

**PRÉSENTATION DU MÉMOIRE
DE M. ALEXANDRE CARRUTHERS**

LE PRÉSIDENT :

Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation. Nous allons maintenant inviter monsieur Alexandre Carruthers. Bonjour, Monsieur !

M. ALEXANDRE CARRUTHERS :

Bonjour, Monsieur le président, et Monsieur, Madame les commissaires! Je vais essayer de le faire en français, mais typiquement, je [traduction] cherche mes mots [fin de la traduction]. Alors, je vais le faire en français. J'attends maintenant pour l'écran. Alors, on est parti. Là, pour un projet de cette taille-là, de [traduction] cette échelle [fin de la traduction], il y a une centaine de détails sur lesquels je veux parler. Par exemple, j'habite dans la section nord de Saint-Henri, entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques et ces deux rues-là sont bien pleines de voitures. Et l'addition de Pullman va augmenter le trafic sur Saint-Jacques et Saint-Antoine et ça, c'est un autre détail que je veux parler, sur lequel je veux parler, mais pas aujourd'hui.

Aujourd'hui, je vais parler d'un terrain à mettre en valeur, le terrain des cours de Turcot a été mis en valeur par la prochaine, [traduction] l'autoroute [fin de la traduction] contre la falaise, pour mettre en valeur de toute cette section-là des cours de Turcot.

Ça, c'est une vision – est-ce qu'il y a un problème? Ils ne sont pas en couleur. Ça, c'est une vision de la cour, une vision résidentielle faite par Daniel Arbour et Associés [traduction] en collaboration avec le [fin de la traduction] MTQ. Mais là, pour faire le développement vraiment [traduction] durable [fin de la traduction] – j'oublie le mot toujours – durable, il faut développer pour l'activité pédestre, enfin, et c'est important de mettre des systèmes en place [traduction] pour accommoder les piétons [fin de la traduction]. Et là, on a des problèmes. On a des barrières substantielles. C'est peut-être un peu plus clair sur l'écran, c'est en rouge. On a les barrières autour des cours de Turcot qui vont [traduction] dissuader, qui dissuaderont les gens de créer des passages pour piétons pour entrer et sortir du secteur. Le canal, l'escarpement Angrignon [fin de la traduction], l'échangeur Angrignon et Turcot sont formidables, [traduction] et les experts en perméabilité urbaine conviendront que de s'attendre à ce que les piétons se déplacent [fin de la traduction] entre les quartiers de Saint-Henri ou Saint-Raymond et les nouvelles cours de Turcot, c'est hors d'être raisonnable. [Traduction] Je veux dire, cela dépasse ce qu'on peut attendre des piétons. Ils sont imprévisibles et simples dans leurs décisions de se déplacer d'un endroit à un autre. Une barrière aussi petite que l'une de ces barricades de rue jaunes peut empêcher les piétons de choisir un chemin entre un quartier et un autre. Sans compter une énorme autoroute mise en place au sol. [Fin de la traduction]

Alors, là, on va continuer. Ça, ça sert à rien maintenant. [Traduction] Au bout du compte [fin de la traduction], ce que ça veut dire est que n'importe, [traduction] quoi que ce soit que nous installerons sur ce nouveau terrain nécessitera qu'on s'en remette à une automobile, car on ne peut pas marcher à cet endroit. Les gens qui utiliseront ce terrain, que ce soit pour magasiner dans un magasin-entrepôt ou travailler dans une industrie légère, qu'il s'agisse de travailleurs ou de résidents d'un nouveau quartier, devront utiliser des voitures ou le transport en commun. Ils ne peuvent pas s'y déplacer à pied [fin de la

traduction]. Et ça, c'est la fondation du développement durable, [traduction] l'activité piétonnière [fin de la traduction].

[Traduction] Nous pourrions éviter cette question en décidant de ne pas changer l'autoroute et la trajectoire actuelle des rails. Ce qui est existant aujourd'hui est favorable et a évolué naturellement, s'adaptant à la présence de l'autoroute. Il a fallu 60 ans pour générer le type de question urbaine qui entoure la situation maintenant. Changer la situation pourrait nuire à ce qui est déjà là, nous n'en savons rien [fin de la traduction], mais c'est possible. Est-ce que ça va si je parle en anglais? [Traduction] Tout le monde comprend. Bien. [fin de la traduction]

Là, on a un quartier d'industrie légère, ça fonctionne. C'est un endroit pour le boulot. Là, on a un secteur qui est déjà structuré, [traduction] organisé, déjà organisé, déjà construit de façon à accommoder les dépôts de rails. Pourquoi ne pas l'utiliser comme dépôt pour l'équipement de transport en commun? Ce qu'on installe dans ce secteur, quoi que ce soit, ne devrait pas dépendre des activités quotidiennes. C'est-à-dire qu'il ne devrait pas avoir des gens à cet endroit en tout temps. C'est trop isolé, ce n'est pas un secteur, une zone conçue ou organisée de façon à accommoder les allées et venues quotidiennes des gens.

Bien entendu, il est nécessaire de s'occuper de l'infrastructure croulante qui est devenue dangereuse pour la santé. Il existe d'autres possibilités, bien sûr, et elles ont été présentées ici au BAPE, vous le savez. Mais le plus important est de ramener le plan à un point où nous pouvons le rajuster [fin de la traduction]. Et je crois que c'est possible. [Traduction] On arrive maintenant à un point où il est largement reconnu qu'il existe d'autres possibilités et qu'elles doivent être étudiées dans le cadre de travaux plus poussés. [Fin de la traduction]

Dernièrement, c'est peut-être évident, mais c'est une époque où l'énergie – [traduction] je l'ai écrit [fin de la traduction] – dans une époque caractérisée par les limites sur la production de huile, les coûts d'énergie généralement et les crises environnementales, ça ne fait pas de logique de donner une plus grande proportion de nos terrains urbains à la voiture. Merci très bien pour votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'était intéressant. Nous vous remercions pour votre présentation.
