

Longueuil, mercredi 10 juin 2009

À Monique Gélinas
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Qc) G1R 6A6
Téléphone : 418-643-7447 poste 423
Sans frais : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

De Paul Legault

Longueuil, mercredi 10 juin 2009

Mémoire : projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

Je suis né sur l'île de Montréal. J'ai habité Verdun, Côte-Saint-Paul, Lachine, LaSalle, Vaudreuil sur le lac, le secteur Milton, le Vieux-Montréal, Rosemont, le centre-ville et maintenant j'habite à Longueuil près du métro. J'ai pratiqué ces modes de transport : marche, vélo, autobus, métro et automobile. Quand c'est possible, je choisis de marcher. Au besoin, je prends le métro et l'autobus. Je suis parfois mécontent du service, mais ça s'améliore. Je n'utilise la voiture que durant mes vacances et ponctuellement lorsque c'est nécessaire en évitant les périodes de pointe. Sur la route, il y a de nombreuses causes de frustration et avec le temps, j'ai compris qu'augmenter la capacité des autoroutes ne fait que diluer temporairement le poison. La solution durable est ailleurs. Pour une bonne qualité de vie, il faut vivre près de son lieu de travail. J'ai pu faire ce choix. Tous n'ont pas ce luxe.

Je propose des modifications qui permettront aux habitants, des secteurs résidentiels jouxtant ces échangeurs, de faciliter leurs déplacements à pied et à vélo. Dans la deuxième partie de ce document, je commente d'autres aspects du projet.

En plus de parcourir le site, j'ai consulté la carte 'GÉOMÉTRIE AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE ' du 19 novembre 2008 préparée par le consortium SNC-LAVALIN/CIMA. J'ai assisté à la séance d'information du BAPE au 75 square Sir-Georges-Etienne-Cartier le 20 avril 2009. J'ai parcouru le site à pied pendant deux jours. Je fais cette démarche volontairement et bénévolement parce que je pense que c'est important et nécessaire.

Toutes les photos de ce document sont des spontanés. Les éléments de cartes ont été collectés sur Internet.

1— Pour un complexe Turcot vraiment à l'échelle humaine.

Que signifie « vivre dans un quartier enclavé »? Un concept abstrait que j'illustre en partant de mes observations sur le terrain.

1.1— Le paradigme du piéton.

a) On doit marcher pour se rendre au vélo, à l'arrêt d'autobus, à la gare ou à l'auto. LA MARCHÉ À PIED EST LE MOYEN DE LOCOMOTION INNÉ DE L'ÊTRE HUMAIN.



Rue Atwater, 2009-juin-01, rue Saint-Jacques, 2009-avril-04, rue Jeanne-Mance, 2008-janvier-12, métro Lionnel-Groulx, 2009-juin-01 : Marcheurs.

b) TOUT LIEU QUI INTERDIT D'ALLER À PIED EST UN HANDICAP COLLECTIF. Il est aberrant et totalement inadmissible que l'on construise des corridors qui n'accommodent que les humains motorisés. Toute voie doit permettre avec facilité le passage à pied et avec des moyens alternatifs de transport comme le vélo, le patin à roues alignées et le fauteuil roulant.



Pont Mercier, 2009-avril-25, Trottoir Est de l'avenue Saint-Pierre, 2009-avril-25 : Interdits aux piétons.

c) Même à basse vitesse, l'automobile est mal adaptée aux arrêts, aux virages et aux dénivelés. Feux de circulation, courbes et rampes sont là pour pallier ces déficiences. Le vélo et le fauteuil roulant sont significativement moins exigeants que la voiture. Le piéton a peu de contraintes. Il peut tourner à quatre-vingt-dix degrés et prendre un escalier. Malheureusement, dans un échangeur, on considère d'abord les besoins de l'automobile. Ensuite, pour les autres, on aménage une piste méandreuse contournant les emprises. **LE PIÉTON NE FAIT PAS NATURELLEMENT LE CHOIX DE FAIRE DES DÉTOURS INUTILES.** Pour être bien servi, il doit avoir un droit de passage prioritaire, sécurisé et optimal. Dès le départ, les concepteurs d'un échangeur doivent tenir compte des besoins du piéton.



Boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, 2009-avril-25 : Il faut être décidé pour traverser une intersection non aménagée pour les piétons. Coin Notre-Dame et Angrignon, 2009-avril-25 : Se rendre à l'arrêt d'autobus demande beaucoup d'attention.

d) Le piéton n'a pas à justifier son existence. **ON NE JUSTIFIE PAS UN TROTTOIR PAR UN SEUIL DE FRÉQUENTATION. ON LE FAIT PARCE QUE C'EST NATUREL ET ÉVIDENT.**



Ville Saint-Pierre, Notre-Dame, Angrignon, Notre-Dame, Addington, Angrignon, Angrignon, 2009-avril-24-25 et 2009-juin-01 : Une poutre d'équilibre n'est pas un trottoir.



Pullman, autoroute 20, Pullman, Pullman, boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, Notre-Dame, 2009-avril-24-25 : Un bas-côté poussiéreux n'est pas un trottoir.

e) UN PASSAGE PIÉTONNIER OPTIMAL OBSTRUÉ EST CONSTAMMENT RECRÉÉ. Il suffit de penser à ces clôtures bordant les voies ferrées. Sitôt bouché, sitôt troué. Tout le monde y passe; pas seulement les enfants. Là où ça traverse, il est préférable de créer un passage sécuritaire.



Île des sœurs, 2007-juin-14, Longueuil, 2007-juin-26, Montréal (5 fois), 2007-mai-24, 2007-mai-18, 2008-avril-03, 2006-septembre-20, 2007-mai-04 : Se libérer des clôtures.

Je suis un marcheur curieux et impénitent. Constater qu'une destination toute proche est projetée au loin par un interdit de passage est choquant. Constater qu'il existe un passage réservé aux autres moyens de locomotions est révoltant.

Ségrégation : séparation stricte réglementée des personnes appartenant à un groupe social (défini par la classe, la race, etc.) dans la vie publique (source : Antidote RX, v4).

Une autoroute est réservée aux autos; passe encore; s'il existe une alternative. Mais un pont exclusif! Rien ne peut justifier ça! Cette mentalité de tout à l'auto doit disparaître. Dans un projet intégrateur, les concepteurs doivent systématiquement s'assurer que, pour toute autoroute, il existe des alternatives valables pour les autres modes de transport. Une atténuation des inconvénients n'est pas suffisante. Il faut optimiser et maximiser le nombre de passages piétonniers.

La sécurité sert souvent de prétexte pour justifier un refus de passage. Le véritable obstacle c'est le coût d'une installation sécuritaire. Cette reconstruction, c'est beaucoup d'efforts et beaucoup d'argent pour accommoder les automobilistes. Les piétons et autres usagers ont droit aux mêmes égards.

1.2— La section entre l'échangeur de La Vérendrye et le canal Lachine.

Plusieurs rues seront fermées à la circulation automobile. C'est bien. Mais aucune rue n'a à être fermée aux piétons. Maximiser et optimiser, c'est ça. Un détour à pied, c'est long. Partout, où il est possible d'aménager un trottoir, il faut le faire.



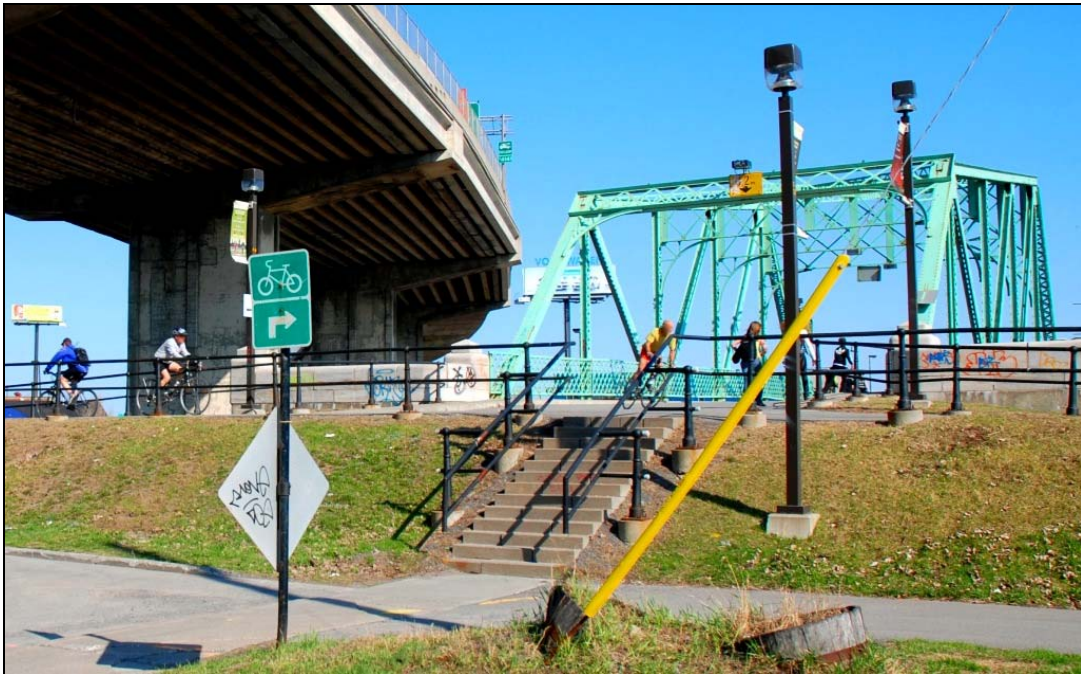
Rue Hadley, 2009-avril-25 : Compromis fonctionnel à l'esthétique discutable.



Rue Laurendeau, 2009-avril-25 : Interdit fonctionnel à l'esthétique discutable.

1.3— L'échangeur Turcot, bras Sud.

Depuis que le centre Gadbois est dans un cul-de-sac, il est beaucoup plus sécuritaire et agréable d'y circuler à pied et à vélo. Il faut préserver l'accès au vieux pont de l'Église et à la piste cyclable du canal Lachine.

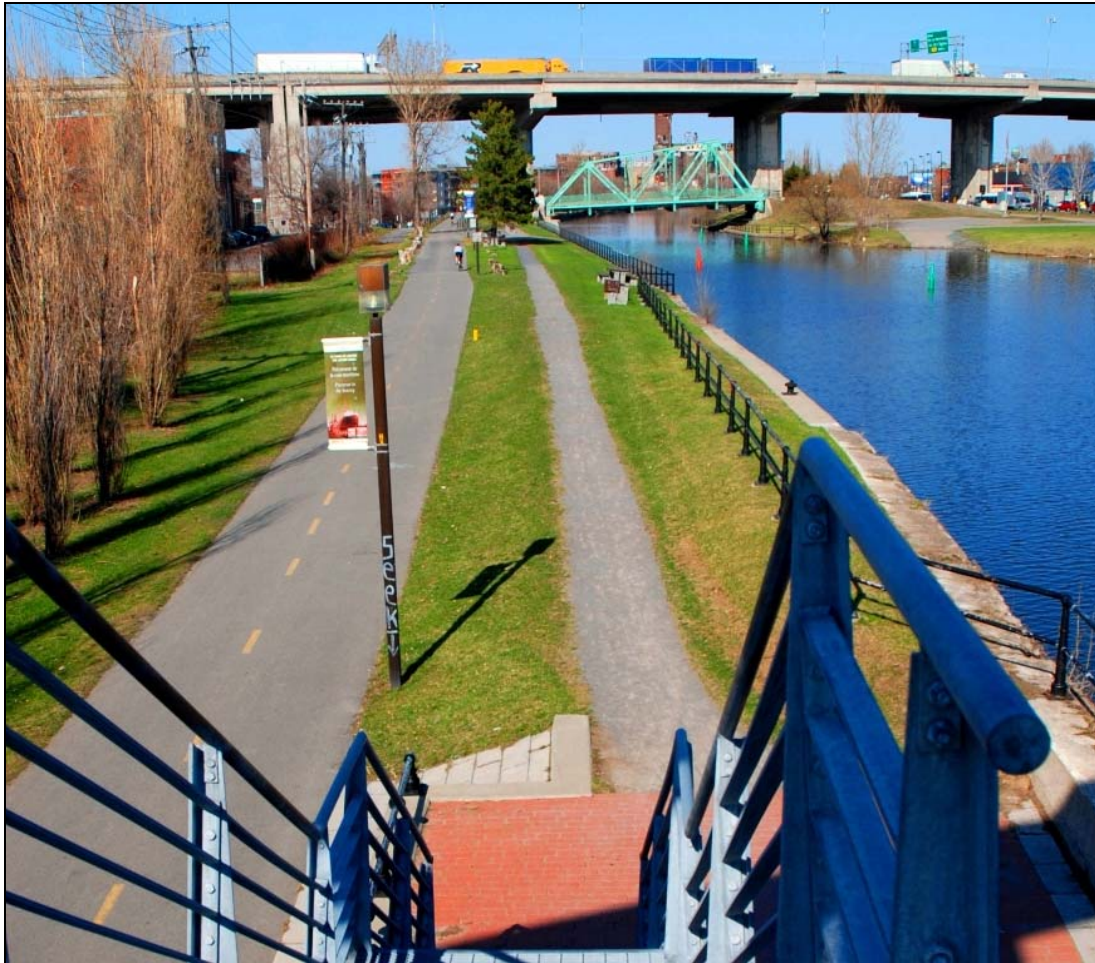


Vieux pont de l'Église, 2009-avril-24 : Un patrimoine mis en valeur.

Le prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul va ramener la circulation dans le secteur comme c'était le cas avant l'ouverture du pont Monk. Ça risque de devenir une voie de contournement de l'échangeur Turcot. Il faut interdire les raccourcis par le stationnement du centre Gadbois. Des trottoirs des deux côtés et des traverses balisées renforceront la vocation locale du chemin de la Côte-Saint-Paul.



Centre Gadbois, 2009-avril-24 : Un atout dans un environnement à améliorer.



Trois ponts, 2009-avril-24 : Du haut de l'escalier du très convivial pont Monk, une vue sur le patrimonial pont de l'Église et sur l'anonyme superstructure autoroutière.

1.4— L'échangeur Turcot, bras Est.

La rue Carillon est surtout utilisée par les locaux. Il est dommage de la voir disparaître. Quoi qu'il en soit, il faut joindre la piste cyclable Pullman à la piste cyclable du canal Lachine en passant par ce nouveau cul-de-sac Carillon et le centre Gadbois. C'est là un excellent défi pour les ingénieurs; concevoir une piste directe, conviviale et sécuritaire passant près de la partie la plus dense de l'échangeur. Et pourquoi pas y construire une plateforme d'observation. On présente l'échangeur comme une œuvre d'art. Il doit être permis de l'admirer. Ceci n'est pas un commentaire ironique. L'échelle humaine, c'est aussi ça.



Rue Carillon, 2009-avril-24 : Une rue VRAIMENT utilisée par les locaux. Elle sera tronquée.

Un escalier liant Pullman à Saint-Jacques dans ce secteur sera le bienvenu.



Sentier Pullman Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Une sente pentue soulignée par le temps. À cet endroit, un escalier est requis depuis longtemps.

La section de l'autoroute qui détruit un côté de la rue Cazelais et les lofts de la rue Saint-Rémi n'a pas la note de passage. Je trouve étrange qu'on envisage une destruction permanente de logis pour permettre la coexistence temporaire de voies rapides. Refaire les plans pour sauver ce tissu urbain est nécessaire quitte à interrompre la circulation sur l'autoroute pendant le chantier.



Rue Cazelais, 2009-avril-24 : Un milieu de vie à protéger.



Rue Saint-Rémi, 2009-avril-24 : Un milieu de vie à protéger.

1.5— L'échangeur Turcot, bras Nord.

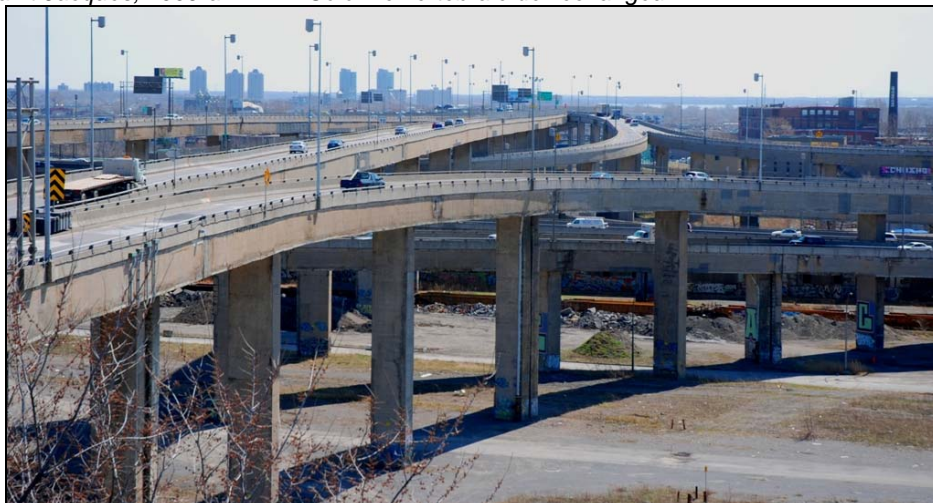
La rue Saint-Jacques, près du boulevard Décarie, est le meilleur endroit pour regarder le chantier. Y aménager un observatoire est souhaitable. De toute manière, les curieux y viendront.



Vue de Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Épaule Est de l'échangeur.



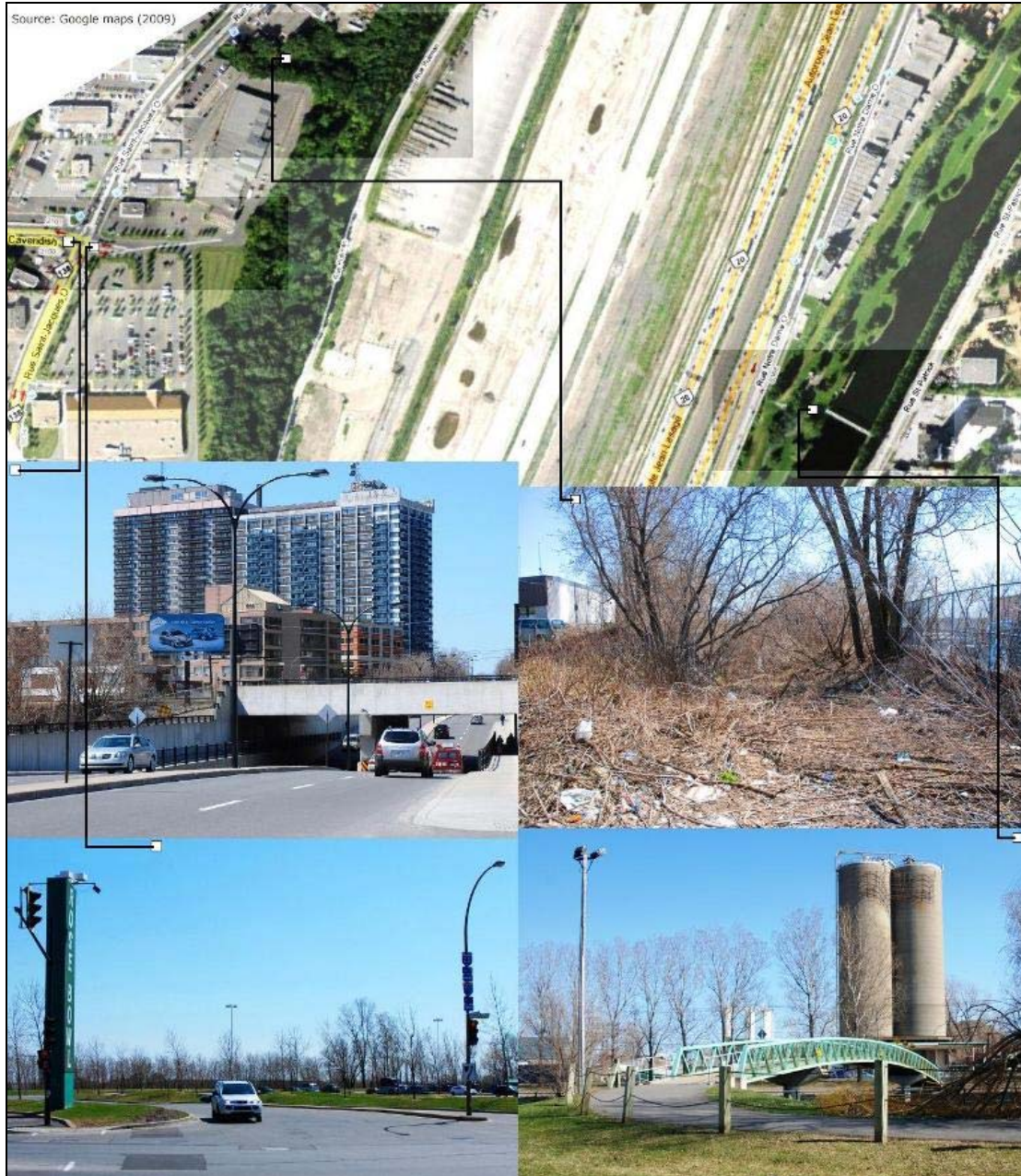
Vue de Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Colonne vertébrale de l'échangeur.



Vue de Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Épaule Ouest de l'échangeur.

1.6— L'échangeur Turcot, bras Ouest jusqu'à l'échangeur Montréal-Ouest.

Il existe déjà deux pistes cyclables parallèles; celle du boulevard Maisonneuve et celle du canal Lachine. S'ajoutera en bas de la falaise, la piste Pullman. La falaise Saint-Jacques est obstacle naturel. L'autoroute et les voies ferrées sont des déchirures. Il faut remédier à ça en reliant les trois pistes. La première option est une passerelle dans le prolongement du boulevard Cavendish dont l'emprise semble aller jusqu'à la falaise. La deuxième option est un vieux chemin condamné appartenant à la ville à l'est de Cavendish. Un ponceau traverse le canal Lachine de l'autre côté.



Extrait « Google maps », 2009-avril-16, vue nord de Cavendish, 2009-avril-24, vue Sud de Cavendish, 2009-avril-24, chemin abandonné, 2009-avril-24, ponceau sur Canal Lachine, 2009-avril-24 : Connecter les trois pistes créera un lien fonctionnel du boulevard Cavendish au boulevard Newman.



Extrait « Google maps », 2009-juin-08, extrait « Montreal Cartographic Plans Map Index », 2009-juin-07 : Deux options; passerelle Cavendish et/ou chemin descendant la falaise.

Dans ce cadre, une éventuelle gare Cavendish (train de banlieue ou desserte de l'aéroport) serait un ajout intéressant au réseau de transport collectif.

Le boulevard Angrignon doit permettre le passage des piétons jusqu'à la piste cyclable Pullman. Un escalier liant Pullman à Saint-Jacques dans ce secteur sera le bienvenu. Le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, le boulevard Angrignon, la rue Pullman et la rue Notre-Dame doivent avoir des trottoirs des deux côtés. À tous croisements sous les viaducs, il faut des escaliers.



Sous le viaduc Angrignon, 2009-avril-25, sur le viaduc Angrignon, 2009-juin-01 : Prix orange au bel escalier qui joint le trottoir Ouest du viaduc à Saint-Patrick. Prix citron à ce même escalier qui aboutit à un petit bout de trottoir orphelin côté Est. Cet étrange cul-de-sac réservé aux piétons est-il entretenu l'hiver?

Un autre prix citron au viaduc Angrignon. Il n'y a aucun escalier pour descendre sur la piste cyclable du canal Lachine.

Les tenants du prolongement de Cavendish vers le nord voudront éventuellement profiter de la reconfiguration de la cour Turcot pour suggérer un prolongement vers le sud. Il faut éviter ça.

2- Commentaires et recommandations.

2.1— Ségrégation sur les ponts.

Les trottoirs du pont Jacques-Cartier sont fermés en hiver. C'est une perte. Je ne suis plus de ceux qui bravent les intempéries sur un vélo, mais plusieurs m'ont remplacé. Maintenir les pistes cyclables fonctionnelles ouvertes toute l'année est important. La piste de la traverse Turcot, si elle se réalise, fera partie de ces pistes cyclables fonctionnelles qu'il faudra maintenir l'hiver. Cela sera d'autant plus facile, si on la couvre. Faites-en un exemple à suivre; un passage couvert de capteurs solaires. Il existe déjà d'élégantes solutions qui peuvent s'adapter.



South Western Motorway, Manukau Harbour, Auckland, NZ, 2004-décembre-03 : Une piste cyclable sous le tablier d'un pont autoroutier.



Rue de Roberval (Côte Saint-Paul), 2009-avril-25 : Un espace sous le tablier d'une autoroute surélevée.



Shibuya (Tokyo, Japon), 1993-novembre, Sydney (Australie), 2000-janvier : Passerelles piétonnières surélevés.



Singapour, 2005-mars-19, Winnipeg, Manitoba, 2007-juillet-30 : Passerelles piétonnières couvertes.



Longueuil, 2009-juin-01, Auckland, NZ, 2004-novembre-08 : Vaincre la gravité.



Chemin Glen, 2009-avril-24 : Passages oubliés à mettre en valeur.

Il faut faire cesser la discrimination sur les ponts de l'île. Tous les nouveaux ponts doivent permettre le passage sécuritaire des piétons à l'abri des intempéries. À moyen terme, tous les ponts existants doivent être modifiés pour répondre à cette exigence. Les solutions existent déjà. Il ne manque que la volonté des décideurs.



Cologne, Allemagne, 2000-juillet, Ottawa, 2007-juillet-10, Montréal, 2006-septembre-24 : Trois tabliers pluralistes.



Zurich, Suisse, 2005-avril-10, Longueuil, 2009-juin-01 : Rails et trottoirs; de bons copains.



Lucerne, Suisse, 2005-avril-09, Rome, Italie, 2005-avril-01, Singapour, 2005-mars-20 : Discrimination positive envers les piétons; une tradition oubliée à redécouvrir sans état d'âme.

2.2— Grand dérangement sur Cazalais et Saint-Rémi.

Supposons un instant que l'on décide de raser l'échangeur Turcot et d'enlever le bitume et les voies ferrées afin de disposer d'un bel espace vide pour y ériger les nouvelles infrastructures. On exproprie le CN, le CP en leur promettant qu'ils auront dans un avenir incertain le premier droit d'achat sur de nouvelles emprises pour remplacer les anciennes. Aux automobilistes qui peuvent prouver qu'ils utilisent l'échangeur sur une base régulière, on propose trois mois d'essence gratuite. Et voilà, tout est réglé. Les mesures d'atténuation des inconvénients ont fonctionné. C'est à peu de chose près ce qu'on propose aux expropriés.

Aux usagers de l'échangeur, on garantit qu'ils ne seront pas incommodés. On va construire les nouvelles infrastructures avant de démolir les anciennes. Va-t-on construire les nouveaux logis avant de détruire les anciens? Deux poids, deux mesures?



Rue Cazalais, 2009-avril-24 : Logis où autoroute?



Rue Saint-Rémi, 2009-avril-24 : Logis où autoroute?

2.3— Les espaces gris.

Aux concepteurs du projet. Sur vos très jolies cartes, les sols près de l'autoroute et sous certaines voies élevées apparaissent comme des espaces verts. Je vous félicite pour cet optimisme délirant. Je marche beaucoup et partout. Je vous informe qu'il s'agit plutôt d'espaces gris souvent jonchés d'immondices que les automobilistes oublient en passant et que le vent porte. S'il vous plaît, modifiez vos cartes pour tenir compte de la réalité. Je recommande qu'à l'avenir, les espaces gris soient considérés comme tels dans les études d'impact et sur les cartes. Pour valoriser ces espaces, il existe des usages appropriés. Et pas seulement des stationnements. Voici quelques concepts.



Rue Cabot, 2009-avril-25 : Garages et zone d'entreposage. Il faut bien entendu prévoir des structures qui ne laissent pas passer les coulis de sel et ne se désagrègent pas avec le temps.



Longueuil, 2009-mai-30 : Utilité publique (traitement des eaux). À la limite de l'espace vert d'apparat, si la circulation automobile n'est pas trop dense et si les éclaboussures ne sont pas projetées trop loin des voies.



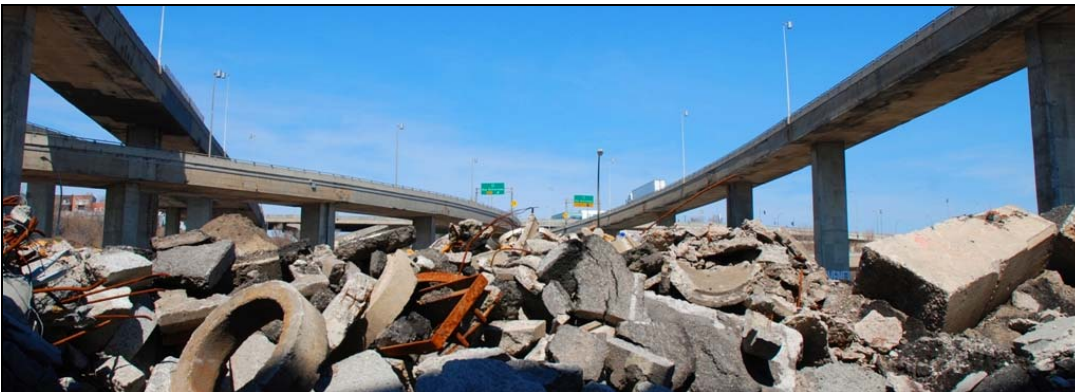
Longueuil, 2009-mai-24 : Marre à quenouille. Une autre idée verte. Ça serait bien d'y mettre des grenouilles, mais ces petites bêtes sont très sensibles à la pollution. Elles ne survivraient dans l'écosystème Turcot.



Tokyo, 1999-août : Parc pour enfant. Est-ce approprié près du centre Gadbois? Il faudra d'abord démontrer que le taux de survie des enfants dans l'environnement Turcot est assez élevé pour justifier de telles dépenses.



Échangeur Turcot (échantillon numéro 1), 2009-avril-25 : Monticules terreux et matériaux divers.



Échangeur Turcot (échantillon numéro 2), 2009-avril-25 : Amas béton, bitume et ferraille.

Faut-il choisir un style parmi ces deux échantillons?
Le passé est-il garant du futur?

2.4— La falaise Saint-Jacques.

Cet espace linéaire négligé a beaucoup de potentiel. En plus d'une piste cyclable, il est possible d'aménager un sentier sur son flanc et des aires de repos. On peut aussi en faire une réserve faunique. En supposant que la faune puisse survivre à l'écosystème autoroutier grandissant.



Falaise Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Il ne manque qu'un peu d'entretien et une table à Pique-nique.

Une TRÈS GROSSE CORVÉE de nettoyage est à prévoir.



Falaise Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Des ordures ménagères.



Falaise Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Des pneus.



Falaise Saint-Jacques, 2009-avril-25 : Dépotoir éclectique.

Il est essentiel de s'assurer de la collaboration des commerces surplombant la falaise.



Falaise Saint-Jacques, 2009-avril-24-25 : Clôtures à déchets?

La falaise et le parc du canal Lachine peuvent devenir de belles bordures vertes. À nous d'y voir.



Falaise Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Un écran vert (brun au printemps).

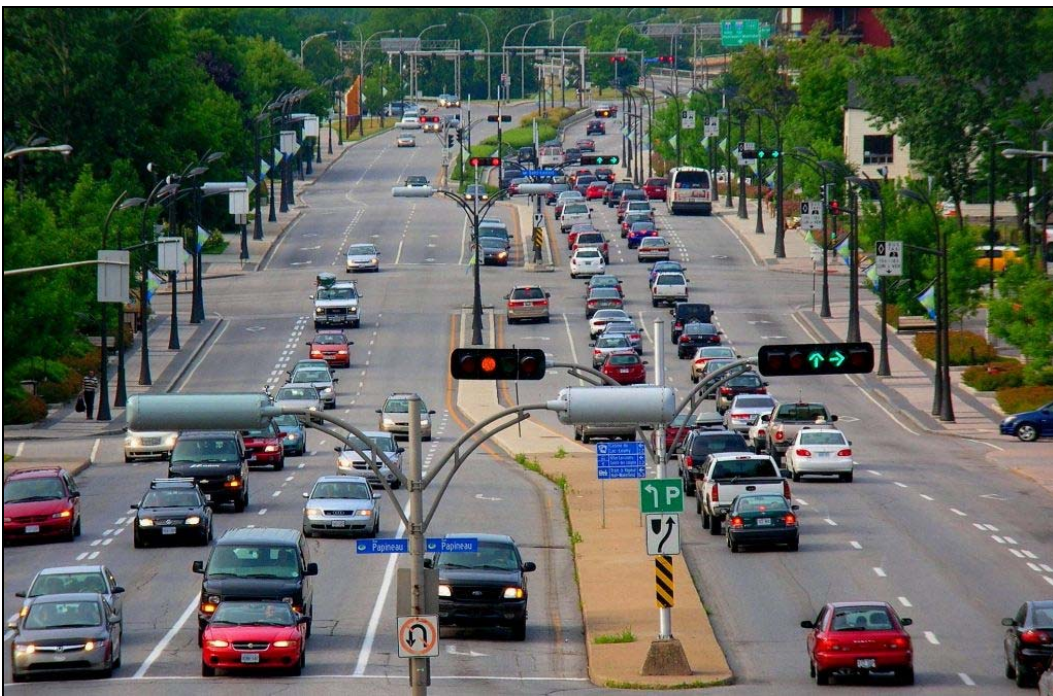
2.5— À tout robinet, bon drain.

L'île de Montréal n'est pas un corridor, c'est un point d'aboutissement. Dans un tel système, les apports doivent être évacués au moins aussi vite qu'ils entrent, sinon il y a engorgement. C'est ce qui se passe avec le réseau autoroutier au centre de l'île. À s'entêter à vouloir équilibrer les sorties et les entrées, on crée un système avec un très faible niveau de tolérance. À chaque augmentation de la capacité dans une section du réseau, on impose aux secteurs adjacents une surcharge. C'est aberrant. Le drain sanitaire du réseau autoroutier est le réseau local du centre de l'île. Il déborde au détriment de ses habitants.



Montréal; une destination, 2007-juin-06, 2006-novembre-02, 2009-juin-04, 2009-juin-04 : Le rêve de fluidité conduit inexorablement à la stagnation sur les ponts et sur les grandes artères du centre-ville.

Pour stabiliser un tel système, il faut une capacité d'accueil moindre que la capacité d'évacuation. Voici un début de solution. Sur le pont Champlain, on conserve les trois voies sortantes et on ne laisse que deux voies entrantes. La sixième voie est réservée en tout temps au transport collectif. La direction y est inversée au besoin. Il n'est plus nécessaire de bouger la barrière de protection qui peut être renforcée. Au centre-ville, le boulevard urbain demeure la meilleure méthode d'atténuation. Un compromis acceptable pour les résidents.



Boulevard René-Levesques, 2007-juillet-10 : Voie d'accès au centre-ville.

2.6— Des alternatives.

Aux concepteurs du projet. Je me pose beaucoup de questions à propos des choix qui ont été faits dans ce projet. J'aimerais avoir des réponses complètes et démontrées.

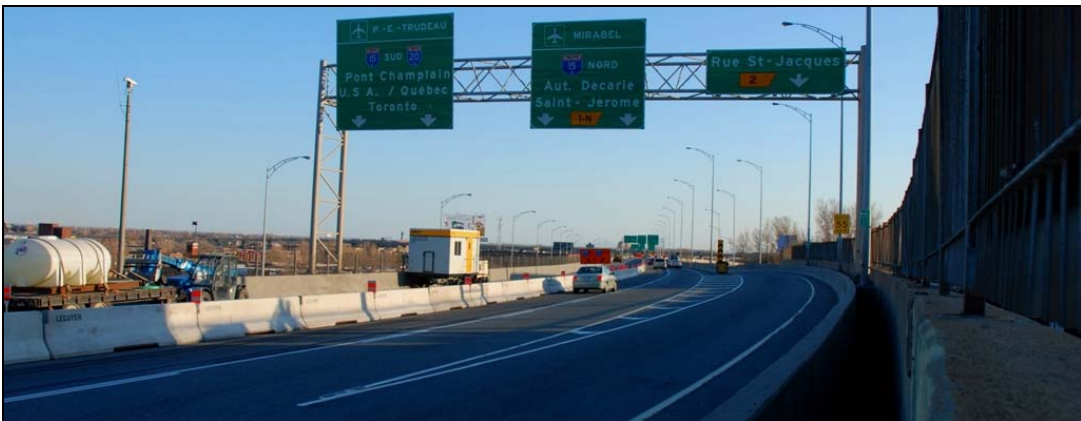
Au nord de la rue Saint-Jacques, il y a l'immense site du CUSM. Dans l'axe, il y a le poste Glen (alimentation électrique de Westmount) et un concessionnaire automobile. Avez-vous étudié la possibilité d'y faire passer une section de l'autoroute?



Terrain CUSM, 2009-avril-25 : Une immense zone de travail. Les flèches pointent sur deux groupes de panneaux signalétiques de l'autoroute 720.



Poste Glen, 2009-avril-24 : Une utilité publique contournée. La flèche pointe sur le premier groupe de panneaux signalétiques de l'autoroute 720.

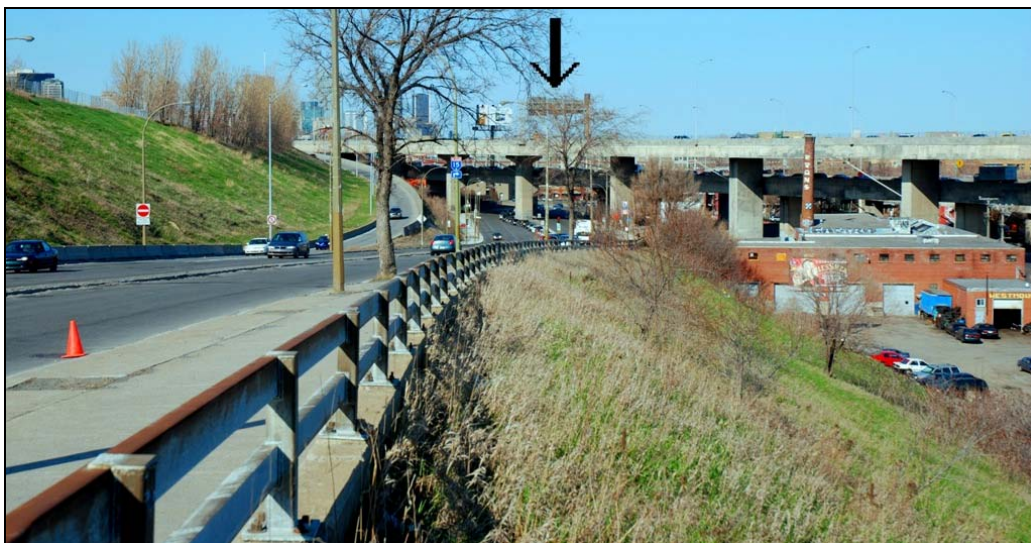


Autoroute 720, 2009-avril-24 : La courbe qui évite le poste Glen. En avant-plan, le premier groupe de panneaux. En arrière-plan, le deuxième groupe de panneaux.



Rue Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Concessionnaire automobile.

Avez-vous étudié ce que permettrait une modification de l'élévation de la rue Saint-Jacques?
 Avez-vous étudié la possibilité d'utiliser Pullman comme autoroute temporaire?
 Avez-vous étudié la possibilité d'utiliser l'ancienne gare de triage comme autoroute temporaire?



Rue Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Une large rue. La flèche pointe sur le deuxième groupe de panneaux signalétiques de l'autoroute 720.



Pullman, 2009-avril-24 : Secteur des ateliers. La flèche pointe sur le deuxième groupe de panneaux signalétiques de l'autoroute 720.

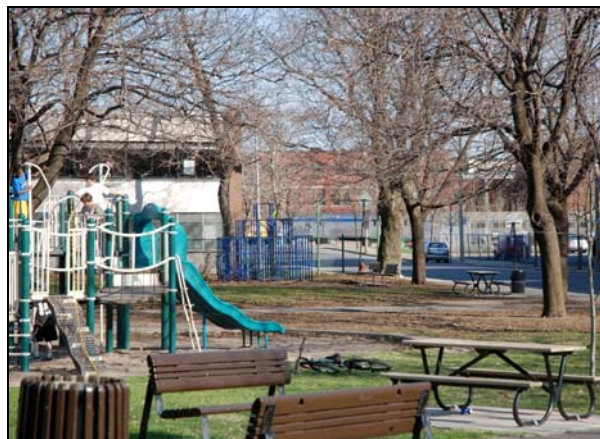


Pullman, 2009-avril-24 : Secteur de l'ancienne gare de triage.



Ancienne gare de triage, 2009-avril-24 : La petite flèche pointe sur le deuxième groupe de panneaux. La grosse flèche pointe sur une grande arche où peut passer une autoroute temporaire. La photo a été prise à partir du viaduc Angrignon.

Des terrains seront récupérés au sud de la nouvelle emprise de l'autoroute dans l'ancienne gare de triage Turcot. C'est excellent. L'échangeur Turcot occupe une superficie énorme. Là aussi, il est possible de minimiser l'espace requis pour les superstructures. Avez-vous étudié la possibilité de resserrer l'échangeur près de la falaise? Les terrains récupérés seraient adjacents au tissu urbain encore vivant. Ils auraient plus de potentiel que ceux situés à l'ouest de l'échangeur Turcot.



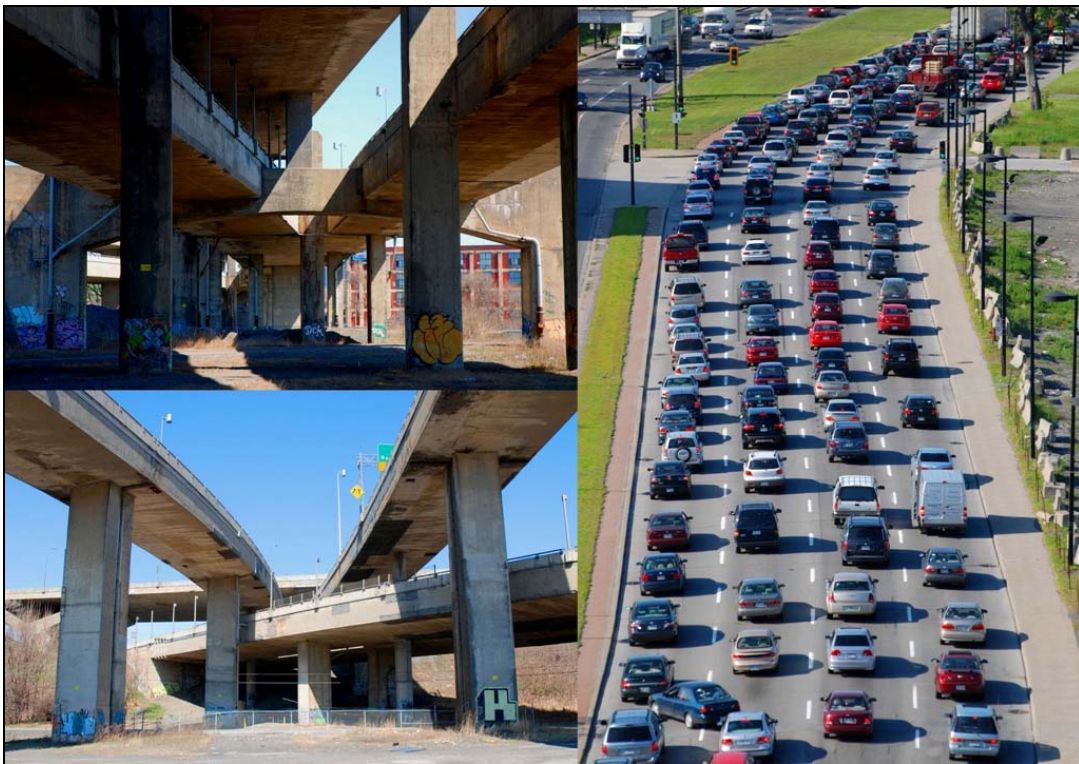
De Courcelles et Saint-Jacques, 2009-avril-24 : Tissu urbain vivant.

3. Conclusion

La cour Turcot est un corridor essentiel au transport et à l'industrie. Mais, il y a beaucoup plus que ça à considérer. Augmenter de vingt-cinq pour cent la capacité de l'échangeur est une aberration. Sa reconstruction est une occasion de mieux faire en considérant tous les aspects. Un nouveau projet est requis.

Je vous demande de considérer les impacts négatifs qu'un tel projet amène : destruction de tissus urbains, augmentation de la pollution de l'air, augmentation du bruit, incidences sur la santé des résidents et dégradation des conditions de vie. Il faut moins de véhicules au centre de l'île. Révisez votre projet. C'est nécessaire. C'est une question de dignité humaine.

Supposons l'autoroute 20 augmentée et la rue Notre-Dame devenue autoroute. C'est plus qu'une autoroute pendulaire; c'est une deuxième autoroute métropolitaine. L'automobiliste arrivant par un bout de l'île (où par le pont-tunnel Louis-Hypolite-Lafontaine) pourra choisir entre la 40 ou la 20-720-Notre-Dame. Une répartition des véhicules sur les deux axes à grand débit est prévisible. Ville-Marie deviendra un GROS bouchon de circulation.



La cathédrale Ville-Marie, 2009-avril-25, la gueule de Décarie, 2009-avril-25, le repoussoir Notre-Dame, 2009-juin-04 : Faire une place pour l'être humain. Une question d'éthique. Un talus poussiéreux et bruyant n'est pas ce dont nous avons besoin.

J'ai un cauchemar. Si pour satisfaire les banlieusards, nous augmentons sans cesse la capacité des autoroutes au centre de l'île, nous finirons par habiter un immense enchevêtrement de rubans de béton qu'on pourra renommer l'échangeur Montréal.

J'ai un rêve. Sur une nouvelle autoroute 20 de modeste capacité, un automobiliste regarde le train le dépasser. Quelle meilleure publicité peut-on avoir pour le transport collectif?

Si le sort des résidents voisin de l'autoroute ne vous émeut pas, alors faites-le pour ce castor qui a élu domicile, depuis un certain temps, près du viaduc Angrignon. C'est un animal discret et tenace; un faiseur de barrages. Il mérite qu'on pense à lui. Il a besoin d'un environnement assaini.



Barrage de castor urbain près du viaduc Angrignon, 2009-avril-25.



Environnement du castor urbain vivant près du viaduc Angrignon, 2009-avril-25.



Garde manger du castor urbain vivant près du viaduc Angrignon, 2009-avril-25.



Ville Saint-Pierre, 2009-avril-25.

On ne peut pas se contenter de tourner le dos. C'est trop important.

Paul Legault
Un citoyen concerné.