avenue De l'Église, nous retrouvons des entreprises qui offrent des services à l'automobile ou des services d'aménagements paysagers. Ce secteur n'est pas très invitant pour les piétons et les cyclistes qui veulent rejoindre le canal de Lachine par l'avenue De l'Église. Comme en témoigne cette photo, cette piste n'offre pas une protection aux cyclistes en plus de ne pas être respectée par certains conducteurs de véhicules lourds.



Camion stationné sur la piste cyclable.
Source : Concertation VÉCSP.

2. Secteur central de l'avenue De l'Église

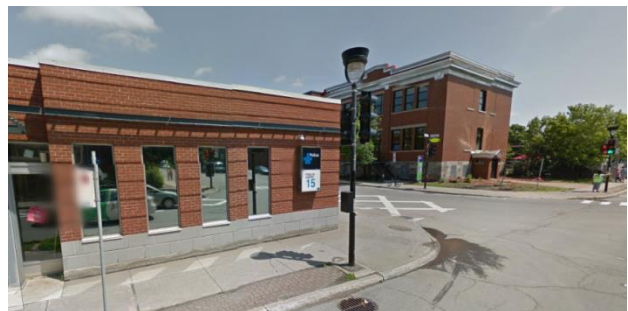
Ce secteur est principalement caractérisé par du cadre bâti résidentiel avec des maisons en rangée d'un côté et de l'autre, des logements abordables destinés aux familles et quelques commerces de proximité. Nous observons une détérioration avancée de certains bâtiments de l'avenue De l'Église entre les rues Eadie et Laurendeau. De plus, la plupart des commerces au rez-de-chaussée de ce secteur sont vacants.



Bâtiments délabrés sur l'avenue De L'Église.
Source : Google.

3. Secteur Est de l'avenue De l'Église

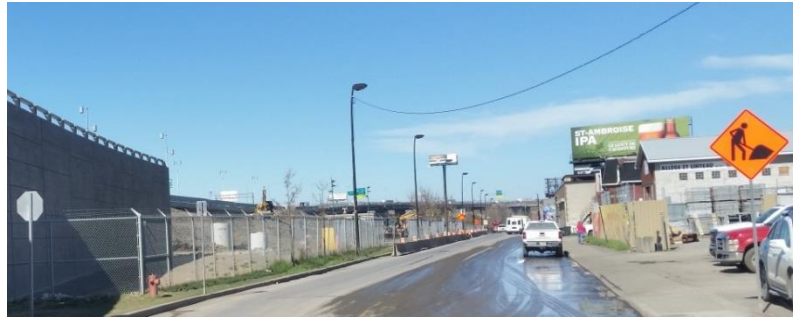
Ce secteur est à la fois institutionnel, résidentiel et commercial. Il comporte, entre autres, l'Église Saint-Paul, le Centre Saint-Paul, le Poste de quartier 15 et l'école Marie-de-l'Incarnation. Il s'agit du cœur de l'ancien village de Côte Saint-Paul. Le potentiel de redynamisation de ce secteur est très fort de par le riche patrimoine qui constitue ce secteur.



Intersection Angers et De l'Église.
Source : Google.

4. Secteur industriel Cabot

Ce secteur est caractérisé par des industries légères et quelques habitations. Les camions et la circulation de transit sont très présents dans ce secteur.



Secteur Cabot. Source : Concertation VÉCSP.

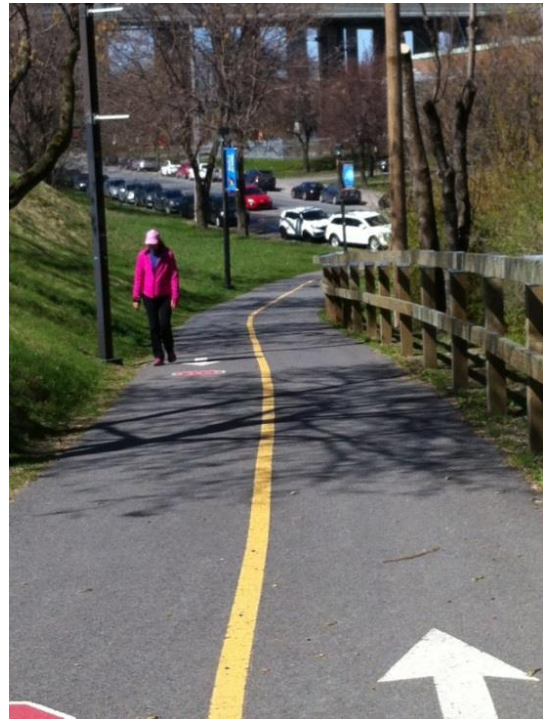
5. Canal de Lachine

Le pôle Gadbois occupe une place importante dans cette section du canal de Lachine. Une partie du pôle est du côté du quartier Ville-Émard/Côte Saint-Paul. Le canal de Lachine accueille une piste cyclable qui est présentement détournée vers le quartier Saint-Henri.



Photo gauche : Piste cyclable du Canal de Lachine du côté Saint-Patrick qui sera fermée pendant trois ans. Une situation déplorable.

Photo droite : détour prévu de la piste du canal de Lachine vers le chemin de la Côte Saint-Paul. La bifurcation mène actuellement vers une série de véhicules stationnés à contre sens qui rendent peu visibles les cyclistes voulant traverser le chemin de la Côte Saint-Paul. Il n'y a aucune mesure de protection des cyclistes. Une situation à corriger.



Source : Concertation VÉCSP.

6. La rue Saint-Patrick

Cette artère présente un grand flux de véhicules et de camionnage occasionnant des nuisances en termes de pollution atmosphérique, sonore et visuelle. Notons également que l'intersection de Monk et Saint-Patrick rend vulnérables les piétons et les cyclistes lors de la traversée, notamment en raison de la configuration des feux de circulation.



Arrêt d'autobus N° 54299 du circuit 37 Jolicoeur sur la rue Saint-Patrick, près du Pont Monk. L'espace laissé aux piétons est très limité et le sol couvert de glace à l'hiver limitant l'accès aux personnes à mobilité réduite et poussettes pour enfants.
Source Concertation VÉCSP.

5. Les recommandations en lien avec :

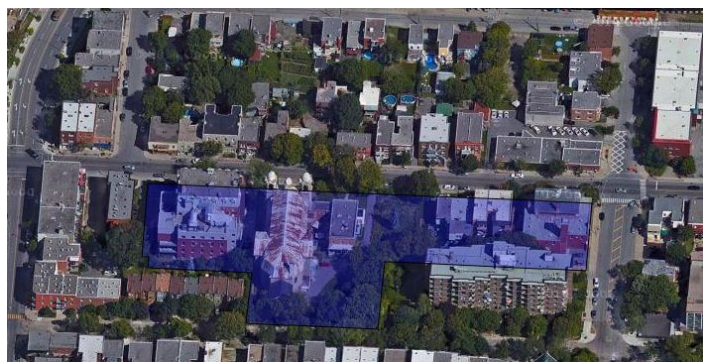
5.1 La qualité des milieux de vie

Nous considérons que les mesures de mitigation (bruit, poussières, îlots de chaleur, etc.) liées à la présence de l'échangeur ainsi qu'au chantier en cours doivent être mises en place en même temps que les travaux et perdurer au-delà de la fin de la construction.

Des solutions pratiques existent pour contrer les irritants liés au bruit, à la poussière et aux îlots de chaleur telles que l'utilisation d'espèces végétales selon les polluants identifiés et la mise en place d'un programme de rénovation des bâtiments pour l'implantation systématique de toits verts afin d'atténuer les effets d'îlots de chaleur. En 2009, l'organisme Pro-Vert Sud-Ouest a effectué des calculs afin de savoir combien d'arbres sont nécessaires afin de compenser les émissions de contaminants atmosphériques générés par les véhicules qui utilisent l'échangeur. Selon l'organisme membre : *« Il ne faut pas oublier ici que les quelques 300 000 véhicules qui circulent quotidiennement sur le Complexe Turcot émettent environ 300 000 tonnes de GES. Ainsi, si une forêt nouvellement implantée dans un secteur x absorbe 1 tonne de CO², par arbre pour contrer les GES émis par le complexe Turcot, nous devrions planter l'équivalent de 15 fois la superficie du parc Angrignon ce qui est énorme ! »*. Face à ce défi, les membres de Concertation soutiennent l'idée d'une forêt urbaine pour verdifier les abords de l'échangeur. Celle-ci, en plus de former un écran vert contre le bruit, la poussière et les polluants atmosphériques créeraient un espace pour la faune locale.

Là où c'est possible, nous recommandons de prévoir des aménagements qui aident à favoriser une bonne cohabitation avec les infrastructures, en portant une attention particulière à l'aménagement des espaces verts entretenus, à la limitation du bruit et de la pollution, de sorte à minimiser les risques en santé publique. Nous sommes certains que plusieurs études environnementales ont déjà été réalisées et démontrent les impacts des diverses pollutions sur la santé des résidents.

Pour améliorer la qualité du milieu de vie de ce secteur, nous croyons que l'arrondissement doit avoir une vision globale du quartier à savoir : développer une vie de quartier avec un équilibre entre les usages (commerces, entreprises, logements). D'ailleurs, l'ancien cœur du village de Côte Saint-Paul sur l'avenue De l'Église a un grand potentiel pour se développer en une rue



Territoire correspondant au site patrimonial de Côte-Saint-Paul sur l'avenue De l'Église tel que défini par la Ville de Montréal.

Source : Google.

commerciale vivante et diversifiée. La revitalisation de cette avenue peut passer par la mise en valeur du bâti patrimonial, à savoir l'Église St-Paul et le Centre Saint-Paul, et la reconnaissance de l'histoire du quartier ce qui contribue à renforcer le tissu social et communautaire.

Bien que le besoin de grands logements pour les familles avec trois enfants et plus ainsi que pour les ménages à faible revenu soit criant dans Ville-Émard/Côte St-Paul, le développement de logements sociaux communautaires doit avoir l'aval de la Direction de la santé publique (études sur la qualité de l'air, des bruits, des vibrations, etc.). Par contre, l'entretien et la salubrité du parc de logements existant en intégrant des mécanismes de maintien des populations en place est clairement une priorité.

5.2 La connectivité et la mobilité

En 2016, il est impératif de sortir de la logique de flux, de gestion de circulation et d'infrastructures (aspects techniques) liée au transport. Il faut plutôt s'engager dans une transition marquée par la volonté de créer des milieux de vie agréables en valorisant et en optimisant l'espace urbain.

Pour ce faire, il faut considérer d'abord et avant tout la qualité de vie des citoyens et des milieux de vie à travers une organisation territoriale permettant de ne pas sacrifier un territoire habité aux dépens de l'infrastructure routière la plus importante en Amérique du Nord.



La visibilité en plein jour est limitée sur cette voie partagée, rue
Angers, où voitures et cyclistes roulent ensemble.
Source : Concertation VÉCSP.

Nous voyons d'un bon œil l'utilisation des thèmes de mobilité dans les consultations de l'OCPM puisqu'ils permettent, à notre avis, de prendre en compte les raisons, les potentiels et les contraintes de déplacement. En effet, le contexte urbain, physique, économique, social et culturel influence directement la possibilité réelle et l'expérience positive de déplacement.

Aujourd'hui, les espaces et les infrastructures alloués aux transports actifs dans la mer de béton de l'échangeur sont, non seulement, insuffisants en termes de superficie et de qualité, mais peu conviviaux et n'offrent tout simplement pas une expérience urbaine positive. Aussi, nous recommandons une conception intégrée des espaces de transition et des parcours conviviaux.



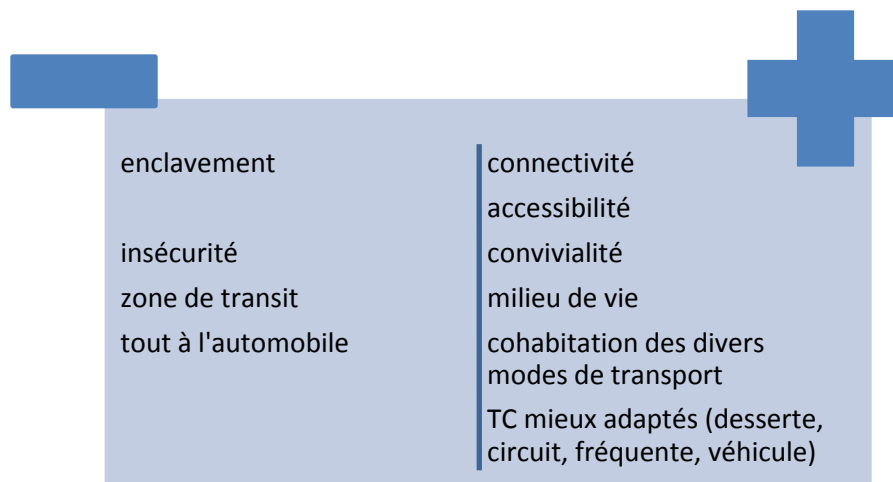
Mer d'asphalte rue de l'Église et Drake, près De La Vérendrye. Une des connections avec l'arrondissement de Verdun. Très dangereuse pour les piétons et cyclistes. De meilleurs aménagements sont de mise.

Source : Concertation VÉCSP.

Le succès du PDUES passe, entre autres, par une priorisation du milieu de vie contre le lieu de transit qui se traduit par :

- Des mesures d'atténuation des nuisances conséquentes à l'infrastructure future (verdissage, infrastructures piétonnes et cyclistes);
- Des pistes cyclables aménagées en site propre des rues De l'Église et Galt;
- Une amélioration de la connectivité avec le réseau de pistes cyclables de Montréal;
- Un entretien périodique des aménagements : par exemple, refaire, minimalement le marquage des intersections deux fois par année;
- Une déviation du camionnage de transit des rues du quartier vers le secteur Cabot;
- Des aménagements universellement accessibles;
- Des aménagements sécuritaires, même lorsqu'ils sont temporaires. Une visite des lieux et un parcours des nouveaux aménagements à pied et en vélo par les responsables du projet s'impose afin de vérifier la sécurité et le confort de ceux-ci.

Schéma de la transition souhaitée



5.3 La dynamisation économique et la cohabitation des fonctions

La vitalité économique d'un secteur est intrinsèquement liée à la condition économique de sa population. En ce sens, nous appuyons l'idée des quartiers de vie « complet » qui encourage la diversité de l'habitat, les emplois diversifiés, les liens avec les secteurs environnants (connectivité), les loisirs, les services et commerces de proximité (cafés, restaurants, épiceries, etc.) et plus encore. Nous croyons également qu'un quartier de vie « complet » offre une ambiance propice pour l'expérience piétonne.

Le maintien des secteurs d'emplois actuels (secteur Cabot, secteur de l'Église, etc.) doit prévaloir dans le PDUES en privilégiant les emplois locaux et les activités compatibles avec la cohabitation avec un milieu résidentiel (industriel léger, PME vertes, ateliers d'artistes, etc.). Plus concrètement, nous recommandons la consolidation de la vocation d'emplois du secteur Cabot et le développement des PME œuvrant dans les technologies propres et vertes.



Rue Eadie où cohabitent l'industrie légère et le résidentiel.
Source : Concertation VÉCSP.

Nous suggérons de revitaliser les artères commerciales (Monk et de L'Église) et le secteur Cabot en offrant avec les propriétaires un allègement fiscal pour rendre disponibles les locaux vides pour les artistes, les groupes et les organismes en économie de partage. Pour ce faire, la dynamisation économique doit être accompagnée de financement adéquat pour un véritable développement intégré.

5.4 Les équipements collectifs

Nous profitons de cette occasion pour mettre l'accent sur le Centre Saint-Paul qui est a été fermé aux organismes et à la population de Côte Saint-Paul à cause de la dégradation de son état depuis plus de 5 ans déjà. Il est impératif de préserver les édifices patrimoniaux et nous demandons qu'il soit restauré le plus rapidement possible pour éviter une perte totale. Cet



Centre Saint-Paul aujourd'hui fermé. Il fait partie du site patrimonial de Côte Saint-Paul appartenant à la Ville de Montréal.
Source : Google.

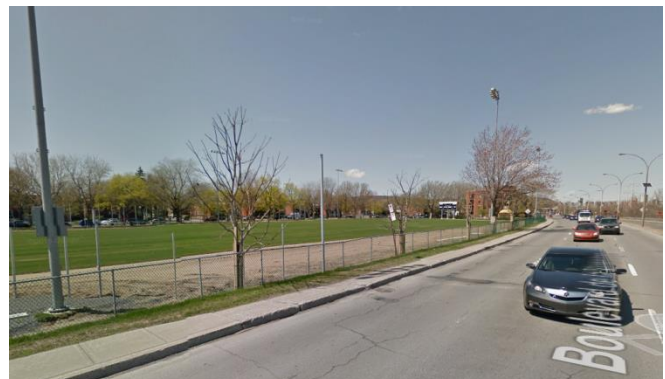
édifice appartient à la Ville-centre et nous croyons qu'il en va de sa responsabilité de trouver une solution durable pour entreprendre les rénovations nécessaires afin de remettre en état ce bâtiment. Sa réouverture aux acteurs du quartier et à la population contribuera énormément à la revitalisation de ce secteur.

Pour les équipements collectifs existants et ceux à venir, nous exigeons qu'ils soient accessibles à savoir, facilité de s'y rendre, diversité de la programmation et tarification selon les revenus de des usagers. Nous demandons aussi que les aménagements soient réalisés dans une perspective d'accessibilité universelle, c'est-à-dire des aménagements utilisables par tous les citoyens, en même temps, quelques soient leurs capacités ou limitations fonctionnelles.

Concernant, le nouvel espace prévu sous l'échangeur à l'angle des rues Saint-Patrick et De l'Église, nous suggérons la création d'un lieu de passage plutôt qu'un lieu d'activité en raison des possibles effets de cloisonnement, des vibrations et de bruit de l'échangeur. Pour cet espace, Il serait pertinent et intéressant de créer une ou des zones de graffiti libre comme il se fait dans le tunnel Rouen ou encore un lieu de commémoration historique des quartiers dans l'esprit de la promenade Smith. Nous suggérons également de ne pas fermer l'espace sur lui-même, mais plutôt le relier avec le réseau de parcs existants. Ce qui engendrera des liens sécuritaires et éviter une certaine compétition entre les parcs.

En 2009, l'organisme Pro-Vert Sud-Ouest, prévenaient que « *Les structures en remblais proposées dans le projet - en plus d'élever la source de pollution- entraîneront inévitablement la création de plusieurs « tunnels » ou, autrement dit, des passages insécurisant dans notre secteur* ». Maintenant qu'il est certain que des tunnels seront créés, il faut à tout prix s'assurer que ceux-ci soient bien éclairés et bien entretenus afin d'en améliorer le sentiment de sécurité.

Enfin, nous recommandons à l'arrondissement de mettre un accent particulier sur l'entretien des infrastructures existantes telles que les parcs De La Vérendrye et Angrignon au bord d'un boulevard traversé par un trafic intense qui génère des nuisances de bruit et des tempêtes de poussières. Ces parcs doivent bénéficier de mesures de mitigation pour contrer cet environnement malsain et ses effets néfastes sur la santé des familles, de leurs enfants et des sportifs qui le fréquentent. Le verdissement et les plantes dites dépolluantes sont de mise dans pareilles situations.



Vu du parc et du Boulevard De La Vérendrye, une artère de six voies à côté d'un parc destiné au sport. Source : Google.

6. Conclusion

Finalement, nous espérons que tous les efforts seront déployés pour améliorer la qualité du milieu de vie du secteur de Côte Saint-Paul défini par le PDUES. Nous appuyons l'idée des quartiers de vie « complet » qui encourage la diversité de l'habitat, les emplois diversifiés, les liens avec les secteurs environnants (connectivité), les loisirs, les services et commerces de proximité et plus encore.

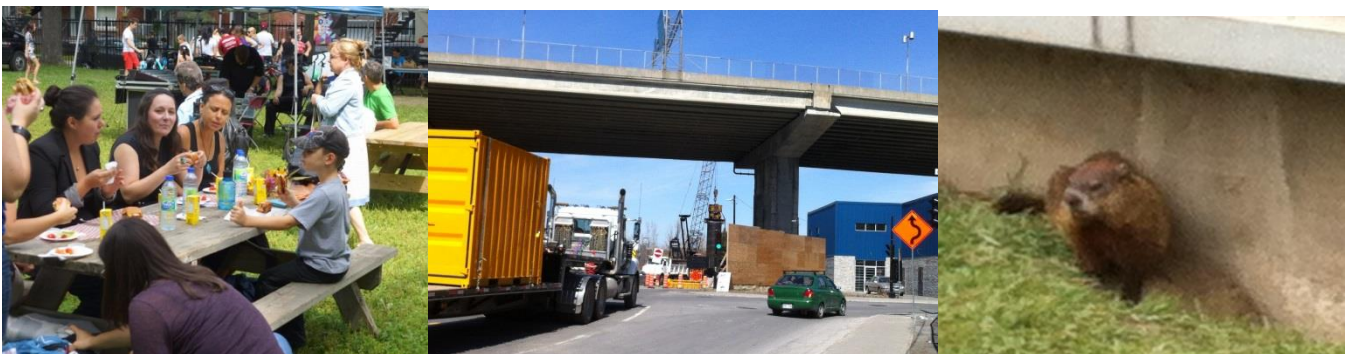
Pour ce faire, l'arrondissement doit favoriser une bonne cohabitation avec les infrastructures, en portant une attention particulière à l'aménagement des espaces verts, à leur entretien et à la limitation du bruit et de la pollution, de sorte à minimiser les risques en santé publique.

Concertation termine son mémoire avec les propositions suivantes :

- **Le développement d'un plan urbain social et économique à l'image et en accord avec les politiques des grandes métropoles mondiales qui encouragent les meilleures pratiques urbanistiques;**
- **Sa participation à la prise de décisions qui concernent l'évolution des différentes étapes du milieu de vie dans le quartier et de l'avancement des travaux;**
- **Sa collaboration visant à déterminer la façon d'aménager ces espaces verts, conviviaux et publics;**
- **La création d'un fonds pour des initiatives pérennes portées par les groupes communautaires (mécanisme de soutien à la communauté).**

Madame et messieurs les commissaires, à travers ce mémoire, nous espérons vous convaincre des besoins des résidents et usagers de notre quartier. Nul doute que vos recommandations auront un impact majeur sur le développement urbain, économique et social de ce secteur.

Les premiers à subir l'impact de la construction de cet échangeur sont les enfants, les aînés, les femmes, les hommes, la faune et la flore du quartier. Nous devons conséquemment tenir compte de leurs besoins car en dépit des chantiers et des nuisances, la vie continue à Ville-Émard/Côte Saint-Paul.



De gauche à droite : fête de quartier 2015 au parc Campbell ouest, centre : constructions et camionnage sur Saint-Patrick droite : une marmotte logeant sous le Centre Gadbois. Source : Concertation VÉCSP.