

## **Impact sur l'aménagement du territoire du projet du MTQ**

**En étudiant le projet actuellement déposé par Transports Québec, nous devons nous poser les questions suivantes :**

- Ce projet s'intègre-t-il harmonieusement à son milieu ?
- L'option proposée est-elle la solution qui aurait le moins de répercussions négatives sur la qualité de vie des citoyenNEs résidantEs et sur l'accès aux équipements collectifs?
- Ce projet permet-il de remédier à d'anciens problèmes urbains ou infrastructurelles ?
- En quoi le projet favorise-t-il le développement du Sud-Ouest ?

**En termes d'attentes, sur un projet d'une telle envergure, nous pourrions souhaiter :**

- Une amélioration des liens entre les parties est et ouest de l'arrondissement du Sud-Ouest,
- La protection de la falaise Saint-Jacques,
- La revitalisation des secteurs industriels,
- Le renforcement du potentiel économique et récréo-touristique du Canal de Lachine,
- L'assurance de la qualité des milieux de vie.

**Pourtant, le choix du MTQ d'installer les voies autoroutières sur des remblais (monticule de terre et de gravas de l'ancienne structure autoroutière sur lequel passerait la nouvelle autoroute) amène de nombreux impacts négatifs :**

- La fermeture de plusieurs accès entre les parties est et ouest du territoire.
- L'accentuation de l'enclavement du secteur industriel Cabot du secteur résidentiel Galt.
- Le déplacement d'entreprises et une perte de terrains industriels.
- Le gaspillage d'espace résultant d'une augmentation de l'emprise au sol de l'autoroute (de 30 mètres à 80 mètres maximum).
- L'abaissement de la structure autoroutière au dessus du Canal de Lachine.
- La coupure visuelle et le cloisonnement paysager.
- L'amputation du quartier résidentiel historique du Villages-des- Tanneries.

En effet, dans Côte St-Paul, l'accès au secteur industriel Cabot et aux berges du Canal de Lachine serait limité à 3 entrées sur 5. À pieds, les rues St Patrick, Laurendeau et Angers seraient conservées. Par contre, les rues Hadley et Eadie seraient coupées par la présence d'un remblais.

De la rue Green dans St Henri à la rue York dans Côte St-Paul, la majeure partie des structures aériennes actuelles seraient remplacées par des remblais ce qui limitera le passage de la lumière.

D'autre part, la majeure partie de ces remblais, de la rue Laurendeau dans le secteur Galt de Côte St-Paul à l'échangeur Turcot et tout le long de la 720 dans St Henri serait rabaissé d'environ 6 mètres. La circulation autoroutière serait donc beaucoup plus visible ou éventuellement cachée du regard par un mur antibruit qui obscurcirait également la vue et augmenterait le sentiment d'enclavement de ces quartiers.

En terme de paysage, la vue sur le Mont Royal actuellement visible du secteur Galt de Côte St-Paul (perspectives par-dessous la structure aérienne actuelle de la rue Hadley ou Eadie) serait dorénavant effacé par la présence du remblais.

Aux abords du Complexe sportif Gadbois, la nouvelle autoroute longerait le bâtiment. La petite rue sur le côté du bâtiment rejoignant le rue Notre Dame n'existerait plus. Elle serait remplacée par une nouvelle voie ramenant la circulation sur Notre Dame en direction du boulevard Monk.

Seuls les véhicules d'urgence seraient autorisés à longer Gadbois. Pour ce qui est des stationnements actuellement sous l'échangeur Turcot, ceux-ci seraient vraisemblablement relocaliser en arrière du bâtiment.

Dans St Henri, dans le « Village des Tanneries », la nouvelle autoroute passerait sur le côté nord de la rue St Rémi et le nord de la rue Cazalais. Détruisant plus de 150 logements et expropriant entre 300 à 400 personnes, ce projet rapproche l'autoroute des habitations et ampute un secteur constitué des quelques rues historiques restant de la création du quartier de St Henri. Voir aussi l'onglet du site Internet « Impact sur le logement locatif ».

Dans Côte St-Paul, la nouvelle autoroute nécessite l'acquisition de 3 entreprises privées du secteur industriel Cabot (dont « Crane » dont le bâtiment aurait pu être reconnu comme faisant partie de notre patrimoine architectural). La nouvelle voie passerait également sur l'éco-centre Eadie qui devrait être relocalisé dans le même secteur industriel sur St Patrick.

Enfin, en ce qui concerne l'espace même des remblais et la réalité de leur emprise au sol, ceux-ci représenteraient environ 80 mètres au sol (dans le scénario le plus large). Aussi, dans le cas de Côte St-Paul où le projet du MTQ éloigne l'autoroute du secteur résidentiel, il est important de considérer que le remblais et ses pentes vont représenter une place importante dans cet espace « gagné ».