

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS:           M. MICHEL GERMAIN, président  
  M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire  
  Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION  
DU COMPLEXE TURCOT À MONTRÉAL, MONTRÉAL-OUEST, WESTMOUNT**

**DEUXIÈME PARTIE**

**VOLUME 4**

Séance tenue le 17 juin 2009, 13 h  
Centre récréatif, sportif et culturel de Saint-Zotique  
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 17 JUIN 2009 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
<b>PRÉSENTATION DES MÉMOIRES</b>	
FRAPRU et POPIR-COMITÉ LOGEMENT, Mme MARIE JOSÉE CORRIVEAU et Mme PATRICIA VIANNEY .....	1
SOLIDARITÉ SAINT-HENRI, M. DENIS LÉVESQUE .....	10
RESO, M. PIERRE MORRISSETTE.....	14
ÉQUITERRE/VIVRE EN VILLE, M. ALEXANDRE TURGEON et M. SIDNEY RIBAUX .....	18
HOME DÉPÔT DU CANADA, M. SYLVAIN GARIÉPY .....	23
CONCERTATION VILLE-ÉMARD/CÔTE-SAINT-PAUL et MOBILISATION TURCOT, Mme GENEVIÈVE LOCAS ET M. DENIS LÉVESQUE .....	28
M. DANIEL GUILBERT.....	35
FAMIJEUNES, Mme MÉLANIE LIMOGES, Mme NANCY KIRCOFF, Mme DENISE MELANÇON et Mme VALÉRIE GAUDREAU .....	41
M. GILLES BEAUDRY .....	44
M. ALEXANDRE CARRUTHERS .....	47
<b>RECTIFICATION</b>	
 M. ALAIN-MARC DUBÉ .....	 49

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonjour, et bienvenue à cette quatrième séance de l'audience  
publique portant sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot. Cet après-midi, nous  
allons poursuivre l'audition des mémoires, ainsi que ce soir. Je signale que la présente séance  
peut être suivie sur internet en mode audio. Pour ce qui est des présentations des mémoires,  
10 le temps alloué pour la présentation est de 15 minutes. Nous demandons aux gens d'insister, à  
ce moment-là, lors de leur présentation, étant donné que la commission a lu l'ensemble des  
mémoires, d'insister sur les points forts de leur mémoire. Et, s'il y a lieu, après, la commission  
fera un échange avec les présentateurs.

15 Donc sans plus tarder, nous allons inviter nos premiers participants qui sont du  
FRAPRU et du POPIR-Comité logement. Alors j'invite Madame Marie-Josée Corriveau et  
Madame Patricia Vianney à s'avancer à la table. Bonjour, Mesdames ! À vous la parole.

### Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :

20 Alors, Marie-Josée Corriveau, c'est moi. Je suis du Front d'action populaire en  
réaménagement urbain, le FRAPRU, et je remplace à pied levé mon collègue Jean-Claude  
Laporte qui ne pouvait être présent cet après-midi ici.

25 Notre présentation, on la fait en complémentarité. Alors, dans un premier temps, je vais  
dresser rapidement le portrait de la situation du logement dans le quartier Saint-Henri, le mettre  
également en comparaison avec ce qui se passe à l'échelle de Montréal. Ensuite, Patricia  
Vianney va vous parler des conséquences quant aux expropriations à différents niveaux en  
termes de logement, mais socio-économique également. Et puis je reviendrai à la fin pour  
30 adresser une demande à l'Office à transmettre à la Ville de Montréal, mais je dirais également  
à l'ensemble des partenaires impliqués dans le projet.

Alors, rapidement, ce qu'il faut savoir, c'est qu'à Saint-Henri, dans le quartier où nous  
sommes et qui va être affecté par la réfection de l'échangeur Turcot, il y a une majorité de  
locataires, de gens à très modestes revenus. En fait, il y a 86,2 % de ménages locataires alors  
35 qu'à l'échelle de Montréal, il y en a 65 %. Alors, on voit qu'ici, il y a beaucoup plus de ménages  
locataires qu'à l'échelle de Montréal où, déjà, c'est beaucoup plus qu'à l'échelle du Québec au  
grand complet.

40 Ce sont des ménages qui doivent consacrer une part importante de leurs revenus pour  
se loger, des ménages à revenus modestes. Le revenu médian des ménages locataires de  
Saint-Henri est plus bas que le revenu médian des ménages locataires du Montréal  
métropolitain et que le revenu des ménages locataires du Québec.

45           Donc, il y a presque 40 % des ménages locataires du secteur qui doivent contribuer à plus de 30 % de leurs revenus pour se loger. C'est donc dire qu'ils ont des besoins impérieux d'aide au logement et, pour y arriver, ils doivent couper nécessairement sur d'autres besoins essentiels. Il y a presque 20 %, c'est la moitié du revenu, qui passe en loyer. Donc ce sont des gens qui sont obligés de fréquenter les banques alimentaires, les comptoirs de dépannage vestimentaire, qui doivent avoir recours à toutes les aides possibles pour envoyer les enfants à 50 l'école, et cetera. Donc, on parle d'une population qui doit se démener tant bien que mal pour survivre.

55           Par ailleurs, ce qu'il faut également savoir, c'est que le taux d'inoccupation des logements locatifs est en bas du seuil d'équilibre qui était à 3 %. Il est actuellement à 2,3 %. Et dans le cas des ménages familiaux ou plutôt des logements familiaux, c'est-à-dire des logements de trois chambres à coucher et plus, il est seulement que de 1,2 %. Donc on est en pénurie de logements familiaux dans le secteur.

60           De penser qu'en démolissant des logements familiaux ou des logements tout court, les gens vont retrouver aisément à l'intérieur d'à peu près trois mois un logement équivalent, c'est pas vrai. Ce ne sera pas possible. On est en pénurie de logements dans le secteur et c'est également vrai, je vous le rappelle, pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal – les dernières données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement nous l'ont confirmé – il y a une redescente du taux d'inoccupation sur le secteur de Montréal comme 65 dans l'ensemble de la province, on est en manque de logements.

70           Par ailleurs, le secteur a connu des augmentations de loyer importantes au cours des dernières années. Or, les gens qui habitent dans le secteur des Tanneries qui est visé par le projet, ce sont des gens qui y habitent depuis longtemps et qui ont réussi, à force de bataille et d'opiniâtreté, à préserver des loyers les plus bas possible, qui ont contesté les augmentations abusives. Donc, de penser que ces gens-là vont retrouver des habitations équivalentes, à des prix équivalents, ça aussi, ce ne sera pas possible. C'est un secteur où on a connu des augmentations importantes. En général, entre 2001 et 2006, entre les deux derniers recensements, il y a eu des augmentations de loyer de 15 % et dans le cas des trois chambres 75 à coucher, les logements familiaux qui sont si rares, par ailleurs, c'était de 17 %.

80           Un autre indice des problèmes de logement qui vont être difficiles à gérer autour du projet Turcot, à l'heure actuelle, il y a un millier de ménages du secteur qui sont déjà inscrits en attente sur la liste de l'Office municipal d'habitation pour des HLM. Or, vous savez sans aucun doute, il ne se construit plus de HLM depuis 1994. Donc les gens, pour avoir accès à un HLM, attendent plusieurs années, voire au-dessus de 10 ans et ils doivent inévitablement compter sur le décès ou le départ d'un ménage qui est déjà dans un HLM.

85           Donc, de penser que les gens vont trouver aisément du logement pour se reloger, c'est aussi, pour cette raison-là, quelque chose qui ne se produira pas. Ça va être compliqué et on risque de venir faire grossir le nombre de ménages sans logis.

90 Autrement, je vous rappelle que dans le secteur des Tanneries, le POPIR-Comité logement a procédé à un sondage auprès de 45 ménages visés par les démolitions et les loyers moyens ou médians – Patricia, moyens?

**Mme PATRICIA VIANNEY :**

95 Moyens.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

100 Moyens étaient de 509 \$ alors que dans le grand Saint-Henri, le loyer moyen est de 599 \$ et à Montréal, il est de 602 \$. Et là, je vous parle pour les 4 ½. Donc on voit que les loyers du secteur des Tanneries est généralement plus bas que ce qu'on retrouve ailleurs à Saint-Henri et ailleurs à Montréal. Et l'écart est encore plus grand quand on parle des logements familiaux, qui sont toujours si rares, je vous rappelle, dans le cas des 5 ½, le loyer médian dans le secteur des Tanneries est à 535 \$, dans le grand Saint-Henri, il est à 713 \$ et à l'échelle de Montréal, il est à 833 \$.

105 Donc de penser que les gens qui risquent d'être expropriés vont améliorer leur situation, ce n'est pas vrai. Ça va être un drame supplémentaire dans leur vie. Je vais laisser Patricia poursuivre là-dessus.

110 **Mme PATRICIA VIANNEY :**

115 Donc moi, je vais vous parler des impacts qu'auraient ces expropriations et ces démolitions, aussi bien sur les personnes concernées que sur l'ensemble du secteur. Avant, je voulais juste mentionner, comme on l'a dit dans notre mémoire, c'est sûr qu'on a essayé de comprendre, comme tout le monde ici, pourquoi des expropriations, alors qu'il ne s'en fait plus pour des autoroutes en milieu urbain. Pourquoi, dans ce cas-ci, on avait absolument besoin d'exproprier et de démolir?

120 Et nous, à notre compréhension, c'est donc que, d'une part, il faut reconstruire la 720 un petit peu plus au sud par rapport à son emplacement actuel et ça, essentiellement, pour faciliter le phasage des travaux dans le contexte où on va construire sous l'échangeur actuel et il y a aussi une nécessité, selon le projet présenté, d'élargir la 720, aussi bien parce qu'il y a une augmentation du volume d'autos que par rapport à des normes de vitesse. Mais c'est sûr que pour nous, ces normes-là qui vont surtout permettre d'augmenter la vitesse, ne sont pas acceptables. On est en milieu urbain.

125  
130 Donc, en tout cas à notre compréhension, on est vraiment face à un choix qui a été fait de favoriser la fluidité du trafic, l'augmentation du volume au détriment, dans ce cas-là, de tout un quartier, le Village des Tanneries.

135 Je vais vous parler des impacts sur les locataires, dans un premier temps. Je vais les nommer. Il y a plusieurs citoyens qui vont venir ici, qui vont être encore plus capables de vous faire ressentir comment c'est énorme pour eux de venir les délocaliser de force, puis éventuellement les relocaliser. Mais de façon globale, c'est sûr qu'on parle d'un énorme stress, puis on le vit déjà avant même que les gens aient reçu un quelconque avis d'expropriation. On est interpellé, le CLSC est interpellé, les gens sont énormément stressés par qu'est-ce qui va leur arriver, qu'est-ce qui va arriver à leur quartier.

140 On parle d'un déracinement versus le choix d'un milieu de vie. Les gens, les locataires ici ont fait le choix d'aller s'installer dans le Village des Tanneries, ils savaient que l'autoroute était là, mais pour des raisons de loyer, pour des raisons de communauté, pour des raisons de taille du logement, ils sont dans ce secteur-là, puis on veut les déraciner, on veut les sortir du milieu de vie qu'ils ont choisi.

145 On parle d'une augmentation permanente de loyer. Et là, je répéterai pas les chiffres de madame Corriveau, mais c'est une réelle augmentation à long terme – j'insiste sur le permanent – parce qu'il n'y a aucune mesure compensatoire qui peut régler ce problème d'augmentation permanente de loyer.

150 Et, finalement, on parle pour les mêmes raisons qu'a expliquées madame Corriveau, de la difficulté de trouver un logement de la même taille, que ce soit un logement de plus de trois chambres à coucher ou pour les gens du 780, Saint-Rémi, d'un logement, d'un loft qui fait, dans certains cas, 1500 pieds carrés. Ça n'existe plus de logements disponibles comme ça sur le marché privé.

155 Je voudrais aussi parler de l'impact sur les autres, ceux qui vont rester dans le quartier. Il faut bien comprendre que le Village des Tanneries, c'est la deuxième fois qu'il est victime, qu'il serait potentiellement victime de ce qu'on appelle un coup de hache dans leur quartier. Il y a déjà eu des démolitions pour la première fois qu'on a construit l'échangeur Turcot. Ils l'ont déjà connu, ce scénario-là, et ça a pris des années pour que la communauté se relève et arrive à redévelopper un tissu communautaire, des activités. Je vais en nommer quelques-unes. Même chose, les citoyens vont pouvoir en témoigner, ceux qui habitent le secteur encore mieux que moi, mais on parle de jardins communautaires qui ont été très novateurs en termes de décontamination des sols le long de la voie ferrée. On parle d'une allée, d'une ruelle qui a été revégétalisée et toute revitalisée, il y a une vie communautaire. Il y a un comité de citoyens, c'est rare que dans un petit secteur comme ça, les citoyens s'organisent en comité puis se donnent des activités. Il y a un programme de sécurité alimentaire qui vient de s'installer, il y a des écoles à proximité.

170 Donc, c'est un quartier en soi qui a sa propre vie et ils ne se remettront pas d'une deuxième démolition. Ça a déjà pris 20, 30 ans pour recréer un milieu où les gens choisissent d'aller s'installer puis développent des activités. L'impact est énorme. Au niveau humain et au niveau communautaire, c'est très gros pour le Village des Tanneries, de revoir à nouveau des bulldozers approcher.

175 Un autre élément qu'on a abordé dans notre mémoire donc, parce que c'est sûr qu'il y  
a des impacts et c'est vrai que dans sa présentation, le ministère des Transports les nomme,  
reconnait qu'il va y avoir des impacts et on nous parle, à ce moment-là, de mesures  
compensatoires. Nous, on voudrait préciser que les mesures compensatoires qui sont prévues  
ne viennent pas, selon nous, régler le problème qui va être causé par les démolitions.

180 La plus grosse des mesures compensatoires qui nous a été présentée, c'est le  
développement de 160 unités avec le programme AccèsLogis, qui est le programme québécois  
qui permet de développer du logement social. D'abord, dans un premier temps, développer un  
projet avec AccèsLogis, c'est minimum deux ans. Or, on nous parle d'expropriation et de  
185 démolition à l'automne 2009, peut-être printemps 2010. Donc déjà là, on ne comprend pas le  
décalage qu'il y a entre l'éventuelle proposition de relocalisation dans AccèsLogis puis les  
démolitions qui vont être faites avant. Est-ce qu'on va délocaliser plusieurs fois les gens? Une  
fois pour qu'ils s'en aillent et une fois pour qu'ils attendent que leur nouvelle unité soit  
construite? Déjà là, pour nous, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas.

190 Ensuite, le programme AccèsLogis, c'est un programme évidemment avec des fonds  
publics, donc ça va de soi, normé, avec beaucoup de règles pour s'assurer que ça répond  
adéquatement aux besoins du plus grand nombre. Il y a des normes en termes de surface, de  
nombre de chambres qu'on peut occuper. Et là, c'est évident qu'il y a les cas de personnes  
195 seules ou de couples qui sont là depuis longtemps au Village des Tanneries, qui ne seront pas  
relocalisés dans un 5 ½ comme ils sont actuellement, là où ils ont élevé leurs enfants. Ils vont  
être relocalisés dans un 3 ½. C'est les normes du programme qui l'imposent. Donc, ce n'est  
pas vrai que tout le monde va être relocalisé dans un logement de taille équivalente.

200 Ensuite, au niveau du prix, c'est seulement 50 % des unités qui sont subventionnées,  
puis encore là, pour y avoir accès, il faut avoir des revenus quand même très bas. On parle de,  
même une famille avec enfants, de 28 000 \$ de revenu. Donc il y a des gens qui peut-être  
n'auront pas accès à la subvention et on a vu le décalage des prix pour un 5 ½ entre 535 \$  
actuellement dans le Village des Tanneries à 713 \$ dans Saint-Henri et 830 \$ dans Montréal.  
205 Dans AccèsLogis, le loyer est calculé en fonction du loyer moyen dans le secteur. Donc les  
loyers pourraient être plus élevés pour ceux qui ne sont pas subventionnés.

Donc pour résumer, il y aura un problème de taille des logements avec AccèsLogis, il y  
aura un problème évidemment de loyer pour certaines personnes et, finalement, il y a un  
210 problème aussi de communauté. 160 unités AccèsLogis, que ce soit dans un grand ensemble  
qu'on se demande où est-ce qu'il pourrait être construit à Saint-Henri ou même dans plusieurs  
phases, n'empêche que ce n'est pas la même chose qu'habiter soit dans un loft au 780, Saint-  
Rémi au Village des Tanneries, soit dans des duplex ou des triplex avec la vie communautaire  
que je vous ai décrite tantôt.

215

220 Donc AccèsLogis, c'est pour nous, une fausse mesure compensatoire, d'autant plus que quand on a posé la question lors de la première partie des audiences, à la session d'information, on nous a mentionné que ces 160 unités étaient réservées à partir des 3000 unités AccèsLogis qui ont été budgétées en mai 2009 cette année. On demande déjà qu'il y ait 200 unités AccèsLogis dans Saint-Henri à partir de ces 3000 là.

225 Donc 160 unités AccèsLogis réservées à partir de 3000 dont on a de toute façon déjà besoin à Saint-Henri, quand on parle de 1000 ménages en attente d'un HLM ou nous, entre 180 et 200 personnes qui viennent au POPIR-Comité logement qui sont en attente urgente d'un logement coopératif ou d'un OSBL, on voit qu'il y a un problème. Ces unités-là sont de toute façon nécessaires pour les besoins en général dans le quartier et pas pour compenser des expropriations ou des démolitions. Donc ça, c'est nos commentaires par rapport à la mesure compensatoire AccèsLogis.

230 Par rapport aux deux autres mesures qui ont été présentées, on veut juste mentionner que le trois mois de loyer pour dédommager, puis des frais raisonnables de déménagement, c'est le minimum que prévoit de toute façon la loi, donc c'est rien de bien nouveau que propose le ministère des Transports dans ce cas-là, de même que le relogement en HLM en cas d'expropriation, c'est aussi dans le règlement d'attribution sur les HLM. Quelqu'un qui serait 235 victime d'expropriation deviendrait prioritaire pour accéder à un HLM et, encore là, c'est advenant qu'il soit éligible. Parce que la même chose pour les HLM, il faut être éligible. C'est très normé de la même façon.

240 Donc, je vous ai livré en gros le contenu de notre mémoire, que ce soit aussi bien les impacts sur les locataires, sur la communauté, que sur les mesures compensatoires qui sont très loin de nous satisfaire. De toute façon, la démonstration – puis ça, ça a été – je ne suis pas la première à vous le dire – la démonstration ne nous a pas été faite à ce stade-ci qu'elles étaient absolument nécessaires. D'autres scénarios sont possibles. Il y a des experts qui ont travaillé là-dessus et c'est là-dessus qu'on veut que le MTQ se penche, sur ces autres 245 scénarios. On est en milieu urbain, on veut faire une autoroute en milieu urbain et ça, ça doit être prioritaire dans les critères pour passer le projet.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

250 Alors, c'est pour toutes ces raisons-là, le POPIR et le FRAPRU demandent que le MTQ revoie complètement son projet et élimine tout scénario qui aurait pour effet d'exproprier des gens, de les déloger, surtout quand on sait que ça serait la deuxième opération du même genre en 30 ans.

255 On demande également que le MTQ choisisse une avenue qui favorise le transport en commun, l'installation d'un transport en commun plutôt que l'accroissement de la circulation automobile individuelle.



260 Ce qu'on demande donc, c'est un moratoire carrément pour le projet Turcot; que le  
ministère des Transports, que le gouvernement du Québec arrête le projet dans son état  
actuel, révise les plans; qu'avec la Ville de Montréal, une vaste consultation soit organisée sur  
l'ensemble des grands projets. À l'heure actuelle, ce qui se passe ici, c'est un reflet de ce qui  
se passe dans plein d'autres secteurs du centre-ville de Montréal et du Sud-Ouest. On est en  
train, encore une fois, comme il y a 30 ans, de bulldozer des ménages au nom du profit, au  
265 nom du progrès ou de je ne sais pas quoi et on dit : Wôw!

Il faut qu'on puisse préserver, maintenir dans les lieux les gens à modestes revenus. Il  
faut qu'on puisse faire revenir des familles à Montréal. Or, de l'avis même de la Ville, de la  
Société d'habitation et de développement de Montréal, la Politique d'inclusion ne rencontre pas  
270 ses objectifs à ce niveau-là, on ne réussit pas à maintenir en ville ou à faire revenir en ville des  
familles. Si on veut y arriver, ce n'est sûrement pas en développant des projets autoroutiers qui  
sont des repoussoirs pour les familles à modestes revenus.

On sait que le projet, la façon dont il va être géré à Turcot, ça risque d'être un modèle  
275 sur la façon dont l'autoroute Bonaventure va être gérée dans quelques années. Donc, on veut  
que le ministère des Transports et que la Ville de Montréal revisitent l'ensemble de ces projets-  
là, de même que le développement de Griffintown, la question de l'autoroute Notre-Dame dans  
l'est où là aussi le MTQ est compromis, pour s'assurer qu'on rejoigne des objectifs de maintien  
dans les lieux des ménages à modestes revenus, de réinstallation de familles et des secteurs  
280 de vie où les gens aient le goût de rester. On y tient. On est des Montréalais et des  
Montréalaises et on y tient.

On demande, par ailleurs, que le gouvernement et la Ville revoient chacun dans leur  
projet des axes de développement urbains qui soient respectueux de l'environnement et des  
285 personnes. Qu'on revoie les projets à échelle humaine plutôt que dans la simple logique du  
transport et de la fluidité du transport autoroutier. Essentiellement, ce sont nos demandes.

Cela dit, je pense que l'Office de consultation devrait également interpellier, non  
seulement le MTQ, mais le gouvernement du Québec dans son ensemble, mais également le  
290 gouvernement fédéral qui ont des responsabilités quant à l'aménagement de secteurs qui ont  
été, dans le cas du Sud-Ouest, le premier secteur industriel et qui doit vivre avec les vestiges  
de ce premier secteur industriel là canadien.

(APPLAUDISSEMENTS)

295 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, évitez les manifestations d'approbation.

300 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Je comprends que vous travaillez avec des parcs de logements. Est-ce que vous avez fait des inventaires sur des immeubles qui pourraient être disponibles? Je pense en particulier au 780, Saint-Rémi. Le 780, Saint-Rémi regroupe je ne sais pas combien de personnes au total mais, je veux dire, c'est un déplacement massif si le projet devait se faire comme il a été

305

proposé. Est-ce que vous avez fait des inventaires d'immeubles qui pourraient se prêter à reproduire – je comprends que vous travaillez avec des logements, mais est-ce que vous avez fait cet inventaire-là d'immeubles qui pourraient se convertir, qui pourraient recevoir cette somme de locataires là?

310

**Mme PATRICIA VIANNEY :**

Nous, on travaille avec des logements, mais surtout avec des locataires qui espèrent avoir un logement. Donc c'est sûr que nous, ça fait partie de notre travail routinier de repérer quel terrain, quel immeuble éventuellement pourrait permettre le développement ou la transformation de logements existants en logements sociaux.

315

À ma connaissance, dans le secteur, je ne vois pas l'immeuble qui va permettre de refaire les 100 lofts qu'on a au 780, Saint-Rémi. Puis, moi, je vous dirais, je ne travaille pas actuellement dans cette perspective, puisqu'on ne m'a pas démontré la nécessité d'exproprier. Donc moi, j'espère que les gens vont rester dans leur logement, qu'on va y appliquer évidemment tous les règlements municipaux pour s'assurer que ces logements soient salubres, pour s'assurer que ces logements soient dans des bonnes conditions pour les locataires, que les loyers n'augmentent pas. C'est mon travail de travailler avec les locataires comme ça.

320

325

Pour ce qui est du développement du logement social, oui, on est toujours en demande avec nos partenaires à Solidarité Saint-Henri pour voir quel projet pourrait devenir du logement social. Mais c'est sûr qu'il n'y a pas l'équivalent de ce qu'il y a actuellement, puis qu'on va pouvoir reproduire. Ensuite, on reproduirait des unités de logement, mais pas un milieu de vie. J'insiste vraiment là-dessus.

330

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Dans les rencontres que vous avez eues avec les gens du 780, est-ce qu'il y a eu des ouvertures à la gestion en coopérative d'habitation ou est-ce que c'est des sujets qui ont été abordés par les différents résidants, de se regrouper?

335

**Mme PATRICIA VIANNEY :**

340

C'est évident que les gens dans la perspective où ils seraient délocalisés vont essayer de trouver le projet qui va le mieux répondre à leur besoin, c'est-à-dire être logés. Probablement qu'une coopérative pour ces gens-là pourrait être intéressante, mais on n'en est

345 pas là, à ce stade-ci. Puis, ils ne, de toute façon, seront pas tous capables de rentrer dans un projet AccèsLogis, ça, c'est sûr et certain, vu le programme comme il est décrit actuellement.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

350 Merci.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

Je peux peut-être ajouter une chose?

355 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

360 Le programme AccèsLogis à l'heure actuelle, Patricia l'a mentionné, il y a 3000 unités qui ont été budgétées, c'est pour l'ensemble du Québec. Évidemment, les besoins sont beaucoup plus grands que ça. De penser que la seule réfection de l'échangeur Turcot vienne chercher 160 unités à l'intérieur de ces 3000 unités-là qui sont déchirées – à l'heure actuelle, 365 les groupes de ressources techniques travaillent sur au-dessus de 200 projets qui totalisent 10 000 unités de logements sociaux, communautaires. Alors, c'est évident qu'on est en train de gérer la pénurie.

370 Quant au terrain – par rapport à la question que vous posez – au-delà du fait effectivement que ce serait comme de consacrer le démembrement d'une communauté, un des secteurs qui était propice au développement de logements sociaux, c'était le secteur Gadbois. Or, la réfection de l'échangeur Turcot vient faire perdre encore une fois un bout de terrain qui aurait pu être utilisé à des fins de logement social. Alors, ça ne peut pas être la voie de la solution. Il faut trouver d'autres façons. Et il y a des propositions qui ont été faites, mais 375 qui ne semblent pas avoir été évaluées convenablement par le ministère. Et on ne veut surtout pas que le ministère emprunte ce genre de choix-là au moment où il doit entreprendre la réfection de plusieurs tronçons autoroutiers sur l'île de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

380 Alors, Mesdames, nous vous remercions pour votre témoignage. S'il vous plaît ! Nous allons maintenant inviter Solidarité Saint-Henri, monsieur Denis Lévesque et madame Maggie St-Georges à s'avancer.

385 **M. DENIS LÉVESQUE :**

Maggie St-Georges s'excuse de son absence. Bonjour ! Je suis Denis Lévesque, coordonnateur de la table de concertation Solidarité Saint-Henri. Solidarité Saint-Henri est active depuis 1987. Nous, on se trouve à être le regroupement de 22 organismes, en majorité  
390 des organismes communautaires de notre secteur. Et notre rôle, c'est de favoriser l'interaction, la concertation entre tous ces organismes-là dans le but d'assurer le développement social de notre quartier, de lutter contre la pauvreté et, disons, de dynamiser le travail de tous ces organismes-là. Les organismes en question interviennent dans des domaines assez diversifiés : logement, aménagement, éducation, loisir, prévention de la délinquance, sécurité  
395 alimentaire, persévérance scolaire, défense des droits, formation et emploi, environnement, santé. Il y a également des membres qui siègent à la table de concertation qui sont des institutions comme le CSSS, le RESO qui a un rôle de développement social et économique.

Donc, les moyens qu'on utilise, c'est aussi de favoriser l'implication des citoyens dans  
400 le développement de leur quartier, la prise en charge, disons, du développement et aussi, on se permet d'intervenir lorsque c'est nécessaire à des niveaux régionaux ou même nationaux.

Selon nous, une des choses, il aurait dû y avoir des principes de base qui auraient été nécessaires pour orienter le projet de réfection du complexe Turcot. Des principes comme le fait qu'une autoroute doit s'adapter à son environnement social et urbain et non pas le contraire. Des principes comme de dire que les routes sont un outil de développement social et économique qui sont au service des communautés humaines. Donc, ce qui implique que dans le design d'un projet, bien que c'est le projet du ministère des Transports, la priorité dans le design aurait dû aller aux humains et non pas aux autos.

Également, pour nous, une des choses qui aurait été importante, c'est qu'on tienne compte des connaissances et des préoccupations qu'il y a actuellement, qui sont très répandues, concernant le développement durable, les répercussions environnementales du transport automobile, notamment l'émission des gaz à effet de serre.

Et, enfin, étant donné que nous, on est aussi une table de concertation, que c'est le domaine qu'on connaît bien, il aurait été nécessaire que le ministère des Transports tienne un vrai dialogue avec toutes les communautés et toutes les institutions et toutes les populations affectées par un projet de cette envergure-là, de manière à optimiser les retombées positives du projet et atténuer tous les impacts nuisibles que peut avoir une autoroute dans un milieu urbain. Et c'est un projet qui affecte, effectivement, beaucoup de personnes et de communautés. Selon nous, le projet qui est présenté par le ministère des Transports ne respecte pas les principes que je viens d'énumérer.

On vient d'entendre le POPIR-Comité logement, qui est un des organismes qui est membre de la table de concertation Solidarité Saint-Henri, accompagné du FRAPRU vous parler du Village des Tanneries. Moi, j'aimerais vous en parler encore du Village des Tanneries, mais pas seulement au niveau des questions de logement, mais au niveau de sa

430 vie communautaire. Le Village des Tanneries donc, c'est un secteur qui est enclavé déjà. Il y a un chemin de fer au sud – on le voit ici entre la rue de Courcelles, il y a le chemin de fer ici – il y a déjà l'autoroute qui est présente. Donc, c'est un secteur qui, malgré cette localisation-là qui n'est pas très favorable, fait preuve depuis plusieurs années d'un dynamisme social important dans l'optique de sa revitalisation puis de son développement.

435 J'ai quelques photos à vous montrer, qui sont assez parlantes. Donc, vous voyez qu'avant, en 2005, il y avait l'allée des Tanneries qui longe la voie ferrée, c'était dépourvu de tout. C'était un champ de sable littéralement, et il y a eu des projets de plantation d'arbres. Il y a même le célèbre Frédéric Back, *L'Homme qui plantait des arbres*, qui est venu participer à ça. Ça a été fait en collaboration avec des citoyens et un organisme du quartier Pro-Vert Sud-  
440 Ouest et, en quelques années déjà, il y a maintenant, à la place de ça, une allée verte où circulent piétons et cyclistes. Et il y a eu également, parallèlement à ça, toute la mise sur pied d'un comité de citoyens du Village des Tanneries qui tiennent des corvées de propreté, qui organisent des fêtes de quartier, qui font de la plantation de fleurs. Et tout ça, au-delà de l'embellissement visuel d'un quartier, ce que ça crée surtout, c'est un sentiment  
445 d'appartenance, puis un sentiment de prise en charge par les résidents de ce secteur-là.

Il y a également beaucoup de ressources et d'efforts qui ont été déployés par plusieurs organismes, notamment le CSSS, mais aussi des organismes communautaires pour soutenir des initiatives dans ce secteur-là, dont celui des jardins collectifs qui est à la fois un projet qui  
450 permet à une vingtaine de personnes de cultiver des légumes, puis de réduire d'une certaine manière leurs dépenses alimentaires, mais ça faisait également partie d'un projet de revitalisation des sols par les plantes. Donc, il y a des projets expérimentaux qui se font dans ce secteur-là pour le revitaliser et rendre le milieu de vie, augmenter sa qualité de vie.

455 Il y a également depuis quelque temps, on soutient une initiative en sécurité alimentaire. Il y a un partenariat qui est développé avec l'Office municipal d'habitation qui a un immeuble dans le secteur pour qu'on ait un local, puis un pied-à-terre pour tenir des initiatives avec les résidents. Il y a très récemment un nouvel organisme, le Centre communautaire des femmes actives qui s'est mis sur pied, tout près du secteur du Village des Tanneries, et qui  
460 permet de rejoindre des résidentes qui sont plus isolées.

Donc, ce pourquoi j'énumère tous ces exemples-là, c'est pour dire que cette communauté-là, malgré une situation qui était défavorable, fait preuve d'un dynamisme vraiment important. Mais si le projet du ministère des Transports se réalise tel qu'il est proposé  
465 actuellement, on parle de la destruction de vraiment beaucoup d'unités de logement, près de 170. À toutes fins pratiques, c'est pratiquement le tiers des logements qu'il y a dans ce secteur-là qui va être détruit. C'est un impact énorme sur une petite communauté qui essaie de se mobiliser pour rendre son quartier plus agréable. C'est un impact énorme en termes de perte de logements, mais c'est aussi qu'il y a des gens dans le 780, Saint-Rémi ou sur la rue  
470 Cazalais qui sont des leaders de cette communauté-là, qui sont des gens impliqués dans leur milieu, qui vont être chassés de ce secteur-là et expulsés. Donc, ce n'est pas seulement les

personnes elles-mêmes qui sont affectées, mais c'est aussi les gens qui restent dans le secteur qui sont affectés par cette perte-là ensuite.

475            Nous, on a l'impression qu'également ça menace les projets que les organismes communautaires essaient de soutenir, les initiatives qui sont soutenues dans ce quartier-là. Et à court terme, moyen terme, c'est le sentiment d'isolement de ce secteur-là qui va grandir énormément. Donc c'est une grande perte qui pourrait paralyser les efforts qu'on essaie de faire depuis plusieurs années.

480            Une des choses qui, selon nous, caractérise un peu la façon dont le ministère a procédé depuis le début de l'élaboration du projet, c'est clairement le manque de concertation et d'ouverture au dialogue. Il y a évidemment eu des consultations qui ont été tenues, qui sont obligatoires en raison de certaines normes gouvernementales, et cetera, le ministère avait  
485 engagé une firme il y a quelques années pour le faire, il y a quand même beaucoup de préoccupations qui ont été nommées par des organismes, par des citoyens ou par d'autres acteurs. Mais on n'a pas l'impression que le ministère en a vraiment tenu compte dans l'élaboration de son concept et on se retrouve aujourd'hui, à une date très près de la mise en  
490 branle du projet, avec un projet qui est absolument inacceptable, puis qui fait preuve d'aucun arrimage harmonieux avec la réalité qu'il y a autour.

              Donc, il y a une multitude de besoins, d'intérêts, d'objectifs d'autres acteurs et, bon, évidemment je suis là pour parler au niveau local, mais également au niveau régional par rapport à la Ville, par rapport à d'autres ministères qui adoptent des – le gouvernement a  
495 adopté des lois sur le développement durable, et cetera, cet arrimage-là, on ne le sent pas. Et ça, c'est un énorme problème.

              Nous, on veut souligner que des mégaprojets, il en existe d'autres, mais dans le cas, par exemple, du Centre universitaire de santé McGill qui va se développer un tout petit peu  
500 plus au nord, il y a d'autres modèles de dialogue qui ont été mis sur pied. Il y a un comité de concertation inter-quartier qui a été mis sur pied et des protocoles d'entente qui ont été signés pour s'assurer que les préoccupations soient soulevées, mais reçoivent un écho aussi auprès de ceux qui doivent mettre en place le mégaprojet.

505            On n'a pas l'impression que le ministère des Transports du Québec s'est vraiment inspiré de ce modèle-là, mais on souhaiterait qu'une approche plus large, plus globale, un arrimage avec les différents acteurs soit mis en place pour qu'il y ait une vraie concertation, puis qu'on puisse vraiment faire une réfection de l'échangeur Turcot, qui est nécessaire, mais qui est orientée en fonction d'éliminer des nuisances qui existent déjà, d'optimiser les  
510 retombées positives pour assurer le développement social, puis de trouver des mécanismes pour réduire autant qu'on est capable les impacts négatifs qui vont rester de la présence de l'autoroute à proximité des populations puis des communautés.

              Donc, nous, on arrive à la même conclusion que plusieurs autres personnes que vous  
515 avez entendues, qui est : le projet, tel qu'il est déposé maintenant, il est inacceptable. Il doit

être revu en profondeur et le ministère des Transports doit absolument retourner à la table à dessin, mais en intégrant évidemment les préoccupations des différents acteurs, en s'ouvrant au dialogue et en refaisant le design de son complexe.

520 On termine notre mémoire avec une locution latine qui dit, grosso modo : l'erreur est humaine, mais persévérer dans l'erreur est diabolique.

(APPLAUDISSEMENTS)

525 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît ! Pas de manifestation. Merci pour votre présentation. Vous faites allusion dans votre mémoire à une concertation dans le cas du projet d'hôpital du Centre universitaire de santé McGill. Dans le cas du projet actuel, j'imagine que vous souhaiteriez avoir une table similaire, c'est ça, avec le ministère des Transports? Si vous donnez ça en exemple, ça serait quoi? On sait que la Ville de Montréal demande aussi à être impliquée. Comment vous verriez ça, cet arrimage-là avec la Ville de Montréal et le MTQ?

535 **M. DENIS LÉVESQUE :**

La Ville de Montréal a un Plan de transport, il y a des organismes spécialisés en environnement qui pourraient en parler encore plus en détail, mais elle a des objectifs de développer massivement ses infrastructures de transport collectif. On n'a pas vraiment l'impression que le projet qui est présenté par le ministère va dans le même sens du tout. Au contraire, on parle vraiment d'une augmentation du trafic automobile et donc de l'élargissement de l'autoroute et c'est ce qui fait que l'autoroute maintenant vient empiéter sur les territoires à proximité.

Il y a également toute la question des remblais que je ne suis certainement pas le premier à mentionner, qui va augmenter vraiment énormément l'enclavement des quartiers. Dans le cas dont j'ai parlé, le Village des Tanneries, c'est déjà un secteur qui est enclavé. Nous, on souhaiterait qu'on vise autant que c'est possible de le faire, le désenclavement ou, en tout cas, au moins qu'on n'augmente pas l'enclavement de ce quartier-là, mais aussi des autres secteurs qui sont concernés.

550 Dans le cas du Centre universitaire de santé McGill, c'est aussi un autre mégaprojet qui va avoir un effet transformateur vraiment important sur tous les quartiers avoisinants. Mais il s'est mis sur pied une concertation inter-quartier et il y a un protocole qui a été signé entre la CIQ, la Concertation inter-quartier et le président-directeur général du CUSM pour que des questions importantes sur l'aménagement, sur la santé, sur l'impact sur le trafic, sur la circulation, sur la gentrification, pour que plusieurs préoccupations puissent être soulevées. Il y a même des chercheurs qui s'associent à ça et qui font des études qui alimentent la réflexion sur la façon dont doit se dérouler le mégaprojet.

560            Alors, c'est très élaboré. Il y a carrément des partenariats avec des ententes signées.  
C'est contractuel, littéralement, où il y a comme une obligation de regarder les retombées du  
projet et de tenir compte de recommandations qui vont émerger après que des recherches  
soient faites. Donc, c'est beaucoup plus poussé que ce à quoi on assiste avec le ministère des  
Transports.

565

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie pour votre présentation.

570

(APPLAUDISSEMENTS)

**LE PRÉSIDENT :**

575

S'il vous plaît ! Nous allons maintenant inviter RESO, donc le Regroupement  
économique et social du Sud-Ouest, monsieur Pierre Morrissette, à s'avancer.

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

580

Bonjour, Messieurs, Madame les commissaires!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, Monsieur !

585

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

590

Je suis Pierre Morrissette, directeur général du RESO. J'ai l'impression que mes  
punchs, ça va avoir l'air un peu un air de déjà-vu pour vous, mais bon, allons-y. Je vais  
présenter sommairement le RESO, notre intérêt pour le projet, des commentaires et  
observations en lien avec six dimensions du projet et, évidemment, une petite conclusion.

595

Alors, le RESO est un organisme de développement économique et social qui a été  
créé il y a 25 ans pour soutenir la revitalisation du Sud-Ouest, un arrondissement qui a été très  
touché par le déclin économique et social, suite à la fermeture du Canal de Lachine dans les  
années 70. Le RESO a un conseil d'administration qui est représentatif des acteurs socio-  
économiques du Sud-Ouest, les milieux d'affaires, milieux syndicaux, milieux communautaires,  
milieux institutionnels. On offre des services aux entreprises. On est le Centre local de  
développement du Sud-Ouest. On offre aussi, en collaboration avec Emploi Québec, des  
services d'aide à l'emploi pour les personnes sans emploi. Et on s'intéresse, comme facteur du  
développement économique et social, à tous les enjeux de développement et d'aménagement  
urbains.

600



605 Le RESO a pris une orientation de développement durable depuis 2005. Évidemment, le transport est une composante fondamentale du développement économique et ça a toujours été considéré comme un enjeu central pour la revitalisation du Sud-Ouest. Alors, d'un côté, la confluence de toutes les infrastructures de transport qui traversent le Sud-Ouest peut être avantageuse pour le développement économique, mais comme plusieurs l'ont souligné, toutes ces infrastructures de transport apportent aussi leur lot de contraintes, de nuisances et ont produit beaucoup d'enclavement dans les quartiers du Sud-Ouest.

610 Pour nous, le projet de reconstruction du complexe Turcot, c'est vraiment une occasion exceptionnelle de reconfigurer un espace de développement urbain durable à partir de la prémisse qui dit que les réseaux de transport, et plus particulièrement les réseaux de transport collectif et actif sont des facteurs structurants du développement urbain. Et, d'autre part, c'est 615 une occasion aussi de corriger des erreurs du passé et d'améliorer la situation pour les riverains. Donc, on pense qu'il y a aussi un effort de réduction des nuisances qui doit être fait dans ce projet-là.

620 Alors, pour ce qui est de la question du transport, on doit souligner que des efforts louables ont été faits par le ministère pour répondre aux préoccupations exprimées. Malheureusement, le problème pour nous, c'est le mandat que le ministère a eu dans ce dossier-là. Et nous pensons depuis le début, depuis l'automne dernier, que ce mandat-là doit être revu et fondé sur les principes du développement durable. Et on signale, par exemple, on 625 fait référence au « Transit-Oriented Development » ou au « New Urbanism », donc des approches de développement qui permettent justement de recréer des quartiers et une ville beaucoup plus agréable à vivre et qui proposent une qualité de vie aussi pour ses citoyens.

630 Alors, on pense dans le fond qu'il y a un concept à définir avec la Ville, avec les experts en environnement, en développement durable, en transport et en urbanisme avec aussi les milieux concernés.

635 Donc, pour nous, le projet qui nous est présenté est fondé sur une approche qu'on trouve dépassée des déplacements en milieu urbain central. À peu près partout dans le monde, les grandes villes démolissent des autoroutes qui sont dans les secteurs centraux des villes pour reconstruire des infrastructures beaucoup plus susceptibles de s'adapter et de s'harmoniser avec le milieu urbain. Dans ce sens-là, on pense que le lien autoroutier, notamment entre l'échangeur Montréal-Ouest et l'échangeur Turcot, qui traverse la cour Turcot, doit être transformé en boulevard urbain. On pense que les services de transport collectif et actif doivent être renforcés avant le début des travaux pour inciter le plus possible 640 un transfert vers les transports collectifs avant que ce chantier-là soit ouvert.

645 Bon, une autoroute, c'est clair que ça a un effet destructurant sur le paysage urbain et, à plus forte raison, quand on parle d'une autoroute en remblai. Ça a aussi des impacts sur la sécurité et la santé des riverains. Et, également, on pense que dans un milieu densément peuplé comme le Sud-Ouest, comme Montréal, il faut réduire le volume et la vitesse de la circulation qui utilise les autoroutes. Ce n'est pas une grande nouvelle que je vais vous

annoncer, mais la limite de 70 km/h, à peu près personne la respecte sur le réseau autoroutier et déjà ça, ça aiderait énormément à réduire les nuisances pour les riverains.

650 On pense que le projet qui est déposé actuellement par le ministère des Transports, non seulement n'améliore pas, mais risque d'empirer la situation et ça, c'est carrément inacceptable. Mes prédécesseurs ont souligné à quel point le Sud-Ouest a été éprouvé par toutes ces infrastructures-là dans le passé. Est-ce qu'on peut trouver une façon de respecter cette population-là et de proposer un projet qui réduit les nuisances?

655 Il y a aussi des impacts qui nous inquiètent pour les entreprises, particulièrement dans le secteur Cabot. Il y a des emplois, il y a des entreprises qui sont en activité dans ce secteur-là, qui vont devoir être déplacées selon le projet déposé par le ministère. On sait qu'il y a des mesures compensatoires qui sont prévues. Je ne veux pas faire de commentaires sur les  
660 mesures prévues pour les expropriés, les propriétaires, mais il y a beaucoup d'entreprises dans ces immeubles-là qui sont locataires et, pour elles, on n'a pas encore de réponse sur la façon dont elles pourront être compensées si elles doivent se relocaliser. Et, encore là, c'est dans l'éventualité où, malgré toutes les demandes, le projet se déroulerait tel que prévu.

665 Il y a aussi des enjeux d'intégration de développement urbain. Alors, il faut absolument des solutions qui vont permettre de désenclaver les quartiers du Sud-Ouest, de recréer un tissu urbain, une trame urbaine qui soit beaucoup plus intégrée et, encore une fois, le boulevard urbain serait une façon de structurer un développement mixte résidentiel-commercial, création d'emplois dans la cour Turcot davantage qu'une autoroute.

670 Plusieurs l'ont soulevé : est-ce qu'il faut absolument faire des expropriations pour créer des bretelles d'autoroute pour que les gens puissent circuler à 100 km/h? Nous, on pense que non. On a soulevé aussi l'accès au CUSM pour les résidents du Sud-Ouest. On travaille très fort, comme monsieur Lévesque, Denis, l'a soulevé avant moi, pour que le CUSM soit un  
675 hôpital qui soit accessible pour la population du Sud-Ouest. Et là, on propose de mettre pratiquement dix voies d'autoroute et de voies de service et de boulevards en obstacle entre l'accès au CUSM et le quartier Saint-Henri. Et les coûts sociaux et environnementaux, puis les impacts sur l'aménagement urbain, pour nous, sont trop élevés pour les gains, les faibles gains qui vont être obtenus par ces modifications-là.

680 Est-ce que c'est sérieux quand on nous dit que c'est un projet environnemental de développement durable parce qu'il va avoir 300 000 mètres carrés d'espaces verts? Dans le fond, on va verdir les espaces résiduels entre les voies d'autoroute et les bretelles. Pas vraiment un endroit pour aller faire un pique-nique en famille. On pense que, par ailleurs, il y a  
685 un potentiel écologique à mettre en valeur sur la falaise Saint-Jacques et le projet qui est devant nous ne va pas du tout dans ce sens-là.

690 Donc, nos conclusions, recommandations, ça ne sera pas une surprise si je vous dis que dans sa forme actuelle, pour nous, le projet est inacceptable. On pense que l'urgence d'agir qui est invoquée, bien entendu, personne souhaite qu'il y ait des accidents, que des

tronçons d'échangeur s'écroulent avec des voitures dessus, mais on pense qu'on a quand même le temps pour réaliser et concevoir – c'est-à-dire concevoir et réaliser – un projet qui soit respectueux au plan social, au plan environnemental, au plan urbanistique.

695 Alors, nos recommandations, en résumé, c'est qu'on élabore un projet consensuel qui s'inspire d'une approche de développement urbain durable. On souhaite aussi la transformation de la section de la 720 qui traverse la cour Turcot en boulevard urbain. On pense qu'il faut des mesures pour favoriser le transfert des navetteurs vers le transport collectif. On recommande aussi d'enfourer ou de recouvrir la section qui traverse les secteurs  
700 les plus peuplés. On pense plus particulièrement à Côte-Saint-Paul. On pense que le cas échéant, il faut des compensations pour les entreprises locataires qui vont être déplacées. Comme plusieurs avant nous, on ne voit pas la nécessité, enfin la preuve ne nous a pas été faite de façon absolument claire qu'il faut exproprier des résidences. Et on souhaite un accès plus convivial au CUSM que selon les plans qui sont proposés encore une fois. Et, pour  
705 terminer, on pense que des mesures pour assurer le respect des limites de vitesse, quel que soit le projet finalement qui se réalise, comme il était proposé pour le boulevard Notre-Dame dans l'est, soient aussi incluses dans le projet.

710 Alors, tout le monde le fait partout dans le monde. Pourquoi pas nous à Montréal? C'est notre question fondamentale. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

715 Merci pour votre présentation. Madame Parent.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

720 Vous vous prononcez contre les remblais, les talus. Est-ce qu'il y a des mesures de mitigation ou des propositions modifiées qui vous les rendraient acceptables?

**M. PIERRE MORRISSETTE :**

725 Bien, dans les échanges qu'on a eus avec le MTQ, je pense que le MTQ est allé aussi loin qu'il pouvait aller dans les suggestions à cet effet-là. Un mur coupe-bruit avec des remblais aménagés, on se croirait au paradis. Mais quand on voit la réalité des autoroutes en remblai en milieu urbain à Montréal, puis ce que ça a comme effet sur le paysage urbain, des clôtures défoncées, des détritiques qui se retrouvent en quantité là, des talus qui ne sont pas entretenus et, malgré tout, des bruits, de la poussière et tout ce qui vient avec finalement une autoroute à proximité d'un secteur résidentiel, pour nous, la vraie solution, ce n'est pas l'autoroute en  
730 remblai, c'est l'enfouissement quand c'est possible ou plusieurs autres ont soulevé d'autres façons de faire des autoroutes en structure, mais recouverte.

735 Alors, il y a sûrement moyen de faire quelque chose dans cet esprit-là. Il y a une autoroute qui a été construite comme ça au-dessus d'un zoo en Chine pour protéger la santé des animaux. Alors, il me semble que la santé des êtres humains à Montréal doit être aussi au moins aussi importante que la santé des animaux en Chine.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

740 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

745 Nous vous remercions pour votre présentation.

(APPLAUDISSEMENTS)

**LE PRÉSIDENT :**

750 S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Évitez les manifestations. S'il vous plaît. Nous allons maintenant inviter Équiterre/Vivre en ville, Monsieur Alexandre Turgeon et Madame Sydney Ribaux à s'avancer. Seriez-vous Monsieur Thomas Duchesne, par hasard? Non?

**M. SYDNEY RIBAUX :**

755 Non. Je suis Sydney Ribaux. Je suis monsieur Sydney Ribaux. Donc, bonjour, je suis le cofondateur et le coordonnateur général du groupe Équiterre qui est une organisation qui regroupe environ 4000 membres citoyens à travers le Québec et qui se préoccupe de différentes problématiques, incluant évidemment le transport.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

760 Alexandre Turgeon, président exécutif de Vivre en ville, un regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, un organisme né au milieu des années 90, qui travaille essentiellement sur les questions d'aménagement du territoire et de transport.

**M. SYDNEY RIBAUX :**

770 Alors, on ne veut évidemment pas passer à travers l'ensemble de notre mémoire qu'on vous a déposé, mais on veut plutôt mettre l'emphase sur certains points qui nous semblent plus importants. Je vais vous faire une brève présentation sur les éléments de contexte qui nous amènent à intervenir sur le projet du complexe Turcot et Alexandre poursuivra avec les éléments plus spécifiques concernant le projet.

775 Donc vous dire, premièrement, que ce contexte-là, il est essentiellement relié aux changements climatiques dans notre cas. On est dans une situation au Québec où 40 % des

780 émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur du transport et donc, évidemment, si on souhaite réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faudra de toute évidence agir de ce côté-là. C'est une problématique qui est particulière au Québec du fait que l'électricité émet peu de gaz à effet de serre au Québec, ce qui n'est pas le cas sur le reste de la planète où on produit de l'électricité au charbon, au mazout et ainsi de suite.

785 On est dans un contexte où les preuves s'accumulent et s'empilent sur la question des changements climatiques. On a différents exemples de ça : évidemment, les glaces qui reculent un peu partout dans le monde. Ça, c'est une illustration de ce qui se passe au pôle Nord, et ce qui est particulièrement inquiétant, c'est que les prévisions des scientifiques s'empirent en fait d'année en année. C'est-à-dire que les scientifiques étaient initialement relativement conservateurs sur l'évolution de ce phénomène et plus ça va, plus ils réalisent que les choses s'accélèrent. La disparition de la glace dans le Nord était prévue dans le rapport du GIEC pour dans une cinquantaine d'années. On parle maintenant, certains scientifiques parlent maintenant d'entre 5 et 10 ans. Évidemment, cette disparition va avoir des impacts cumulés extrêmement importants et c'est ce qui amène les scientifiques à faire différentes recommandations dont je vais parler tantôt.

795 Il y a toute une panoplie d'exemples à travers le monde des impacts – en fait, il y a un consensus maintenant au niveau scientifique qu'on est dans une ère des changements climatiques. Donc on ne parle plus de prévision pour le futur, mais on parle d'un état de fait. Et donc, en quelques mots, c'est la situation dans laquelle on est.

800 La présentation scientifique ne durera pas encore très longtemps, mais quand même vous dire que ce sur quoi il y a un consensus scientifique qui est à peu près aussi solide que celui de la gravité, c'est qu'il y a un lien direct entre les émissions de CO<sub>2</sub> et la température moyenne dans l'atmosphère. Cette concentration de CO<sub>2</sub> n'a jamais été depuis 400 000 ans au-dessus de 300 parties par million. En 2005, on était à 380 parties par million. Et les prévisions du GIEC – donc du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations-Unies – qui regroupe 2000 scientifiques à travers le monde de tous les pays, qui suivent cette question, sont à l'effet qu'ils continueront une ascension si on ne change pas l'état de fait – c'est-à-dire nos pratiques actuelles.

810 Je mentionne, je voulais faire un retour rapide sur cette question scientifique pour bien ancrer ce sur quoi se base notre mémoire. On est dans une situation où le Québec a accepté les conditions, ces états de fait scientifiques très clairement. Il a déclaré à travers différentes politiques publiques, qu'il souhaite réduire ses gaz à effet de serre. Il a déclaré publiquement aussi qu'il souhaite se baser sur la science. Le Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat recommande une réduction d'entre 25 et 40 % à partir de 90, d'ici 2020. Ça, c'est dans 10 ans. Donc, ça s'applique au Québec. On est à peu près présentement au statu quo par rapport à 1990, ce qui n'est pas mauvais quand on se compare au reste du Canada, ce qui n'est pas génial quand on se compare à d'autres pays industrialisés, mais bref, on aura des réductions significatives à adopter et ça, c'est une position gouvernementale. Monsieur Charest a fait plusieurs déclarations et d'autres ministres dans ce sens aussi.

820

Or, 40 % de nos émissions proviennent du secteur du transport. Et notre intervention dans ce dossier spécifique est complètement reliée à cette question : comment réduire de 25 à 40 % nos émissions de gaz à effet de serre au Québec, si on ne s'attaque pas à la question du transport?

825

Le complexe Turcot, la proposition qui est sur la table ne fait rien pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. En fait, elle augmentera nos émissions. Si on va de l'avant avec ce projet, elle augmentera les émissions. Et je m'arrête là-dessus sur le contexte général et je cède la parole à Alexandre pour la suite du mémoire.

830

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Quand, il y a quelques semaines, les professionnels de nos organisations nous ont *briefés* sur le projet du ministère des Transports concernant Turcot, les premières surprises ont été de voir que : Quoi? Encore aujourd'hui en 2009, on propose de démolir des unités d'habitation pour – et en plus, pas juste simplement refaire l'infrastructure, mais en augmenter la capacité routière? En 2009, on en est encore là?

835

Moi, j'ai une formation en urbanisme. C'est un ingénieur en transport qui nous donnait notre cours en transport et déjà au début des années 90, il nous disait : « On ne règle pas un problème de transport en augmentant la capacité routière. Il faut travailler à gérer la demande et à offrir des alternatives en transport en commun. Toute augmentation de l'offre en transport automobile va entraîner de plus fortes congestions à moyen terme. »

840

Ça fait 20 ans que j'ai eu cette formation-là. Comment ça se fait que le ministère des Transports nous propose encore autre chose que de la diminution progressive de la capacité en transport?

845

Alors, ce que nous propose aujourd'hui le ministère des Transports, par le projet de réfection de l'infrastructure, c'est d'aggraver le problème. Et, pour nous, c'est fondamentalement, c'est un pas de plus dans la mauvaise direction. À quand on va sonner au Québec la fin de la récréation au ministère des Transports et leur dire : « Ça suffit les projets coûteux qui nous alignent pas sur le plan de la mobilité, dans la direction dans laquelle on doit aller pour réduire notre dépendance à l'automobile. »

850

855

Alors, pour nous, Turcot, comme bien d'autres sont venus vous le dire, on l'a entendu dans les médias dans les derniers jours, conserve son caractère autoroutier, augmente la capacité routière, n'améliore pas l'offre en transport collectif et, pour nous, ça, ce n'est pas acceptable. Alors que les axes de solution, il y en a plusieurs. Il faut que le ministère travaille à offrir d'autres types de mobilité sur le territoire parce que ça a beau être une infrastructure qui est à un axe stratégique sur le plan des déplacements automobiles et en termes de camions, il faut, sur tout le réseau routier du ministère des Transports, progressivement travailler à réduire sa capacité. Or, ce projet-là ne va pas dans cette direction-là. Alors, pour nous, ça ne peut pas être acceptable.

860

865 Il faut donc travailler sur l'offre en transport collectif. Il y a plein de réseaux ferroviaires  
dans cet axe-là qui ne demandent qu'à être plus utilisés. La beauté du transport collectif, c'est  
qu'il faut simplement augmenter l'équipement roulant sur les rails qui passent vers l'ouest ou  
vers la Rive-Sud. Alors, c'est le geste et la direction dans laquelle il faut aller. Partout dans le  
monde, on trouve de plus en plus d'exemples – on n'a pas les photos malheureusement – où  
870 on a retiré des autoroutes en milieu urbain : à Portland en Oregon, à Séoul, à Toronto. On  
démolit progressivement des infrastructures autoroutières pour, non seulement réduire la  
capacité de transport automobile, mais rendre les lieux dans lesquels ces infrastructures-là  
passaient beaucoup plus conviviaux, avoir des secteurs qu'on peut redévelopper, souvent des  
secteurs qui sont bien localisés géographiquement et c'est, à notre sens, l'endroit où il faut  
875 aller.

Si la clé, en termes d'aménagement du territoire c'est davantage de densité et  
davantage de mixité, ça passe aussi par une meilleure offre en transport collectif, mais en  
même temps, il faut diminuer la capacité routière, sinon on n'en sortira pas.

880 Dernier élément sur lequel je voulais terminer : nous aussi, à Vivre en ville, la question  
des changements climatiques nous préoccupe beaucoup. C'est ce qui a amené, au lendemain  
du Sommet de Rio, à fonder cette organisation-là. Ceci dit, dix ans plus tard, en début des  
années 2000, je me rendais compte en lisant les rapports du GIEC que je n'avais pas  
885 suffisamment peur. Et, fondamentalement, comme société, c'est ça notre problème. On n'a  
pas suffisamment peur.

Maintenant, les changements climatiques, ce n'est pas la seule raison pour laquelle il  
ne faut pas faire Turcot, puis qu'il faut qu'on arrête d'augmenter la capacité routière, puis  
890 d'aller au contraire dans l'autre direction, il y a toute la question de la dépendance au pétrole.

Le projet Turcot, si les échéanciers du ministère des Transports sont respectés, va être  
en fonction en 2015. Il va être à combien le litre d'essence en 2015? 2 \$? 3 \$? 4 \$? Moi, je  
pense que l'augmentation du prix de l'essence va être assez vertigineuse dans les prochaines  
895 années. Pas dans les prochaines décennies. Dans les prochaines années. Et les gens, à  
chaque fois qu'il y a des problèmes avec le prix de l'essence, qu'il y a des problèmes de  
congestion, ils veulent des solutions en transport collectif demain matin. Mais ça prend du  
temps à planifier des solutions en transport collectif. Ça prend du temps à les implanter et c'est  
pour ça qu'on dit : il faut qu'on commence maintenant et qu'on arrête d'aller investir dans la  
900 mauvaise direction, comme nous propose actuellement le ministère des Transports.

Je pense qu'il faut que le BAPE dise une fois pour toutes au ministère des Transports :  
« Ça suffit. C'est un mauvais projet et il faut que vous deveniez cohérents avec vos propres  
politiques. » En matière de changements climatiques, on ne peut pas se contenter d'avoir des  
905 mesures de transport collectif puis de mettre au bout de la colonne des réductions de gaz à  
effet de serre et, pendant ce temps-là, ne pas arrêter l'augmentation de la capacité routière et  
freiner l'étalement urbain qui s'ensuit. Alors, s'il vous plaît, je pense qu'il y a une forte

unanimité contre ce projet-là et j'espère que le ministère des Transports va bien entendre le message une fois pour toutes. Merci.

910

**LE PRÉSIDENT :**

Messieurs, je vous remercie. Ma question ce serait : pour encourager le transfert modal vers le transport en commun, c'est quoi la meilleure façon de procéder d'après vous? Parce que si les citoyens prennent l'auto, c'est parce que pour l'instant, dans leur perception, c'est que c'est plus avantageux. Donc, c'est quoi le meilleur incitatif que vous pouvez voir pour encourager les gens à prendre le transport en commun?

915

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

C'est une fausse perception de penser que les gens ne veulent pas prendre le transport en commun. Dans la région métropolitaine de Québec, ça fait dix ans que la Société de transport de Québec nous dit : « Faites pas de promotion du transport en commun, on n'est pas capable de répondre à la demande. » Puis dans la région métropolitaine, c'est la même chose. Les systèmes de transport en commun sont surachalandés. Il faut augmenter l'offre en transport collectif pour permettre à un plus grand nombre de personnes d'avoir la capacité de le prendre et aussi développer des alternatives là où bien souvent ils n'en ont pas d'alternative.

920

925

Fondamentalement, le territoire de la région métropolitaine, comme la majorité des agglomérations au Québec, s'est développé autour de l'automobile. Plus de 80 % des lieux d'habitation sont dépendants de l'automobile. Alors, c'est à ça qu'il faut qu'on mette un frein. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement sont claires à cet effet-là pour la région métropolitaine de Montréal : il faut que tous les nouveaux développements se fassent le long des axes majeurs de transport en commun.

930

935

Je ne sais pas pourquoi le gouvernement s'en va faire la 25 après avoir dit ça dans ses orientations gouvernementales en matière d'aménagement, mais le fait est que c'est effectivement la bonne stratégie : il faut augmenter la capacité des réseaux majeurs de transport en commun, multiplier les réseaux de tramway sur le territoire, parce que ce sont des axes extrêmement structurants et attractifs en termes de localisation pour les habitations, pour les commerces, pour les bureaux. C'est un excellent moyen de transport, à mi-chemin en termes de capacité entre l'autobus et le métro. On parle de 7500 passagers à 15 000 passagers à l'heure avec un tramway. Donc, une infrastructure de moyenne capacité, mais extrêmement structurante pour redévelopper la ville sur elle-même.

940

945

Et des friches urbaines sur le territoire de l'île de Montréal, on en compte énormément. On en comptait aussi à Laval, sur la Rive-Sud. Comment qu'on redéveloppe le boulevard Taschereau? Comment qu'on refait la mobilité sur l'ensemble d'une agglomération sur 20 à 50 ans pour, progressivement, année après année, être capable de dire : « Cette année, on avait un petit peu moins de transport individuel. Cette année, on en a encore un petit moins. » Alors que là, depuis 15 ans, malgré tous les constats et les engagements politiques du

950



gouvernement en matière de changements climatiques, on continue année après année à aller dans la mauvaise direction. C'est ça qu'il faut qu'on arrête.

955 **M. SYDNEY RIBAUX :**

Juste en fait pour compléter un élément qui est dans notre mémoire, qui nous semble particulièrement important. C'est toute la question de l'induction de la demande. Donc, dans le fond, votre question, c'est : comment amener les gens à prendre le transport en commun? Il y a un dicton en anglais qui dit : « Build it and they will come. » Bien, l'inverse est aussi vrai. C'est-à-dire qu'à partir du moment où on élargit la capacité routière comme on propose de le faire ici, plus de personnes vont se mettre à se déplacer en voiture, entre autres à l'heure de pointe.

965 Lorsqu'on diminue la capacité routière – et il y a toutes sortes d'exemples qui le démontrent – des exemples récents à Laval lorsque le viaduc s'est effondré et qu'on a mis en place d'autres mesures pour compenser, il y a des automobilistes qui disparaissent. Il y a des gens qui choisissent de se déplacer autrement ou de se déplacer à d'autres moments de la journée. Alors, cet élément-là est extrêmement important. Comment on amène des gens à faire un transfert modal vers les transports en commun? Évidemment, comme Alexandre l'a dit, il faut améliorer le transport en commun, mais il faut aussi réduire la capacité autoroutière qui est disponible et c'est un des éléments les plus efficaces en fait pour amener un transfert modal.

975 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Messieurs, nous vous remercions pour votre présentation.

(APPLAUDISSEMENTS)

980

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît ! On évite les manifestations. Nous allons maintenant inviter Home Dépôt du Canada, Monsieur Sylvain Gariépy. Bonjour, Monsieur ! À vous la parole.

985

**M. SYLVAIN GARIEPY :**

Bonjour ! L'objectif de la présentation, naturellement ma présentation n'adresse pas la problématique globale, mais donne plutôt une occasion de voir les impacts très concrets dans une dynamique commerciale. C'est-à-dire que l'objectif de la présentation en ce moment, c'est vraiment de sensibiliser le MTQ aux impacts potentiels du projet de l'échangeur Turcot sur le site commercial situé à l'intersection de la rue Saint-Antoine Ouest et de Courcelles.

990

Donc Home Dépôt, vous le savez, c'est une chaîne de magasins entrepôts de la rénovation qui est très présente autant aux États-Unis, au Canada, en Chine, au Québec du

995

moins, et en ce moment, le projet tel que présenté menace en quelque part le site. Parce qu'ici, on parle d'une expropriation partielle et non pas totale. Même quand on parle d'une expropriation partielle, on parle quand même d'un empiètement sur le terrain d'Home Dépôt et sur une partie de sa propriété, donc une partie de l'établissement commercial.

1000

Donc, ce que je vais faire aujourd'hui, je vais plutôt vous présenter les différents impacts que ça a au niveau du commerce en soi et ça va illustrer concrètement ce à quoi on doit faire face et, en même temps, quelles peuvent être les solutions potentielles au niveau du projet.

1005

Donc, je vais commencer avec la question de l'intégrité architecturale du bâtiment. Le contexte est le suivant : c'est que l'emprise du MTQ va être élargie à même une partie de l'aire de stationnement qui longe l'autoroute présentement et aussi va couper une portion du bâtiment. Ici, on parle de 3000 pieds carrés environ sur le bâtiment. 3000 pieds carrés sur un bâtiment de 100 000 pieds carrés, ça peut sembler petit. En contrepartie, ça a des impacts relativement importants. Donc ce sont des impacts qui doivent être gérés ou minimalement anticipés.

1010

Pour ce qui est du bâtiment, naturellement, ce qu'il faut comprendre, un magasin entrepôt, on ne fait pas la structure et par la suite on meuble l'intérieur. Donc, si on coupe 3000 pieds carrés et on veut réaménager ailleurs à l'intérieur, ça va se faire au détriment d'autres espaces, mais aussi ça va se faire en refaisant la structure en entier. C'est-à-dire que lorsque vous rentrez dans un magasin entrepôt – et ça ne vaut pas juste pour Home Dépôt – tout est pensé en fonction d'une offre complète de différents produits et de services. Donc, ce n'est pas la structure qui dicte l'aménagement intérieur, mais l'aménagement intérieur qui dicte la structure. Donc si on réaménage 3000 pieds carrés ailleurs, ça veut dire qu'il faut changer l'ensemble. Et, naturellement, ça a des conséquences relativement importantes au niveau de la conception même du magasin. Donc, c'est un élément qui doit être pris en compte par le MTQ.

1015

1020

1025

L'autre élément qui est particulièrement important, c'est la question de l'accessibilité au site. Avec le déplacement de l'autoroute plus au sud, on croit – en tout cas, du moins, il faut obtenir une confirmation que ça n'aura aucun impact sur la question de l'accessibilité à l'aire de stationnement. En ce sens, l'accès présentement se fait directement à partir, l'accès principal se fait à partir de la rue de Courcelles. Dans l'éventualité où la structure se déplace plus vers le sud, est-ce que le MTQ peut confirmer par écrit qu'on va pouvoir conserver cet accès-là?

1030

Dans l'éventualité qu'on perd l'accès, là il y a tout un effet domino qui s'inscrit là-dedans et on centralise l'ensemble des déplacements véhiculaires de la clientèle sur la rue Saint-Antoine. Donc c'est un aspect qu'il faut traiter parce que si on concentre les déplacements véhiculaires, si on crée ou on multiplie les détours pour se rendre au site commercial, ça va engendrer des problématiques de circulation dans le secteur. Un magasin entrepôt, ça attire des gens, ça attire beaucoup de gens. Donc il faut en tenir compte.

1035

1040

Le troisième point, c'est naturellement la capacité d'accueil d'une aire de stationnement et l'impact présentement du projet sur le site d'Home Dépôt est le suivant, c'est qu'on ampute l'aire de stationnement la plus utilisée par la clientèle. Et là, je parle naturellement, il y a les particuliers, bien entendu, mais aussi les entrepreneurs, constructeurs qui vont chercher leurs matériaux. Et l'aire de stationnement qu'on veut réduire, qui serait réduite, où on perdrait de 50 à 60 % de nos cases sont les cases les plus utilisées. Donc c'est une énorme problématique.

1045

1050

Dans l'éventualité où ça se réalise, ça veut dire qu'on oblige la clientèle à s'éloigner des accès qui sont prévus pour aller chercher les matériaux de construction et les outils ou quoi que ce soit, à s'éloigner du bâtiment encore beaucoup plus loin, et ce qui crée naturellement un effet de nuisance pour la clientèle. C'est-à-dire qu'on ne fait qu'accroître les distances entre le bien recherché, le bien acquis, et la localisation d'un camion, ce qui peut sembler pour certains futile, mais le tout se calcule en perte, en bout de ligne, parce que lorsque vous mettez plus d'embûches dans le chemin du consommateur, bien, il va aller ailleurs éventuellement. Donc ça, c'est un impact aussi qu'il faut considérer.

1055

1060

En fait, la préoccupation d'Home Dépôt c'est – oui, le projet, l'échangeur Turcot, il doit y avoir réfection des infrastructures. Est-ce que Home Dépôt s'oppose à la réfection des infrastructures? Non, dans la mesure où il y a des solutions qui peuvent être mises de l'avant pour réduire les impacts sur le cadre bâti existant. Naturellement, plusieurs groupes ont abordé la question résidentielle. Nous, on aborde la question commerciale. Donc, est-ce que ça va affecter aussi la dynamique commerciale? Est-ce que ça va affecter les retombées économiques dans le secteur? Est-ce que ça peut compromettre la viabilité du site à long terme? Ce sont toutes des questions qu'on se pose.

1065

1070

Et, en même temps, naturellement, Home Dépôt fournit plus d'une centaine d'emplois à cette succursale-là. Ce ne sont pas des emplois qui sont menacés, loin de là, mais c'est des gens du quartier qui y travaillent et, dans ce sens-là, la viabilité économique du site doit être prise en compte aussi à moyen et long terme. Il y a des investissements importants qui ont été faits sur ce site-là, entre autres la décontamination du site parce que c'est un ancien site de la STM, donc décontamination partielle et l'autre décontamination qui est toujours en cours par l'aide d'un système qui permet justement de poursuivre la décontamination au cours des prochaines années.

1075

1080

Donc, il y a toute une infrastructure qui a été mise en place pour revitaliser un site qui a été vendu tout simplement par la STM, qui était voué à l'abandon, un site qui était contaminé, que peu auraient pu récupérer et avaient la capacité de récupérer et, en même temps, ça a permis de redynamiser ce secteur-là. Donc, c'est sûr que dans son approche, le MTQ doit prendre en considération ces éléments-là et Home Dépôt, naturellement, désire rester à cet endroit-là aussi. Donc les différentes solutions qui s'offrent sont limitées aussi par rapport au MTQ.

1085 Nous, on croit qu'il y a soit un déplacement du projet plus vers le nord, sinon de  
conserver les structures actuelles en porte-à-faux par-dessus le site d'Home Dépôt pour  
justement permettre la viabilité à long terme du commerce. C'est ce que j'avais à dire.

**LE PRÉSIDENT :**

1090 Nous vous remercions pour votre position. Si j'ai bien remarqué, vous avez un  
stationnement étagé?

**M. SYLVAIN GARIEPY :**

1095 Pardon?

**LE PRÉSIDENT :**

Si je comprends bien, il y a un stationnement étagé partiellement sur votre...

1100 **M. SYLVAIN GARIEPY :**

1105 Oui, il y a un stationnement étagé sur le site, effectivement. Donc, ce stationnement-là  
a été – quand on aménage un site, je ne veux pas rentrer dans les technicalités, mais il faut  
offrir un certain nombre de cases de stationnement à notre clientèle. Ce qu'on a remarqué au  
courant des différentes années, c'est que la portion de l'aire de stationnement qui était la plus  
utilisée était celle qui était vraiment en face de l'aire de livraison des matériaux et le centre de  
location d'outils qui seraient appelés, en tout cas, du moins, à disparaître, si on se fie au plan  
du MTQ. Donc l'aire de stationnement étagée, ce qu'on remarque aussi dans les habitudes  
des consommateurs, c'est qu'elle est très peu utilisée, surtout le deuxième étage.

1110 Donc il y a une question de distance, il y a une question aussi de manœuvrabilité. Donc  
quand on va dans un Home Dépôt, ce n'est pas nécessairement pour s'acheter un pot de colle,  
c'est pour s'acheter des matériaux de construction. Donc, il faut considérer dans une aire de  
stationnement, il faut avoir la flexibilité de bien manœuvrer, puis ce n'est pas tout le monde qui  
1115 se sent à l'aise. Et, aussi, quand on est un entrepreneur, on arrive avec ses camions, donc on  
a besoin d'espace pour manœuvrer et c'est la réalité à laquelle fait face Home Dépôt.

**LE PRÉSIDENT :**

1120 Effectivement, quelqu'un qui utilise régulièrement ce type de magasin-là – je transporte  
souvent des matériaux parce que je bricole, j'aime ça bricoler, effectivement, personnellement,  
je ne chercherais pas à utiliser un stationnement étagé pour faire des détours dedans pour  
remonter un étage pour transporter des matériaux. Je comprends votre point de vue.

1125 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Est-ce que vous avez évalué les coûts pour les modifications et les rénovations qui seraient nécessaires?

1130 **M. SYLVAIN GARIEPY :**

Je ne peux pas vous amener de chiffre. Cependant, je peux vous dire une chose. Moindrement qu'il va y avoir – si on veut s'adapter au concept du MTQ, et comme je vous expliquais, c'est la structure même du bâtiment qui serait affectée, donc quand on veut  
1135 déplacer des choses à l'intérieur, on ne peut pas – je vais recommencer. Si on veut juste déplacer 3000 pieds carrés à l'intérieur pour le relocaliser ailleurs, ça va se faire au détriment d'autre chose, d'une part. Mais d'autre part, c'est que l'aménagement de ce type de commerce-là, c'est l'aménagement intérieur qui détermine la structure même du magasin. Donc, quand on commence à tout bouger à l'intérieur, ça veut dire qu'il faudrait commencer à  
1140 jouer aussi avec la structure du bâtiment. Et ce sont des coûts qui sont considérables.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Mais vous n'avez aucun chiffre.

1145

**M. SYLVAIN GARIEPY :**

Bien, la construction d'un Home Dépôt, ça varie de 12 à 15 M\$. Donc, si on parle d'un réaménagement complet, je ne peux pas vous arriver avec des chiffres, mais ça peut peut-être  
1150 proportionnellement vous donner une idée de grandeur des sommes qui doivent être investies.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Est-ce que vous avez eu des pourparlers avec le MTQ?

1155

**M. SYLVAIN GARIEPY :**

Oui, récemment, oui. Il va falloir trouver des solutions.

1160 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1165

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

**M. SYLVAIN GARIEPY :**

1170

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1175

Nous allons maintenant inviter concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Luc et Mobilisation Turcot, c'est-à-dire madame Geneviève Locas et monsieur Denis Lévesque. Re-bonjour, Monsieur Lévesque? Bonjour, Madame Locas !

**M. DENIS LÉVESQUE :**

1180

Pendant que ma collègue installe les choses à l'ordinateur, donc préciser que pour des raisons techniques, pendant la présentation, ce sont deux mémoires qu'on va vous présenter de deux organisations différentes. Donc, dans un premier temps, celui de Mobilisation Turcot et, dans un deuxième temps, madame Locas va présenter le mémoire de la table de concertation Ville Émard/Côte-Saint-Paul.

1185

**Mme GENEVIÈVE LOCAS :**

1190

J'aimerais rectifier. C'est vraiment Côte-Saint-Paul. Je sais que souvent, c'est écrit Côte-Saint-Luc, mais c'est Concertation Ville Émard/Côte-Saint-Paul.

1195

Donc, voici les grandes lignes du mémoire de Mobilisation Turcot. La Mobilisation Turcot, en fait, c'est quoi? C'est un regroupement de plusieurs partenaires, de résidents des quartiers avoisinant l'échangeur. Ce sont des citoyens préoccupés par les impacts, des chercheurs, des organismes communautaires du Sud-Ouest, des organismes régionaux, des syndicats, des institutions comme le CSSS. Mobilisation Turcot, ce sont des acteurs qui interviennent dans différents champs dont le droit au logement, l'aménagement et l'urbanisme, l'amélioration des conditions de vie des aînés, des familles, en santé et services sociaux, environnement. Ce sont des tables de concertation, ce sont des regroupements de citoyens.

1200

Notre but, en fait, de se regrouper ainsi, c'était de mettre en commun les expertises, les informations et les préoccupations de tous les acteurs afin d'obtenir une vision globale des enjeux autour du projet de réfection de l'échangeur Turcot. L'idée, c'était aussi de mener des actions pour appuyer l'implication des citoyens et pour sensibiliser l'ensemble des acteurs dans le débat, parce que, comprenez-nous bien, c'est assez complexe ce petit complexe Turcot.

1205

1210 Donc, voici un peu le plan de la présentation. Je viens d'expliquer qu'est-ce qu'est Mobilisation Turcot. Le premier point qu'on aimerait soulever dans notre mémoire, c'est le manque d'écoute de la part du MTQ. Le MTQ prétend qu'il a consulté le milieu lors de l'élaboration de son projet. Oui, de toute évidence, il y a eu une consultation qui a été faite. Cependant, les principes qui avaient été indiqués, les préoccupations du milieu qui avaient été indiquées alors n'ont pas vraiment eu d'influence sur la réflexion du MTQ.

1215 Par exemple, voici quelques citations tirées du rapport de consultation daté de juin 2004. « La notion de développement durable devrait être au cœur des débats. – Ce sont des citations. – Planifier en lien avec le développement du transport en commun. Le transport en commun devra aussi être interpellé dans l'optique de réduire la congestion et d'améliorer la qualité de vie des résidents du milieu. Une construction en structure de l'échangeur Turcot et de ses approches générerait moins d'impacts négatifs pour le milieu que des remblais.»

1220 Donc déjà en 2004, on voit que le milieu avait soulevé ces préoccupations et, malheureusement, on convient que le projet sur la table en ce moment n'a pas considéré cela.

1225 On se demande pourquoi, qu'est-ce qu'il faut en conclure? Est-ce que les gens du MTQ ne s'en souviennent pas? Ou est-ce que le mandat du MTQ était tout autre, c'est-à-dire d'augmenter seulement la capacité de l'échangeur?

**M. DENIS LÉVESQUE :**

1230 Évidemment, notre rôle en tant que groupe, Mobilisation Turcot, c'était également de soulever qu'il y a des problèmes avec le scénario qui est proposé par le ministère, mais des problèmes qui pourraient être évités avec plein de solutions alternatives. Un certain nombre de ces problèmes-là – il y a déjà plusieurs acteurs qui en ont parlé – la destruction de logements, notamment dans le Village des Tanneries et la dévitalisation de cette communauté-là qui va s'ensuivre. Tout l'enjeu de l'enclavement des quartiers et là-dessus, la question des remblais est essentielle. Si le ministère renonçait à installer des grandes portions de son autoroute sur des remblais, déjà on éviterait d'accentuer l'enclavement des quartiers.

1240 D'autres problèmes au niveau de l'augmentation du trafic automobile et, par conséquent, du bruit, de la pollution locale, des émissions de gaz à effet de serre. Et aussi, malgré les prétentions du ministère à l'effet que son projet est un projet de développement durable ou qu'il s'inscrit dans cette optique-là, nous, on en doute fortement. On trouve plutôt que le projet contredit des politiques qui ont été adoptées par le gouvernement du Québec sur le développement durable et aussi des politiques qui sont adoptées au niveau de la Ville de Montréal qui prévoient le développement des infrastructures de transport collectif.

1250 Nous, notre groupe, Mobilisation Turcot, notre objectif n'est pas d'entrer dans tous les détails de ça, parce qu'on sait qu'il y a énormément de mémoires des partenaires de Mobilisation Turcot qui ont déjà été présentés ou qui vont l'être encore devant le BAPE et qui permettent d'aborder vraiment en profondeur chacune de ces questions-là. Pour l'instant, nous,

ce qui est surtout important, c'est qu'on veut insister pour dire qu'il existe de nombreuses alternatives qui sont beaucoup plus cohérentes à notre avis avec les sensibilités que notre époque porte et donc, cent fois meilleures que le projet qui a été déposé par le ministère des Transports.

1255

D'après nous, le projet du ministère donne une bien jolie maquette exposée dans une salle, mais quand il va arriver réellement dans la réalité, sur le terrain, dans les communautés, il va plutôt avoir l'air d'un éléphant qui rentre dans un magasin de porcelaine et, à notre avis, c'est pendant de longues années ensuite qu'on va devoir payer les pots cassés. Évidemment, on ne refait pas un échangeur autoroutier à grande fréquence, on ne fait pas ça aux 5-10 ans, mais une fois aussi qu'on a détruit des secteurs, une fois qu'on a élargi une autoroute, qu'on a exproprié des terrains, ce n'est pas simple de réparer les impacts et les conséquences de ça.

1260

1265

Donc, Mobilisation Turcot, sa principale demande, c'est que le ministère des Transports s'ouvre les oreilles à ce que plusieurs personnes essaient de dire depuis déjà plusieurs années et que de nombreux acteurs continuent de dire maintenant est qu'il retourne à la table à dessin pour produire un nouveau projet de réfection de l'échangeur Turcot, un projet qui tiendrait vraiment compte des enjeux que les gens, les communautés, les organismes, les institutions, les chercheurs soulèvent, notamment toute la question de la réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique, la diminution de l'utilisation de l'automobile et l'augmentation de l'offre de transport collectif, le désenclavement des quartiers touchés, le maintien de l'offre de logement et aussi d'éliminer du projet les expropriations qui sont actuellement prévues. Et, aussi, qu'il y ait un soutien économique particulier aux quartiers qui sont touchés par les travaux pendant la période de construction qui va quand même être assez longue. On parle de plusieurs années de construction pour la réfection de l'échangeur.

1270

1275

1280

Ultimement aussi, on souhaiterait que le projet se fasse dans une intégration avec les autres grands projets de transport dans la région montréalaise, qu'on parle de projets routiers ou de projet de transport collectif. Que ce soit les projets de train de banlieue, toute la question de la rue Notre-Dame dans l'est, de l'autoroute 30, de la navette vers Dorval, il faut que le projet s'inscrive avec un arrimage très, très, très cohérent avec les objectifs qui sont poursuivis dans ces autres projets-là.

1285

1290

Donc, en conclusion, du mémoire de Mobilisation Turcot, on souhaite dire qu'il y aurait plusieurs manières de refaire l'échangeur Turcot. Le scénario proposé par le ministère est inacceptable en raison des impacts négatifs qu'il va générer. La démonstration, à notre avis, est largement faite que d'autres scénarios meilleurs sont possibles. Donc, par conséquent, le ministère doit le repenser, son projet. Merci. Maintenant, je repasse la parole à ma collègue Geneviève qui va maintenant vous présenter le mémoire de la table de concertation de Ville-Émard/Côte-Saint-Paul.



**Mme GENEVIÈVE LOCAS :**

1295           Merci. Donc on s'excuse, pour des raisons techniques, il faut qu'on présente les deux  
mémoires simultanément. Donc, en gros, le plan de la présentation, je vais faire une brève  
introduction de qu'est-ce qu'est la table de concertation, je vais vous présenter un peu c'est  
1300           quoi le territoire, les nuisances du projet. On va se pencher plus particulièrement sur  
l'augmentation de l'achalandage sur l'autoroute et l'augmentation de l'enclavement dans notre  
quartier. Et je vais faire une brève conclusion.

              Donc, la table de concertation Ville Émard/Côte-Saint-Paul, c'est une table de  
concertation intersectorielle et multiréseau, qui regroupe des acteurs du milieu préoccupés par  
le développement des communautés locales de Ville Émard et de Côte-Saint-Paul. Nous  
1305           sommes membres de Mobilisation Turcot et nous appuyons l'ensemble des demandes qui  
viennent tout juste d'être présentées.

              Nous croyons que le projet de réfection de l'échangeur tel que proposé par le ministère  
des Transports du Québec nuira au développement social et économique de notre  
1310           communauté. En ce sens, nous croyons à propos de vous présenter un portrait sommaire des  
dynamiques du milieu et des démarches y ayant cours, puisque peu d'informations à ce sujet  
se trouvaient dans l'étude d'impact. Par ailleurs, nous ferons un survol de nos  
questionnements sur ce projet et, comme je viens de le mentionner, nous parlerons plus  
1315           particulièrement de l'augmentation de la capacité routière et du choix de construction sur  
remblai.

              Le territoire de Ville Émard/Côte Saint-Paul comporte un peu plus de 30 000 habitants.  
L'autoroute 15 traverse en plein cœur du quartier de Côte-Saint-Paul. Cette autoroute sépare  
1320           donc actuellement un secteur résidentiel d'un secteur d'emploi, le secteur Cabot. Parmi les  
enjeux sociaux du quartier, dans certains secteurs, on note notamment de grandes  
problématiques de décrochage scolaire, l'isolement des aînés, des personnes vulnérables, des  
problématiques d'insécurité alimentaire, des problèmes de santé mentale, de l'insécurité due  
au crime organisé, aux vols, au vandalisme, des problèmes de toxicomanie et d'alcoolisme, de  
1325           prostitution et l'endettement de plusieurs familles du quartier.

              Donc les acteurs du milieu travaillent ensemble depuis plus de 15 ans justement afin  
d'enrayer ces problématiques et d'améliorer les conditions de vie de résidants. Parmi tous les  
grands dossiers de notre table de concertation, j'aimerais soulever particulièrement, mettre  
l'accent sur notre participation dans la mise en œuvre d'une démarche de revitalisation urbaine  
1330           et intégrée, la RUI, qui est située en plein cœur du territoire visé par la réfection de l'autoroute  
15 et de l'échangeur Turcot.

              Donc, la carte à l'écran en ce moment, la ligne verte définit cette revitalisation urbaine  
intégrée là et vous voyez également l'autoroute qui traverse ce secteur-là. Et vous avez aussi,  
1335           en rouge, le secteur de 200 mètres de l'autoroute qui, comme vous le savez, est critique sur  
des conditions de santé.

1340 L'objectif général d'une revitalisation urbaine et intégrée, c'est d'améliorer les conditions de vie des citoyens en agissant à la fois sur leur environnement urbain et sur les services qui leur sont rendus. Depuis 2003, l'ensemble du milieu participe activement à cette démarche : l'arrondissement, les groupes communautaires, des partenaires gouvernementaux, des institutions, des entreprises, mais aussi et surtout des résidents du quartier.

1345 Parmi les grandes réalisations, je noterais notamment un local communautaire sur la rue Galt, en plein cœur d'un grand – d'une concentration de HLM. Aussi, la mise sur pied d'un module de jeux dans ce quartier-là également qui a été menée par des citoyens, tout le projet a été mis par des citoyens et mis en place et financé dans le cadre de la RUI. On a également fait beaucoup de reverdissement du quartier sur des rues de ce quartier-là. Bref, le but, c'est d'améliorer les conditions de vie des citoyens.

1350 Depuis sa mise en place, les acteurs d'opération Galt, de cette RUI, souhaitent pouvoir collaborer aux activités entourant la réfection de l'échangeur, vous comprendrez pourquoi, de manière à s'assurer de la mise en place de mesures adéquates d'atténuation des nuisances de l'autoroute pour le quartier.

1355 Par ailleurs, pour la question de l'employabilité et afin de favoriser l'accès au parc du Canal de Lachine, nous souhaitons améliorer les liens qui existent entre le secteur résidentiel, donc au sud, en bas sur la carte, et le secteur d'emploi Cabot qui est situé en haut sur la carte, qui sont en partie bloqués par l'autoroute. Ce secteur d'emploi est source de réflexion et d'étude au sein de la revitalisation urbaine et intégrée afin d'en maximiser les bienfaits pour le développement de notre quartier.

1365 Donc les critiques du projet. Deux grands aspects : l'augmentation de la capacité autoroutière. On s'inquiète, comme plusieurs acteurs l'ont dit, je ne vais pas répéter, habiter à côté d'une autoroute, ça a des effets extrêmement critiques pour la santé des citoyens. En plus, il y a du bruit. L'aspect visuel peu attrayant aux abords d'une autoroute, ce n'est pas vraiment des conditions agréables pour les citoyens.

1370 Par ailleurs, depuis l'annonce du projet de réfection, les groupes locaux et les résidents se sont informés des différents effets du projet sur leur qualité de vie. Suite à certains constats sur les aspects de santé notamment, un projet de CPE a été annulé dans Côte-Saint-Paul parce qu'il était situé à proximité de l'autoroute dans le rayon du 200 mètres critique. Et pourtant, la communauté aurait besoin de 600 places en garderie.

1375 Par ailleurs, la situation de l'École Marie-de-l'Incarnation est également très inquiétante. Nous apprenions le mois dernier que les informations entourant la réfection de l'échangeur semblent avoir inquiété plusieurs parents qui ont décidé de retirer leurs jeunes de ce secteur. Le sort de cette école primaire qui dessert le quartier le plus défavorisé de Côte-Saint-Paul demeure très incertain. Donc, on s'oppose au choix d'augmenter la capacité routière sur l'autoroute.

1380 Pour ce qui est de l'enclavement, c'est un scénario qui est entièrement pensé pour la  
voiture. Il faut rappeler que dès les premières consultations avec le MTQ, nous nous sommes  
prononcés contre l'idée de construction sur remblai dans le secteur de Côte-Saint-Paul et  
contre l'idée d'éliminer à jamais les passages des rues Eadie et Hadley qui traversaient  
l'autoroute surélevée.

1385 La construction sur remblai demandera entre autres aux résidents qui se déplacent à  
pied ou à vélo et qui désirent atteindre le parc du Canal de Lachine ou le secteur d'emploi de  
traverser de très longs tunnels sous l'autoroute 15. Nous, de notre avis, ces passages  
présenteront des risques importants pour leur sécurité. Par ailleurs, on craint que sur le plan  
1390 psychologique, l'effet visuel d'une barrière, un gros mur de 8 mètres en remblai, plus un 4  
mètres de hauteur de mur antibruit pourraient augmenter le sentiment s'insécurité, d'isolement  
et qui, rappelons-le, sont des problématiques réelles sur notre territoire. Et, pourtant, le  
potentiel du secteur Cabot est très intéressant. Sur le plan économique, la construction de  
l'autoroute 15 sur talus viendrait pourtant affecter ce potentiel-là.

1395 Je vous ai apporté aujourd'hui l'étude à laquelle nous faisons référence dans le  
mémoire. C'est une étude sur la requalification du secteur Cabot, une étude indépendante qui  
avait été commandée par l'Arrondissement en 2005. Je vais vous en citer certaines parties.

1400 Bien que le MTQ prétend en ce moment et avec raison qu'il a considéré le Plan  
d'urbanisme en vigueur, rappelons toutefois que ce Plan d'urbanisme présente une vision  
d'aménagement pour les prochaines 10 années. Dans ce rapport ici que je vous présente  
aujourd'hui, en général, on cite :

1405 « Le règlement de zonage actuel a un effet restrictif sur un éventuel redéveloppement  
du secteur industriel. Le règlement apparaît à première vue comme un handicap à un projet de  
mise en valeur à caractère urbain. L'assouplissement du règlement devrait également être  
favorable à l'implantation localisée de diverses fonctions bénéfiques à l'animation,  
l'environnement urbain, des commerces, des bureaux, des institutions, et cetera. Les rues  
1410 Hadley et Eadie et Angers tissent des liens dans l'axe nord-sud qui combattent l'enclavement  
du secteur Cabot. Si on les regroupe avec l'ensemble des autres rues, ces rues offrent des  
corridors physiques et visuels qui rattachent le quartier Côte-Saint-Paul à l'environnement du  
canal et offrent des vues sur le parc du Mont-Royal. »

1415 Donc, bref, il y a plusieurs possibilités de développement pour ce quartier-là. Vous  
avez également rencontré monsieur Pierre Gauthier qui a travaillé sur ce secteur-là, qui vous a  
cité le potentiel de peut-être mettre du résidentiel à long terme, des commerces. Bref, on se  
permet de rêver et de peut-être rêver à un futur meilleur pour ce petit quartier. Cependant, pour  
l'instant, si le MTQ va de l'avant avec la construction d'une autoroute en remblai, il deviendra  
1420 impossible pour les générations futures de pouvoir choisir d'autres options. Un tel  
aménagement vient hypothéquer le potentiel de la communauté pour les décennies à venir.

1425           Bref, en conclusion, on croit qu'il est possible d'offrir un meilleur milieu de vie sur le territoire de Ville Émard. Le projet du MTQ viendra cependant court-circuiter plusieurs démarches déjà en cours dans un milieu de vie dynamique et en pleine revitalisation.

1430           Afin d'éviter les erreurs du passé, il importe que le projet de réfection de l'échangeur Turcot comporte des mesures concrètes qui diminueront la pollution et les gaz à effet de serre causés par le transport automobile et réduiront ses effets négatifs sur la santé des populations locales et des citoyens de la grande région de Montréal, par exemple, en investissant dans le transport en commun, en réduisant la capacité autoroutière, la vitesse, en considérant l'enfouissement.

1435           Que le projet prenne en considération les dynamiques locales des quartiers et qu'il soit élaboré en réelle concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et que le scénario de construction en remblai soit rejeté, puisqu'il est inacceptable pour le développement sociale et économique de notre territoire.

1440           **LE PRÉSIDENT :**

          Merci pour votre présentation.

(APPLAUDISSEMENTS)

1445           **LE PRÉSIDENT :**

1450           Tantôt, j'ai dit Côte-Saint-Luc – s'il vous plaît ! – C'est un lapsus que ça fait deux, trois fois que je fais. Je suis porté à dire Côte-Saint-Luc au lieu de Côte-Saint-Paul. Oui, effectivement, hier d'ailleurs, je suis allé voir la maquette. Il y a une maquette qui a été travaillée avec des étudiants de monsieur Gauthier qui est dans la salle ici à côté, je suis allé jeter un coup d'œil à cette maquette pour voir quel avait été le travail qui avait été fait par ses étudiants. Je pense que nous n'avons pas de question, alors nous vous remercions pour votre présentation. Alors, nous allons faire une pause de 15 minutes. Nous allons reprendre à 15 h.

1455           **PAUSE**

1460           **LE PRÉSIDENT :**

          Alors, nous allons reprendre avec monsieur Daniel Guilbert que nous invitons à s'avancer à la table. Bonjour, Monsieur!

**M. DANIEL GUILBERT :**

1465

Bonjour! Donc, je m'appelle Daniel Guilbert et je viens comme citoyen. Je ne suis pas ingénieur ou urbaniste ou rien de ça. Ça fait que je vais parler plus d'un point de vue personnel et de choses qui me dérangent personnellement en tant que résidant propriétaire, cycliste du quartier.

1470

Donc, ça fait 13 ans que je demeure ici. Comme je dis, je suis propriétaire. C'est un quartier que j'ai choisi. Je viens de la banlieue, mais j'ai voulu rester dans ce quartier-là que je trouvais intéressant avec son patrimoine historique, les maisons, les anciennes usines, tout ça, puis d'être proche aussi du centre-ville, donc pour pouvoir se promener à bicyclette, même si j'ai une auto.

1475

Donc c'est ça. En tant que citoyen, je suis concerné, à force de m'intéresser au quartier, je viens ici parce que je suis concerné par la mise en valeur versus la destruction du patrimoine historique bâti.

1480

Il y a comme trois parties à mon mémoire : une sur le patrimoine bâti industriel, l'autre sur l'enclavement des quartiers, puis l'autre sur la sécurité le long des entrées et des sorties.

1485

Ça fait que pour commencer par le patrimoine historique bâti, ça fait depuis plusieurs années, plusieurs décennies qu'on commence à s'intéresser au patrimoine industriel bâti à travers le monde, autant en Angleterre, aux États-Unis et même à Montréal. Il y a une association québécoise pour le patrimoine industriel qui existe depuis une vingtaine d'années. Donc, je trouve ça un peu contradictoire que le MTQ propose un projet et qui parle même de l'importance de ce patrimoine historique là dans leurs documents, mais qu'ils vont détruire quatre ou cinq bâtiments industriels historiques des quartiers, un à Côte-Saint-Paul, puis quatre à Saint-Henri-Westmount. Ce sont plus des maisons, des vieilles maisons sur la rue Cazalais.

1490

1495

Saint-Henri est un quartier historique, un des quartiers historiques de Montréal et la particularité de Saint-Henri, c'est les industries. C'était ici dans le Sud-Ouest qu'il y a eu beaucoup d'usines. Donc c'est ça, la nature du patrimoine historique de ce quartier ici. Si on serait ailleurs, si c'était à Westmount, c'est des maisons, je sais pas dans le Vieux-Montréal, c'est d'autre chose, mais ici, c'est des usines. Donc c'est pour ça que je voulais parler de ça. Elles ne sont pas toutes sur le bord du canal parce que la particularité de Saint-Henri, c'est que vu qu'ailleurs, sur le long du canal, on avait « alloqué » des endroits pour développer l'industrie comme sur le bord des écluses à Côte-Saint-Paul et à Pointe-Saint-Charles et plus proche du Vieux-Montréal, mais Saint-Henri, vu qu'il n'y avait pas de source d'eau et de bassin, la Ville dans ce temps-là avait décidé d'attirer l'industrie en donnant des exemptions d'impôts, puis c'est pour ça qu'il y a des industries un peu partout à travers le territoire, pas juste sur le bord du canal.

1500

1505

Puis, aussi, à Saint-Henri, c'est qu'il en reste beaucoup, il en reste pas mal de ces usines-là. En fait, il y en a beaucoup qui sont disparues pour d'autres raisons. Donc mon point de vue, mon argument, c'est que étant donné qu'il y en a déjà beaucoup de parties et que c'est  
 1510 ça qui donne le caractère, qui aide à donner un caractère au quartier, donc d'en démolir quatre, cinq d'un seul coup, c'est un gros... c'est une grosse perte. Surtout qu'il y en a qui ne sont même pas sur la trajectoire de l'autoroute comme telle.

Je ne suis pas le premier à s'intéresser au patrimoine historique industriel du quartier non plus. Parcs Canada a déjà, puis même la Ville de Montréal, je sais des documents que la Ville puis Parcs Canada ont déjà publiés, qui reconnaissent des sites particuliers. Mais par contre, ceux-là qui sont plus loin du canal ont tendance à pas être reconnus, mais ça veut pas dire qu'ils n'ont pas une valeur, qu'ils n'ont pas un intérêt non plus. Puis, pas juste une valeur historique aussi, il y a une valeur architecturale. Ça donne une saveur au quartier, un peu  
 1520 comme les anciennes maisons.

Ça fait que, moi, en tout cas, je vais me concentrer sur Saint-Henri parce que je suis plus connaissant sur Saint-Henri. D'autres ont parlé de Côte-Saint-Paul. Donc on va commencer, la première que je veux parler, c'est le 780, Saint-Rémi. Construit vers 1922, c'est  
 1525 un bâtiment en béton – ça apparaît pas sur l'écran, je ne sais pas qui s'occupe de ça, bon merci – c'est un bâtiment en béton armé construit pour la compagnie Imperial Tobacco qui avait été construit pour résister à tout : inondation, feu, tremblement de terre, et cetera. Ça, ça avait été construit – Imperial Tobacco avait choisi de le construire comme ça suite à des feux, suite au tremblement de terre qu'il y avait eu en Californie dans les années 1905-6. Ils ont  
 1530 construit tous leurs édifices – lui, c'est le seul qui est loin du reste de Imperial, mais en tout cas, c'était Imperial Tobacco. Donc c'est ça, construit pour résister à tout, sauf pour le MTQ, semble-t-il.

Il est peut-être pas aussi beau que d'autres bâtiments industriels de Saint-Henri, comme le Château St-Ambroise, mais quand même, je considère que c'est quand même un des bâtiments iconiques du quartier Saint-Henri, car même si la majorité des gens savent pas trop à quoi que ça a servi ou à quoi qu'il sert encore, il est visible de loin et il fait partie de la ligne d'horizon de Saint-Henri puisqu'il est là depuis toujours. On le voit de l'échangeur. Donc, c'est une composante, je trouve que – j'argumente ici que de détruire cette ligne d'horizon,  
 1540 c'est une chose assez sérieuse en soi, nonobstant la valeur ou non des bâtiments comme telle, parce que ça fait partie de l'environnement quotidien des résidents du quartier, autant ceux de longue date que ceux comme moi qui ont été attirés ici par ces vieilles usines.

Il y en a qui ont écrit aussi sur l'importance de préserver des éléments qui définissent un quartier, comme Jane Jacobs, par exemple. Quand on détruit trop de ces éléments ou qu'on qualifie de définitif, c'est qu'on engendre une sorte d'aliénation d'une partie de la population qui demeure dans le quartier.

Le deuxième bâtiment que je voulais vous parler, c'est le garage, celui qu'on appelle le  
 1550 garage Pullman aujourd'hui. C'est une ancienne usine qui est plus vieille que le 780. Elle a été

construite vers 1915 par la compagnie Ryan's puis on peut même voir encore *Ryan's* écrit sur la cheminée. Il est pas mal intact en fait, même si encore une fois, il n'est peut-être pas si beau que ça aujourd'hui. C'est une question de remettre en valeur. Ryan's' c'est une compagnie qui faisait du *dry cleaning* à l'époque.

1555

Le troisième, c'est le bâtiment sur la rue Richelieu, au 4295, Richelieu, qui a été construit vers 1930, en fait, spécifiquement, pour la compagnie qui fabriquait des produits de soudure, la Canadian Foundry Supplies.

1560

Et la quatrième, c'est un ancien bâtiment qui est derrière des résidences sur la rue Richelieu aussi, derrière le 4107, Richelieu à 4277, Richelieu à peu près. C'est un énorme bâtiment qui se trouve derrière les résidences et c'est aussi une des premières usines du coin construite en 1911, en plus petit, mais agrandie à son état actuel vers les années 30. Ça s'appelait Babcock & Wilcox, un fabricant de chaudières à vapeur, puis après ça, c'est devenu George W. Reeve puis Westeel jusque dans les années 60-70... en tout cas, il y a eu d'autres usines après ça.

1565

Donc, le patrimoine historique de Saint-Henri, c'est l'importance que Saint-Henri a eu dans l'histoire industrielle du Canada. Donc, c'est ça. Mon objection, c'est que beaucoup de ces usines ont déjà disparu pour différentes raisons. Donc, il en reste assez relativement peu pour illustrer et documenter ce patrimoine historique. Donc, d'en démolir cinq d'un seul coup est trop coûteux pour le quartier.

1570

Là, j'en nommais d'autres à Saint-Henri qui ont reçu des prix dans les dernières années pour la qualité de leur restauration, dont le Château St-Ambroise, je disais. Ça, c'est un cas où il y a eu une belle restauration. Puis ça, c'était pas beau avant, non plus. C'était aussi laid que les autres que je vous ai montrés.

1575

En fait, je veux revenir sur la Westeel. C'est sûr que le MTQ nous a montré la partie de l'édifice la plus laide, la plus délabrée, mais il y a quand même des belles entrées avec des arches, puis il y a des éléments architecturaux intéressants qui se mélangent bien au quartier.

1580

Un autre qui a gagné un prix, c'est celle-là, l'ancien bureau Maxwell qui a été rénové par la compagnie McAuslan qui a acheté le terrain. Donc, ça, c'est un cas d'une belle mise en valeur du patrimoine historique.

1585

Et j'en avais une troisième, l'usine Elpro aussi qui a gagné un prix, qui est dans le quartier, dans le Village des Tanneries, en fait sur la rue de Courcelles. Donc ça aussi, il a restauré le bâtiment et c'est vraiment des restaurations parce qu'ils ont gardé plus d'éléments historiques que possible, autant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

1590

Là, je parle des usines, mais ces usines-là, c'est pas juste des boîtes vides. C'est qu'il y a du monde, il y a de l'activité qui se passe dedans. Dans le cas du 780, Saint-Rémi, c'est un bâtiment industriel, mais devenu résidentiel. Même si le MTQ essaie de le faire passer comme

1595 un bâtiment problématique et hors-norme, c'est que les résidants y ont investi des sommes importantes pour rénover leurs espaces et que ce sont des espaces rares avec des plafonds de 18 pieds de hauteur et des murs et plafonds en ciment, des monte-charges qui conviennent aux résidants pour monter des pianos. C'est des lofts autant commerciaux qu'artistiques, mais résidentiels aussi.

1600 Aussi, le MTQ, ils se sont pas engagés jusqu'à date, ils s'engagent pas pour remplacer la qualité de vie de ces personnes-là, des personnes qui demeurent dans ce bâtiment-là. Le MTQ affirme même ne pas savoir combien d'unités qu'il y a dans le 780. Il y en a environ 110 à 120. Donc, ça représente un pourcentage élevé de résidences dans ce qu'on appelle le Village des Tanneries. On a formellement donné un nom de village à ce petit secteur de Saint-Henri  
1605 qu'on a déjà décrit parce qu'il est isolé du reste du quartier par les voies du CN au sud et la rue de Courcelles où ce qu'il n'y a pas d'habitation, puis l'autoroute 720.

1610 Donc, moi, j'ai fait un peu de statistiques. Je veux dire, il y a eu des belles statistiques dans toutes les présentations, mais en tout cas, si on ajoute les 120 résidences du 780 à celles de la rue Cazalais qui sont prévues être expropriées, on arrive à environ 160-170 logements qui vont être expropriés. Donc, il y a environ 450 à 500 logements dans ce village-là. Donc, ça représente environ un tiers des résidences qui vont être rasées d'un seul coup. Raser un tiers d'un village n'importe où ailleurs aurait sûrement des conséquences négatives. C'est difficile  
1615 de dire qu'est-ce que seront les conséquences ici, mais la qualité de vie baissera sûrement pour les résidants qui vont demeurer dans le quartier, dans ce quartier-là. Donc, c'est pas juste pour ceux qui se font exproprier que la qualité de vie baisse. Il va juste rester deux rues à peu près. Puis, déjà que l'entrée est difficile dans ce quartier-là. C'est pas ça qui... c'est pas une bonne chose, en tout cas, c'est ça, à plusieurs niveaux. C'est ça que je veux dire.

1620 Donc, je recommande qu'il faudrait élaborer un projet qui ne nécessiterait pas la démolition de logements à Saint-Henri du tout. Que ça prenne la forme que ça voudra, c'est ça, c'est ma recommandation.

1625 Dans le cas du garage Pullman – là, je parlais de ça, lui, c'est des résidences – dans le cas du garage Pullman, c'est un bâtiment qui offre actuellement, d'une part, des services aux résidants du quartier et aussi des emplois. Ce bâtiment est aussi le dernier bâtiment commercial qui existe dans l'ancien secteur de l'ancien village qu'on appelle le village – ça, c'est avant le Village des Tanneries – mais je veux dire, l'ancien village des Tanneries-des-  
1630 Rolland, même s'il y avait plus de trace de cet ancien village-là, des tanneries qui dataient du 17<sup>e</sup> siècle, qui se situaient le long de la rue Saint-Jacques entre la Saint-Rémi et de Courcelles et c'est un lieu d'une grosse importance archéologique qu'on a tout rasé. Donc, en 60, quand ils ont rasé ça, il y avait plus de trace de l'ancien village, mais c'est une artère commerciale, donc ça, c'est le dernier bâtiment qui reste de cette artère-là.

1635 Quand on avait passé l'autoroute aussi, on avait démoli le parc ici, l'espace vert en avant, ça s'appelle parc Vaillant. Donc, on a passé l'autoroute à cette époque-là, on démolit des parcs, on démolit des artères commerciales qu'on n'a jamais remplacés. Donc, je



1640 m'oppose au fait que les choses se répètent et sont pire 40 ans après. Pour les gens qui restent dans le village, j'ai parlé, les témoignages, le parc est disparu. Donc après ça, il a fallu que le monde, les jeunes jouaient dans les rues.

1645 Puis, aussi, l'accès, 40 ans après, l'accès au village n'a jamais été amélioré. C'est très difficile de rentrer là-dedans. On rentre par la rue Cazalais puis par Saint-Jacques, il faut faire un détour parce que ça tourne pas de gauche. Et il faut passer par un terrain privé le long de Elpro.

1650 Dans le cas du bâtiment à 4295, Richelieu aussi, c'est encore une usine fonctionnelle qui fournit des emplois aux résidants du quartier et de l'arrondissement. L'usine a d'ailleurs la particularité d'être – ça, c'est une vue de l'arrière – une des dernières usines dans la région de Saint-Henri encore à avoir essentiellement la même vocation qu'à ses origines, même si la compagnie a changé de nom plusieurs fois. Moi-même, j'ai connu du monde qui ont travaillé là, puis mon point, c'est qu'on fait tout pour attirer une nouvelle classe sociale pour venir vivre à Saint-Henri avec des condos luxueux le long du canal, et cetera. Tant mieux, mais on semble  
1655 oublier qu'il y a une certaine classe de résidants de Saint-Henri qui aiment se trouver des emplois dans leur propre quartier. Donc, je m'oppose au...

1660 Puis, aussi, historiquement, c'est d'ailleurs grâce au déménagement et à la fermeture d'usines importantes dans le quartier durant les années 60-70 que le quartier s'est appauvri d'une façon importante. Donc, je m'oppose aux fermetures d'usines dans le quartier, aussi petites soient-elles.

1665 Dans le cas de l'autre qu'on voit une autre vue, l'ancienne Westeel, le MTQ s'empresse d'affirmer qu'il ne s'agit que d'une usine décrépite et abandonnée. Mais c'est vrai qu'elle est actuellement abandonnée, mais c'est grâce au MTQ qui a arrêté les travaux de restauration. Je veux dire, ils avaient commencé à faire des – il y avait une maison modèle, il y avait une habitation modèle un peu comme les Lofts Impérial, j'avais déjà été visiter les habitations modèles. Ils en avaient fait une au milieu, puis j'ai même un dépliant chez nous qui vante, pour vendre les unités. Puis, tout d'un coup, le projet a arrêté. Donc ça, c'est une perte. C'est pas  
1670 juste une perte du bâtiment, mais c'est une perte invisible de logements qui passe en dessous de la nappe, si on veut.

1675 Donc, je recommande plutôt, au lieu de le démolir – puis, aussi, ce bâtiment-là, il se situe même pas sur la future voie prévue pour la 720. On le démolit pour faire place aux camions, j'ai pas trop compris. Mais aussi que c'est le remblai à moitié, c'est juste le remblai qui va descendre. Donc, si on peut faire des murs à côté du Centre Gadbois, moi, je propose plutôt, je recommande plutôt qu'il soit préservé et restauré pour faire des lofts.

1680 Vous avez demandé tout à l'heure s'il y avait une autre personne ici, une femme, s'il y avait prévu d'autres bâtiments qui pourraient servir à ceux qui se feraient exproprier au 780. Mais c'est ça, il y en a un là qui est un bâtiment, c'est un bâtiment en ciment aussi, qui est énorme. Donc, de le préserver et de le rénover, au minimum, même si on ne réussit pas à

1685 éviter la démolition du 780, mais qu'on se serve du bâtiment pour remplacer les lofts des résidents du 780, étant donné que les lofts abordables sont maintenant devenus rares dans le quartier. Même à Montréal en général.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Guilbert, je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît.

1690 **M. DANIEL GUILBERT :**

Pardon?

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous demander de conclure étant donné le temps alloué.

**M. DANIEL GUILBERT :**

1700 O.K. Je voulais aussi parler de l'enclavement du quartier, que je m'oppose au fait qu'on veut construire l'autoroute sur remblai parce que c'est une perte de terrain. En tant que cyclistes, on a de la misère. Comme qu'il est là dans les airs, il permet qu'on puisse circuler librement. Donc, je m'oppose au fait qu'on veuille enclaver les quartiers. Ça va affecter la vie dans le quartier pour ceux qui vont rester.

1710 Bon, je vais sauter. Je m'oppose aussi au fait que le MTQ utilise comme argument que les autos vont devenir plus efficaces, dans leur argument que la pollution va baisser, parce que c'est une logique erronée d'introduire des éléments qui ne font pas partie du projet. C'est une fausse logique. Donc, c'est la structure de leur présentation qui est défectueuse au départ. C'est pas des questions statistiques. Aussi, on sait bien que la pollution se dissipe dans les airs, c'était l'argument original.

1715 Je suis concerné par le nombre élevé d'entrées et de sorties pour l'autoroute, en bretelles, particulièrement, qui sont dangereuses pour les cyclistes et les piétons, entre autres et particulièrement la rue Saint-Jacques qui monte à NDG. Là, comme c'est là, il y a un trottoir d'un bord de la rue. Là, il y en aura plus de trottoir. C'est qu'on traite les rues résidentielles comme des autoroutes. On veut construire, le projet est construit comme s'il s'agissait d'un projet en milieu rural. Mais on n'est pas en milieu rural. Il y a une douzaine d'entrées et de sorties en bretelles. C'est dangereux comme en tant que citoyen cycliste, je veux dire, piéton cycliste. Elles sont déjà dangereuses celles qu'il y a. Il y en a une sur Saint-Antoine, il y en a une à NDG, puis il y en a une... Il y en a quelques-unes. Mais là, ils en ajoutent une douzaine, même s'il y en a qui sont plus loin le long du parc.

1725 Mais si on prévoit de la résidence ou des commerces dans la cour Turcot, c'est que ces bretelles-là, ça va amener nécessairement plus de cyclistes, puis de piétons. Donc, ces bretelles-là, même si elles sont un peu loin actuellement, je suis concerné par le fait qu'il y ait tant de bretelles que ça. Donc, pour moi, je considère que c'est un danger public tel que le projet est présenté pour un point de vue des cyclistes, des piétons.

1730 Donc c'est ça, là. Pour finir, je voudrais juste dire qu'en tant que résidant, j'ai pas les arguments techniques que d'autres apportent, mais je suis choqué qu'on va polluer davantage et qu'on va modifier mon quartier d'une façon significative et à plusieurs niveaux. Je suis choqué que le MTQ a cessé l'entretien de l'échangeur pendant des dizaines d'années – ça, 1735 c'est quand même un employé, quelqu'un qui travaillait au MTQ qui me l'a dit – donc, le MTQ a cessé l'entretien de l'échangeur l'hiver. Donc le sel s'est infiltré, et cetera, puis ça, pour sauver des coûts à l'époque. Mais c'est que c'est nous qui finalement doivent payer pour ces choix-là qui ont été faits.

1740 Je suis fâché que le MTQ a déjà eu une part à jouer à laisser un bâtiment historique à l'abandon et en décrépitude, comme si on n'a pas déjà assez de propriétaires délinquants dans le quartier, que ce soit pour des résidences ou des vieux bâtiments industriels. Je suis fâché qu'il présente un projet qui m'a déjà fait perdre des semaines, et à mes frais, contrairement à eux qui sont payés, pour le faire. Et je suis fâché qu'environ un tiers de mes amis du quartier 1745 immédiat vont se faire exproprier à cause de ce projet. Merci.

(APPLAUDISSEMENTS)

**LE PRÉSIDENT :**

1750 Très bien, monsieur Guilbert. Nous vous remercions. Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation. Je vous remercie pour votre mémoire. Alors, nous allons maintenant inviter Famijeunes, madame Mélanie Limoges, madame Nancy Kircoff et Denise Melançon. Bonjour, Mesdames !

1755 **Mme MÉLANIE LIMOGES :**

Bonjour ! Moi, je suis Mélanie Limoges, je suis intervenante à Famijeunes et donc je suis accompagnée de Denise Melançon, Nancy Kircoff et Valérie Gaudreau et on va présenter 1760 notre mémoire.

Famijeunes, ce que c'est, c'est un organisme communautaire pour les familles du quartier Saint-Henri. Donc, l'organisme existe depuis plus de 30 ans dans le quartier. On est bien implanté et on rejoint annuellement près de 300 familles. Donc, Saint-Henri, on touche 1765 aussi les familles de la Petite-Bourgogne et d'autres familles qui viennent un peu partout dans le Sud-Ouest, que ce soit Verdun, Ville Émard, Pointe-Saint-Charles. Donc, c'est beaucoup de familles qui se sentent concernées par le projet de l'échangeur Turcot.

1770 Aujourd'hui, les mères des familles qui sont ici vont venir vous lire des parties du  
mémoire et ce mémoire-là a été fait par le biais de rencontres qu'on a eues avec certaines  
familles. Et nous, à notre organisme, on a des ronds-points familiaux qui est un lieu de parole  
pour les parents du quartier Saint-Henri et puis on a regardé ensemble c'est quoi les  
préoccupations qui les touchent en tant que familles habitant dans le quartier. Donc je vais  
laisser la parole pour commencer à Denise.

1775

**Mme DENISE MELANÇON :**

Bonjour ! Moi, je tenais à participer pour venir ici. Je fais partie de la Famijeunes depuis  
quelques années. Je vais vous lire un petit bout. On s'est arrangé qu'on soit plusieurs mères  
de famille pour venir lire ce résumé.

1780

**(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 1 : « Nous nous sommes beaucoup... »**

1785

**Fin de la phrase à la page 1 : « [...] l'échangeur Turcot. »**

**Mme NANCY KIRCOFF :**

Bonjour ! Mon nom est Nancy Kircoff. Je suis maman de quatre garçons.

1790

**(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 2 : « Dans un deuxième temps... »**

1795

**Fin de la phrase à la page 2 : « [...] notre milieu de vie. »**

**Mme VALÉRIE GAUDREAU :**

Moi, c'est Valérie Gaudreau, puis je suis maman bientôt de mon troisième enfant.  
J'habite dans le quartier depuis 28 ans, de génération en génération. De quatre générations,  
dans le fond. Ça fait que ça me touche beaucoup. Puis, ce que j'ai à dire, dans le fond, c'est  
que la santé des gens de Saint-Henri me préoccupe beaucoup, parce qu'avec le projet Turcot,  
on croit que la pollution va augmenter, les gaz à effet de serre, le smog, la poussière. Tout ça,  
ça se traduit par des maladies multiples, la grippe, les maux de tête, les problèmes de santé, et  
surtout les allergies et aussi les naissances prématurées.

1805

Il y a beaucoup de familles qui pensent même, advenant des changements et des  
modifications à leur santé, des gens de Saint-Henri, de quitter le quartier parce que c'est notre  
milieu de vie, puis ils ne veulent pas le quitter, mais ils pensent que ça va être la solution.

1810

**(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 2 : « Nous sommes conscients... »**

**Fin de la phrase à la page 3 : « [...] et les experts du quartier Saint-Henri. »**

1815 C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

1820 Je vous remercie.

(APPLAUDISSEMENTS)

**LE PRÉSIDENT :**

1825 Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation. Vous avez mentionné l'enclavement donc comme préoccupation. De quelle façon vous envisageriez des solutions pour éviter cet enclavement-là? Comment vous voyez le projet à ce moment-là? Comment devrait-il être modifié pour éviter l'enclavement? Est-ce que vous avez des idées?

1830 **Mme VALÉRIE GAUDREAU :**

Je vais juste laisser Mélanie répondre parce que je ne me sens pas très bien.

**Mme MÉLANIE LIMOGES :**

1835 Bien, en fait, ce serait de ne pas limiter l'accès au quartier. Parce qu'on sait qu'il y a beaucoup de bretelles qui arrivent au quartier, mais les enlever au complet, bien, c'est sûr que ça permet cet enclavement-là. Donc l'accès au quartier va se faire de quelle façon? D'un bout de Saint-Henri et de l'autre bout? Ça devient difficile. Ça fait que de ne pas justement tout  
1840 fermer ces bretelles sur l'autoroute.

**LE PRÉSIDENT :**

1845 Surtout pas réduire l'accès.

**Mme MÉLANIE LIMOGES :**

Oui.

1850 **LE PRÉSIDENT :**

Qui est déjà limité.

**Mme MÉLANIE LIMOGES :**

1855 Oui.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

1860

Est-ce que les familles utilisent l'échangeur Turcot? Est-ce que des familles ont des voitures?

**Mme MÉLANIE LIMOGES :**

1865

Oui, il y en a qui ont des voitures, puis là, je vais parler par notre organisme, des familles qu'on côtoie. Il y en a beaucoup aussi qui font du transport en commun et puis qui se promènent à pied. C'est beaucoup ça les moyens de transport de nos familles qui viennent à notre centre. Donc, c'est sûr qu'il y en a qui ont des voitures, mais ce n'est pas la majorité, non plus.

1870

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1875

Alors, Mesdames, nous vous remercions pour votre présentation.

**Mme MÉLANIE LIMOGES :**

1880

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1885

Nous allons maintenant inviter monsieur Gilles Beaudry. Bonjour, Monsieur!

**M. GILLES BEAUDRY :**

1890

Bonjour ! Madame ! Mon nom est Gilles Beaudry, j'ai une formation d'ingénieur, d'urbaniste et en gestion et j'ai travaillé pendant au-delà de 35 ans dans le domaine municipal comme ingénieur municipal et urbaniste et directeur d'urbanisme et directeur général de ville et, pour terminer, comme gestionnaire pour les programmes d'assainissement des eaux. Disons que je suis un gars de ville. Pas les grandes villes, je n'ai pas travaillé à la Ville de Montréal, j'ai travaillé plutôt dans des plus petites villes.

1895

J'ai présenté un mémoire, en fin de compte, je n'ai pas eu le temps de le déposer, on me dit qu'il est déposé quand même, mais je pense que ça ne sera peut-être pas nécessaire de le lire au complet. Je vais vous donner plus les préoccupations que j'avais lorsque j'ai préparé ce mémoire-là.

1900 Il y a deux choses, en fait, qui pour moi sont importantes. C'est que tous les organismes actuellement, les villes, les gouvernements, les différentes lois qu'on voit, ce sont toutes des lois récentes. Si on parle de la *Loi sur le développement durable*, ça date de 2006. Or, si on parle du Plan d'urbanisme de la Ville, on parle de 2004. On parle du Plan de transport, c'est 2007. Le Schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine, la

1905 Communauté a été créée en l'an 2000. Elle devait soumettre son premier rapport en 2005, il y a eu des délais, il y a eu des reports et le Schéma d'aménagement n'est pas encore déposé en 2009. Ça fait qu'on parle quand même de neuf ans. Ça fait qu'il y a des retards, ce qui fait que les municipalités qui attendent les directives du schéma d'aménagement n'en ont pas. Alors chacun travaille en travaillant à peu près de la façon qu'ils faisaient avant.

1910 Et, maintenant, si on revient à l'échangeur Turcot, c'est quand même un échangeur très important qui date des années – en fait, il y a une quarantaine d'années. Mais ce qui est important, c'est que son remplacement va durer aussi 40 ou 50 ans. Alors, je pense, moi, que si on parle d'urbanisme, si on parle de développement, si on parle de développement durable,

1915 des gaz à effet de serre, il n'y en avait pas dans ce temps-là, t'sais? Aujourd'hui, il y en a. Il y en a, mais à une vitesse époustouflante. Parce que tout se passe dans deux, trois, quatre ans, les orientations changent, les visions changent.

1920 On est rendu que les ingénieurs américains, qui ont développé tous les réseaux d'autoroute tels qu'on les voit aujourd'hui, bien, ils ont changé. C'est les mêmes formations d'ingénieurs, en fin de compte, les mêmes universités, mais ils ne sont plus dans ce genre de développement-là. Ils se rendent compte que des autoroutes en ville, c'est pas comme des autoroutes en campagne. L'autoroute est faite pour la vitesse. Elle est faite pour se déplacer sur des grands trajets et on évite les villes. Mais, par contre, on se rend compte qu'il y a des

1925 autoroutes construites à l'ancienne façon, qui pénètrent dans les villes comme des autoroutes et qui bousculent tout, à ce moment-là.

1930 Lorsqu'on reconstruit, est-ce qu'on doit continuer ça? Moi, je pense c'est là qu'est le problème. Et si je regarde en fin de compte l'autre partie du mémoire, c'est surtout ce qui se passe au niveau municipal pour le développement durable, pour la qualité de vie. Alors, ça se passe surtout au niveau municipal. Alors, les Nations-Unies qui travaillent beaucoup avec les gouvernements, mais ils ont quand même un organisme spécialisé qui travaille avec les municipalités. Ils ont 80 experts dans 12 pays du monde qui aident les municipalités. Et ce n'est pas gratuit. C'est quand même comme des consultants, mais organisés par les Nations-

1935 Unies.

1940 D'autre part, il y a un organisme qui est récent, Urban Age, c'est un organisme qui a été créé par la London School Of Economics et une fondation d'une banque allemande et son objectif, c'est d'amener les gens des grandes villes à se parler et à se rencontrer. Et eux fournissent les experts. Ils amènent les discussions. Et ça a été créé en 2005. J'ai mis une liste ici, quand on parle de conférences, on réunit 300, 400, 1000 personnes en fait, puis c'est des leaders dans chacune de ces villes-là. Et, en 2005, il y a eu trois conférences : à New York en février, à Shanghai en juillet et à Londres en novembre. En 2006, il y en a eu trois également :

1945 Mexico, à Johannesburg, à Berlin. En 2007, à Mumbai. En 2008, à São Paulo et en 2009 à Istanbul. Et le prochain, c'est un sommet mondial qui aura lieu à Berlin.

1950 Alors ce qui fait que ces villes là, ces gens-là, si vous allez sur internet, ça se peut pas en fin de compte l'information qu'on peut avoir et les implications de ces gens-là, parce que toutes ces rencontres-là amènent sur des actions. C'est pas juste des discussions, puis des palabres. C'est des actions et dans le cas des Nations-Unies, on parle de l'agenda 21. En fin de compte, ici, c'est rendu des projets locaux 21. À Montréal, c'est des quartiers verts. Alors, c'est toutes des actions qui viennent de ces organismes, de ces discussions-là qui ont lieu par des organismes internationaux. Et ça se passe à travers la planète.

1955 Urban Age, j'ai mis à la fin ce qu'on appelle le C40. Le C40, c'est les 40 grandes villes qui ont fait les efforts les plus grands pour réduire les effets du carbone et l'action des gaz à effet de serre. Alors, ces villes-là sont citées comme des modèles et d'autres grandes villes disent : « Bien, nous autres, on veut être dans les 40. Ça fait qu'on est capable d'aller plus loin que celle-là. Celle qui est 35<sup>e</sup>, on pense qu'on est capable de faire mieux que ça. » Et Londres s'est impliquée en 2005 et est devenue une des villes qui fait partie du fameux groupe, les C40. Alors, c'est des actions qui se passent au niveau mondial et ça a des impacts sur les actions locales.

1965 Si je reviens avec le projet Turcot, moi, je pense que c'est un projet qui a été conçu dans les années 67, selon les données du temps. Aujourd'hui, si on regarde ce qu'on voit, la façon que même les ingénieurs américains, puis les ingénieurs dans le monde, puis les urbanistes conçoivent, c'est qu'on intègre plus les routes avec le milieu urbain et c'est fait de façon qu'un des éléments majeurs, c'est la vitesse. Alors, quand on rentre dans un milieu urbain à 100 km/h, ça ne passe pas. Parce que ça prend des grandes voies, ça prend des espaces immenses et c'est dangereux. Et c'est du bruit. Ça veut dire qu'à ce moment-là, il faut faire des écrans antibruit, alors ce qui fait que quel paysage urbain qu'on a là-dedans? Il n'y en a pas. Ça détruit et ça vide le centre urbain. Ces grandes routes-là, sans accès, qui prennent de l'espace, qui font du bruit, qui créent la pollution, vident les centres-villes des activités, des personnes. Alors que si c'est fait de façon différente, plus intégrée au milieu, ça peut devenir un actif au lieu d'être un désastre.

1980 Dans le cas qui est présenté, ce qui arrive, c'est qu'on remarque que le ministère n'a présenté qu'une solution : la démolition des structures qui sont désuètes et, à ma connaissance, on n'a pas tenté de savoir est-ce que ces structures-là sont réparables? Est-ce qu'elles peuvent être utilisées? Si on arrive avec un projet qui ne prendra pas tout, on ne veut pas conserver toutes les structures, mais probablement certaines structures qui peuvent être utilisées et qui pourraient servir. Et on n'a pas fait d'évaluation de ces possibilités-là.

1985 Alors, je pense, moi, de ne pas avoir fait d'évaluation et de produire un schéma qui est pratiquement le même que celui de voilà 40 ans, je ne pense pas que c'est raisonnable au 21<sup>e</sup> siècle.



**LE PRÉSIDENT :**

1990           Merci, Monsieur, pour votre présentation.

**M. GILLES BEAUDRY :**

1995           Ça va. Je vous remercie beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2000           Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation. Nous allons maintenant inviter monsieur Alexandre Carruthers. Bonjour, Monsieur !

**M. ALEXANDRE CARRUTHERS :**

2005           Bonjour, Monsieur le président, et Monsieur, Madame les commissaires ! Je vais essayer de le faire en français, mais typiquement, je lapse. 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 ce scale, 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.

2010           Aujourd'hui, je vais parler d'un terrain à mettre en valeur, le terrain des cours de Turcot a été mis en valeur par le prochain, the highway contre la falaise, pour le mettre en valeur de toute cette section-là des cours de Turcot.

2015           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 in collaboration with the MTQ. Mais là, pour faire le développement vraiment sustainable – j'oublie le mot toujours – durable, il faut développer pour l'activité pédestre, enfin, et c'est important de mettre des systèmes en place to accommodate pedestrians. 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 discourage, that will discourage pedestrian passages into and out of the area. The canal, the escarpment Angrignon, l'échangeur Angrignon et Turcot sont formidables and experts in urban permeability will acknowledge that to expect pedestrians to travel entre les quartiers de Saint-Henri ou Saint-Raymond et les nouvelles cours de Turcot, c'est hors d'être raisonnable. I mean, it's beyond what you can expect from pedestrians. They're very fickle and gentle in their decisions to travel from one place to another. A barrier as small as one of those yellow street barricades can prevent pedestrians from choosing a route between one neighborhood and another. Not to mention an enormous expressway that's been put on the ground.

2035 Alors, là, on va continuer. Ça, ça sert à rien maintenant. In the end, ce que ça veut dire est que n'importe, whatever we put in this new land will necessitate automobile dependence, because you cannot walk there. The people that will use this land, if it's big box store shoppers or if it's light industry, workers or if it's residents in a new neighborhood, they will have to use cars or public transit. They cannot use their feet. Et ça, c'est la fondation du développement durable, pedestrian activity.

2040 We could avoid this issue by deciding not to change the expressway and current trajectory of the rail. What's there now is favorable and has developed naturally, adjusting to the existence of the highway. It's taken 60 years to generate the type of urban issue that's around it now. Changing it could be detrimental to what's there, we don't know, mais c'est possible. Est-ce que ça va si je parle en anglais? Everybody understands. Okay.

2045 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, designed, it's already designed, it's already built to accommodate rail yards. Why not use it as a depository for transit equipment? Whatever goes into this area should be not dependant on daily activity. That's to say there shouldn't be people there all the time. It's too isolated. It's not a sector, a zone that is designed or has developed in such a way to accommodate daily traffic of people.

2050 Of course, it's necessary to look after the infrastructure that's crumbling and become a health hazard. There are alternatives, of course, and they've been, you know, presented here at the BAPE. But what's most important is that the plan go back to a place where it's able to be reformed. Et je crois que c'est possible. It's coming to a place now where it's widely acknowledged that there are alternatives and they have to be considered with more profound work.

2060 Dernièrement, c'est peut-être évident, mais c'est une époque où l'énergie – I wrote it down – 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.

2065 **LE PRÉSIDENT :**

2070 Alors, c'était intéressant. Nous vous remercions pour votre présentation. Alors, la présentation de monsieur Carruthers était la dernière de cet après-midi. Nous allons continuer les travaux ce soir à compter de 19 h. Donc, je vous souhaite une bonne intermission et un bon souper. Oui, excusez-moi. Avant de terminer, j'avais une indication qu'Alain-Marc Dubé du ministère des Transports voulait faire une rectification. Monsieur Dubé, si vous voulez bien vous avancer à la table des intervenants. Bonjour, Monsieur Dubé !

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2075

Rapidement, trois petits points de rectification. Concernant la mention par le FRAPRU et POPIR-Comité logement lors de la séance numéro 4, les mesures proposées par le MTQ qui impliquent l'Office municipal d'habitation de Montréal consistent à mettre en place un service de référence et d'aide à la relocalisation pour les ménages affectés. Par exemple, supporter la recherche de logement, de l'aide au déménagement. Donc, il ne s'agit pas d'inscrire des ménages sur des listes d'attente de HLM qui sont gérés par l'Office.

2080

Comme second point, je crois que c'était dans la même présentation. Le ministère ne demandera pas aux gens de quitter leur logement à l'automne 2009 ou début de 2010 comme il a été mentionné. Ce qui a été mentionné antérieurement dans les présentations par le ministère dans la période d'information, c'était que la démarche d'acquisition va s'initier à l'automne 2009-2010, mais les déménagements ne débuteront pas avant ou les relocalisations ou prises de possession ne débuteront pas avant l'été, juin 2011, ce qui donne le temps, les deux années requises pour mettre en branle ou pour discuter de la formule requise pour un AccèsLogis et de la typologie de logements requis pour ce genre de relocalisation-là.

2085

2090

Enfin, concernant la présentation de monsieur Gilles Beaudry, à l'effet que le ministère n'a pas tenté d'évaluer la possibilité de réparer les structures, je crois que nous avons clairement énoncé que c'était un des scénarios qui avaient été analysés et qu'il n'a pas été retenu, compte tenu que la durée de la réparation permettrait aux structures de vivre un nombre limité d'années et qu'on se retrouverait à avoir à les reconstruire au bout de ce nombre limité d'années. On parlait d'une dizaine d'années tout au plus.

2095

**LE PRÉSIDENT :**

2100

Je vous remercie. Donc, je mets fin officiellement à la séance de cet après-midi. Nous nous retrouverons à 19 h ce soir.

\*\*\*\*\*

2105

Je, soussignée, **YOLANDE TEASDALE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

2110

Et, j'ai signé :

\_\_\_\_\_  
**YOLANDE TEASDALE, s.o.**

2115