

Séance de la soirée du 17 juin 2009

**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 5

Séance tenue le 17 juin 2009, 19 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

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL

DR RICHARD LESSARD et DR LOUIS DROUIN	1
PROJET MONTRÉAL, M. RICHARD BERGERON.....	9
Mme JULIE COUTURE	15
Mme DIANE CYPHOT ET M. ROGER QUESNEL.....	15
Mme SOPHIE THIÉBAUT	18
COMITÉ LOFTS 780, Mme CLAIRE GAGNON, Mme NATHALIE MOISAN, M. MICHEL CHARBONNEAU et Mme RAPHAËLE LECLERC	29
ATELIER DU PATRIMOINE URBAIN DE MONTRÉAL, M. PHILIPPE CÔTÉ	37
Mme CLAIRE GAGNON	44
Mme RAPHAËLE LECLERC.....	45
M. PIERRE SÉGUIN	52

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir, et bienvenue à cette cinquième séance de la
deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction du complexe
Turcot. Ce soir, nous allons poursuivre l'audition des mémoires. Alors, nous avons onze
participants qui sont inscrits. On demande aux gens, étant donné que la commission a lu
l'ensemble des mémoires, nous demandons aux gens de faire une synthèse de leur mémoire.
10 Le temps qui est prévu, c'est une quinzaine de minutes pour la présentation du mémoire,
suivie, s'il y a lieu, d'un court échange entre la commission et le présentateur du mémoire.
J'indique également que la séance peut être suivie en mode audio sur internet en se branchant
à partir de la page web du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

15 Alors, sans plus tarder, nous allons inviter la Direction de santé publique de Montréal,
c'est-à-dire monsieur Richard Lessard et le Dr Louis Drouin à s'avancer à la table. Bonsoir,
Messieurs et à vous la parole.

Dr RICHARD LESSARD :

20 Monsieur le président, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire, merci de
nous accueillir et de nous permettre de nous exprimer sur le projet. La première chose qu'on
veut vous dire, c'est que nous étions aux audiences du BAPE pour le prolongement de
l'autoroute 25 et je pense que vous étiez également, Monsieur le président, président de cette
25 audience-là. Nous avons publié en 2006 un rapport sur le transport urbain, une question de
santé, où nous avons analysé tous les impacts sur l'état de santé de la population du transport
en milieu urbain. Nous avons appuyé le Plan de transport de la Ville de Montréal et nous avons
demandé au conseil d'administration de l'Agence de la santé et des services sociaux de
Montréal d'appuyer le rapport et nos recommandations sur le rapport, ce qui a été fait. Et nous
30 avons également soumis deux mémoires sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame,
un en 2002 et un autre en 2008. Et à chaque instance, à chaque moment, on a eu l'occasion
d'informer la population – ce qui est notre rôle – sur l'impact de ces projets-là sur l'état de
santé en essayant de présenter des données concrètes et objectives et disponibles, à la fois
sur Montréal et sur d'autres grandes villes qui vivent les mêmes situations, pour être capable
35 d'informer le plus clairement possible sur les enjeux de santé publique.

Alors, ce soir, nous revenons avec un discours que vous avez probablement déjà
entendu, mais ce qui me préoccupe comme directeur de la santé publique, parce que c'est
mon rôle, c'est de protéger la santé de la population et de promouvoir le plus possible tout ce
40 qui va permettre de l'améliorer. Alors, c'est dans ce contexte-là que je me permets ce soir de
venir vous présenter notre rapport.

Je suis accompagné du Dr Louis Drouin qui est le responsable d'un secteur à la
Direction de santé publique qui s'appelle Environnement urbain et santé. C'est un secteur

45 qu'on a créé il y a environ 4-5 ans pour analyser l'impact de la transformation du milieu urbain
à Montréal sur l'état de santé pour voir si ça s'améliore ou ça se détériore. Et nous avons eu
l'occasion de faire plusieurs études, entre autres sur l'impact de la 40 en milieu urbain, sur la
santé de la population qui vit de chaque côté, par exemple sur les bébés de petit poids aussi,
50 les familles qui vivent le long de l'autoroute et l'impact sur les grossesses, donc un ensemble
de données que nous avons sur Montréal et qui nous permettent de se prononcer avec des
informations objectives sur la situation.

Alors, Dr Drouin va vous présenter quelques données de notre analyse et je reviendrai
pour la conclusion si vous me le permettez.

55

Dr LOUIS DROUIN :

Bonjour ! Merci, Richard. En fait, le premier constat, et c'est beaucoup plus textuel
dans le mémoire qu'on vous a déposé, le trafic augmente à Montréal et cette tendance-là, elle
60 est très lourde et probablement que vous êtes au courant de ces chiffres-là. La population croît
beaucoup moins rapidement que le trafic. Si on prend des données de l'enquête origine-
destination entre 87 et 2003, la population a augmenté de 13.4 % et, en même temps, le parc
automobile a augmenté de 37 %. Donc, on vit dans un contexte où la motorisation est en
constante croissance.

65

Évidemment, ce qu'on remarque en période de pointe en avant-midi, ayant pour origine
ou destination l'île de Montréal, évidemment, la croissance des déplacements a augmenté de
25 % et le transport collectif pour lequel on voudrait voir une part modale beaucoup plus
importante stagne ou même a diminué entre 87 et 2003. Donc, l'auto prend de plus en plus de
70 place dans la mobilité tant des Montréalais que des gens de la région métropolitaine.

Donc, évidemment, ce constat-là nous amène à constater, tel que le Dr Richard
Lessard l'a mentionné, à observer des impacts sanitaires et environnementaux en lien avec le
transport qui sont très significatifs pour la santé des Montréalais. Comme on dit souvent en
75 toxicologie : la dose fait le poison. La dose, ce sont les véhicules/kilomètres parcourus, donc
c'est en continuelle augmentation ; le poison, c'est plusieurs impacts sanitaires, dont entre
autres, très résumée, la question des traumatismes routiers.

Nous faisons beaucoup de recherche actuellement sur la relation entre l'incidence des
traumas routiers dans les rues montréalaises et le nombre de véhicules/kilomètres parcourus
80 par arrondissement. Et je crois que c'est une des premières, même, scientifiques au niveau
canadien ou international. On a pu corrélérer le nombre de kilomètres parcourus par
arrondissement et le nombre de blessés pour la période de 99-2003. En fait, les blessés de la
route que vous avez sur le graphique, ce sont les transports ambulanciers. Donc, on a
85 systématiquement pris tous les transports ambulanciers pour traumatismes routiers entre 99 et
2003 et vous avez une courbe dose-réponse.

90 Donc, évidemment, l'arrondissement Ville-Marie, on s'entend que c'est l'arrondissement où la circulation automobile est la plus intense, la plus importante et on a répertorié près de 4300 blessés en cinq ans. Parallèlement à ça, si vous regardez des arrondissements qui subissent le moins de véhicules/kilomètres parcourus par jour, donc les arrondissements qui sont en bas de la courbe, plutôt du côté de l'ouest de l'île, vous avez beaucoup moins de traumatismes routiers.

95 Notre préoccupation, c'est à l'effet, entre autres – Ville-Marie, c'est le cœur de la ville. C'est le centre-ville. Et lorsqu'on regarde systématiquement la complétion de l'autoroute 25, avec Notre-Dame qui passe de deux à quatre voies de chaque bord, avec l'échangeur Turcot où la capacité routière va augmenter, tous ces gens-là se rendent à une destination et un pôle d'emploi majeur qui est le centre-ville et notre préoccupation, c'est la dose où la circulation va
100 nécessairement augmenter au centre-ville, ce qui va avoir un impact important.

105 Donc lorsqu'on regarde un projet, il faut regarder ce qu'on appelle *the big picture*, c'est-à-dire l'impact cumulatif des différents projets routiers ou autoroutiers sur la santé. On peut difficilement ne regarder qu'un seul projet à la loupe. Il faut regarder l'ensemble. Donc, on reviendra par rapport à cet aspect-là dans les recommandations.

110 L'autre élément, c'est les données du ministère des Transports. On s'entend que les polluants traditionnels émis par le transport, on parle des particules, des composés organiques volatils, vous avez des courbes en couleur en bas où on voit vraiment une diminution importante parce que la technologie de l'automobile s'améliore et avec les nouvelles normes qu'Environnement Canada a émises, les normes d'émissions des véhicules, c'est très clair que ces polluants conventionnels vont diminuer sur un horizon 2026. Mais ce qu'on regarde, la courbe en haut, c'est qu'avec l'augmentation du nombre de véhicules en circulation, la
115 tendance est très lourde concernant la croissance des gaz à effet de serre : + 20 %.

120 Donc, évidemment, un des enjeux ou un des défis dans le cadre du respect de l'accord de Kyoto, c'est plutôt prendre la courbe en haut et de l'infléchir. C'est ça qu'est le défi en termes de mobilité montréalaise. C'est comment qu'on peut infléchir de façon beaucoup plus significative la courbe de croissance des gaz à effet de serre. Ça, c'est un des enjeux qui nous confrontent. Et je pourrais rappeler que Montréal a signé avec les maires des villes nord-américaines, je dirais un accord de principe pour, lorsqu'il y a eu la conférence Kyoto à Montréal en 2005, il y a eu une rencontre internationale et c'est une signature qui a été faite par la Ville de Montréal de tenter d'infléchir cette courbe-là, de sorte qu'on puisse avoir une réduction de 30 % des GES dans la collectivité montréalaise par rapport au niveau de 1990
125 pour 2020. On est en 2009 et on est plutôt en croissance. Donc, c'est un défi qui confronte les villes actuellement.

130 L'autre chapitre – et ça, c'est nouveau – on s'est mis à regarder plus spécifiquement l'impact d'une autoroute en milieu urbain densément peuplé. Je pourrais rappeler que la notion des autoroutes a pris, je dirais, naissance en Allemagne. On sait que l'Allemagne s'était dotée d'un système autoroutier, mais une stratégie durant l'Allemagne hitlérienne, stratégie d'amener

les troupes le plus rapidement possible d'un point à un autre, et c'était des systèmes autoroutiers qui rattachaient des villes entre elles. Ce n'était pas un système autoroutier pour amener la circulation au centre-ville. C'était entre les villes. Et là-dessus, nous, on n'a pas de problème, les autoroutes dans les champs entre, par exemple, Montréal-Québec. Bon, la question n'est pas là. C'est la pénétration d'une autoroute dans une trame urbaine densément peuplée.

Normalement, dans une trame urbaine densément peuplée, la fonction de la rue ou de la route, c'est une fonction d'échange entre les individus et les destinations auxquelles les individus veulent se rendre. Donc, c'est la question de la connectivité entre les différentes destinations et la mobilité. Donc, c'est la raison pour laquelle on a des boulevards, des rues en trame urbaine comme ça qui permettent aux gens d'aller à la boulangerie, à l'école, à l'église. Si vous faites pénétrer dans un milieu densément peuplé une autoroute, vous créez une fracture dans la trame urbaine et ça a des impacts au niveau de la cohésion sociale, parce que toute la connectivité dans les quartiers s'en trouve complètement brisée, fragmentée. J'ai vécu quand j'étais jeune le percement de l'autoroute Décarie, parce que je vivais dans le quartier NDG et on a fracturé le quartier et on a brisé la cohésion entre les rues de part et d'autre de Décarie.

On a regardé la littérature et systématiquement, ce qui ressort : fracture, cohésion sociale s'en trouve diminuée. Évidemment, les gens déménagent parce que qui veut vivre le long d'une autoroute ? Il y a une certaine population et ceux qui restent, ce sont des gens qui sont en appauvrissement. Il y a un appauvrissement. Et, souvent, comme effet pervers, ça recrée de la richesse en amont. C'est-à-dire d'où les gens partent au bout de l'autoroute et on voit le phénomène de l'étalement urbain qui est une des conséquences. Et probablement le phénomène le plus extrême, c'est Détroit où qu'on a percé la ville de plusieurs autoroutes qui se rendaient au centre-ville, puis les gens se sont retrouvés en amont.

Donc, évidemment, avec ces constats-là, l'idée, est-ce qu'on peut réparer cette cicatrice-là en milieu urbain densément peuplé et recréer la trame urbaine, se donner, finalement redonner la ville aux citoyens et recréer la trame urbaine ?

Dons, si on regarde le projet Turcot, est-ce que le projet tel que conçu actuellement contribue à réduire les impacts sanitaires et environnementaux du transport ? Les chiffres qui nous ont été fournis par l'étude d'impact nous permettent de plutôt affirmer que le projet actuel va contribuer à augmenter les déplacements, à augmenter la dose en direction du centre-ville et ça, pour nous, c'est inacceptable.

Évidemment, avec l'augmentation du nombre de déplacements, on voit difficilement comment on peut infléchir la courbe des gaz à effet de serre. Donc, on voit plutôt une augmentation inéluctable de 20 % des gaz à effet de serre en lien avec le transport dans la région montréalaise et ça, en lien avec l'accord de Kyoto et le plan d'action sur les changements climatiques du gouvernement québécois, on se demande comment on va pouvoir atteindre cette cible-là avec le projet tel que conçu actuellement.

180 Au niveau des traumatismes routiers, on a beaucoup de préoccupations, surtout sur l'arrondissement Ville-Marie, avec la complétion, tels que conçus actuellement, des trois projets que je vous ai mentionnés tout à l'heure et on maintient à l'heure actuelle la fracture de la trame urbaine, notamment par l'autoroute 20 à l'ouest et l'autoroute 720, l'autoroute 15. Donc, on a comme un projet qui nous représente plutôt un statu quo. Donc, en conséquence, Richard ?

Dr RICHARD LESSARD :

185 On a regardé également différentes lois ou plans gouvernementaux et voir jusqu'à quel point le projet respectait ces politiques. On a une loi et une politique sur le développement durable qui parle d'équité, qui parle du principe de précaution et des impacts sur la santé publique. Je pense qu'en termes d'équité, Louis a assez bien précisé que ceux qui vivent près de l'autoroute, c'est ceux qui en subissent les conséquences et ceux qui vivent ailleurs au 190 départ des autoroutes vivent les avantages. Donc, il y a un problème d'équité.

Il y a un problème de précaution, et on a présenté un certain nombre d'arguments qui nous disent que dans le fond, d'un point de vue santé publique, on n'y va pas avec la précaution, on y va avec une augmentation de la dose. Bon, le deuxième, c'est le Plan 195 québécois sur les changements climatiques. On nous propose une augmentation des gaz à effet de serre, ça ne va pas dans ce sens-là non plus.

Le Programme national de santé publique, qui est un programme gouvernemental, prévoit une diminution de 30 % des traumatismes par accidents de la route. On ne pense pas 200 que ça va dans la bonne direction. Le Plan d'action gouvernemental sur les problèmes reliés au poids propose davantage l'utilisation du transport en commun et actif, parce que quand on prend le transport en commun, on fait entre 20 et 30 minutes d'activité physique par jour, ce qui diminue les risques de problème de poids de 5 %, alors que quand on passe une heure dans la voiture à chaque jour, on augmente nos risques de 6 % d'obésité.

205 Et quand on regarde le Plan de transport de Montréal et qu'on regarde la vision qui est présente dans ce Plan de transport là, on pense que le projet proposé va à l'encontre de la vision du Plan de transport.

210 En conclusion, on comprend qu'il y avait un problème à régler qui est celui de réparer l'échangeur et la solution qui a été trouvée, c'est d'en construire un autre en parallèle, plus bas à sa place et quelques autres améliorations. Mais ce qu'on conteste vraiment, c'est la conception même du projet en 2010. Je pense qu'il faut concevoir un nouveau projet avec les principes que j'ai mentionnés auparavant des différentes politiques gouvernementales et des 215 impacts sur la santé publique et le concevoir dans une perspective où on va se rendre à 2030, 2050 avec une vision complètement différente de ce qu'on a vu jusqu'à date.

220 Si on recrée l'infrastructure proposée, on nous enferme dans une façon de vivre et de
penser pour les 40 à 50 prochaines années et ce n'est pas ce qui est en train de se faire nulle
part sur la planète, en tout cas dans les pays comme le nôtre, et je pense que ça va donner un
choix, ça force un choix d'utiliser davantage l'auto que les alternatives, parce que le 1.5 G\$
qu'on va mettre dans ce projet-là, on ne le met pas dans les alternatives au moment où on se
parle.

225 Alors, de ce point de vue là, nous, on pense que d'un point de vue de santé publique,
le projet tel que présenté, il est inacceptable. Il faut le reconcevoir. On a travaillé avec des
universitaires entre autres à Montréal et d'autres firmes d'ingénieurs qui nous ont permis de
voir que le projet peut être reconçu et donner des résultats extrêmement intéressants sur
230 l'ensemble des dimensions qu'on a présentées. Donc l'idée, ce n'est pas juste de s'objecter
mais de penser, de proposer une re-conception avec des principes de développement en
milieu urbain qui tiennent compte de la population qui y vit. J'oserais dire : Montréal, ce n'est
pas un champ de blé d'Inde au travers duquel on passe une autoroute. Il y a du monde qui vit
là et je pense qu'on doit donner la priorité aux personnes qui y vivent.

235 Alors, je vous remercie de nous avoir écoutés.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

240 S'il vous plaît, s'il vous plaît ! S'il vous plaît, pas de manifestation. Alors, ça fait
plusieurs fois que je le mentionne. Je demande votre collaboration et éviter toute manifestation
à cet égard. Messieurs, je vous remercie pour votre mémoire. Oui, Madame Parent ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

245
250 Merci pour votre présentation. Dans votre mémoire, on voit que vous faites allusion à
différents impacts rattachés à la proximité d'une autoroute. Est-ce que vous avez des
suggestions de distance à partir d'une autoroute pour résider d'une façon saine ? Est-ce qu'il y
a une marge de recul qui peut être préconisée ?

Dr LOUIS DROUIN :

255 En fait, la seule recommandation qu'on a vue, parce qu'on a regardé la littérature puis
les gens du Air Resources Board en Californie ont regardé toute cette problématique-là. C'est
sûr que si on maintient l'autoroute, on connaît le panache de dispersion des polluants le long
de l'autoroute, puis on s'aperçoit globalement que 500 pieds ou 200 mètres, c'est l'endroit où
que le panache revient au niveau background. Donc, c'est sûr que si on considère ces
éléments-là en milieu urbain densément peuplé et qu'on reconçoit des infrastructures, le
260 malaise que j'ai, c'est qu'est-ce qu'on fait des autres populations qui vivent le long de ces
infrastructures-là, qui ne sont pas en voie de reconstruction ?

265 Moi, je pense que c'est mal poser la question. La question qu'il faut se poser : est-ce qu'on peut réduire davantage les débits de circulation pour réduire les émissions ? C'est vraiment cette question-là qui devrait être... à moins qu'on ait des nouvelles infrastructures. Comme mon collègue le disait, en milieu urbain densément peuplé, on pourrait s'offrir ce choix-là, parce qu'il n'y a pas d'autres populations qui sont exposées à ces infrastructures-là.

270 Mais, globalement, si on regarde « La dose fait le poison », il y a beaucoup moins de dose à 200 mètres ou 500 pieds de part et d'autre.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

275 Dans le contexte de l'implantation d'un nouveau quartier dans la cour Turcot qui serait à proximité de l'autoroute, à ce moment-là, on pourrait considérer le 500 pieds ou le 200 mètres de distance, de recul.

Dr LOUIS DROUIN :

280 Ça pourrait être considéré effectivement parce qu'il y a moins d'exposition.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Très bien. Merci.

285 **LE PRÉSIDENT :**

290 Concernant la capacité du système, en première partie d'audience, donc le ministère nous a expliqué que l'échangeur en soi, lui, ne modifiait pas la capacité, que l'augmentation d'achalandage que le ministère prévoyait, c'était une tendance. Hier, j'ai encore fait allusion au fait, si le nombre de cases de stationnement disponibles dans le grand centre-ville de Montréal augmente, n'est-ce pas là un signal pour dire : « Je veux plus d'autos dans le centre-ville. » Donc, que se passerait-il si la capacité de l'échangeur Turcot était diminuée volontairement, mais que le nombre de stationnements dans le centre-ville de Montréal continue à augmenter ? À ce moment-là, il n'y aurait pas des risques de débordement accrus dans le réseau artériel et
295 là, on aurait un problème pire ? Comme on dit, en voulant corriger quelque chose, on créerait un problème pire au niveau de la sécurité des piétons et peut-être même aussi de la qualité de l'air ?

300 **Dr RICHARD LESSARD :**

305 Alors, si j'ai bien compris votre question, c'est qu'on diminue la capacité de l'échangeur, puis on augmente le nombre de terrains de stationnement au centre-ville ? Bien, je pense que la crainte qui existe, c'est que certainement quand on donne la priorité à l'automobile, on crée un centre-ville qui est devenu un terrain de stationnement. Donc, je suppose que vous voulez rendre souterrains les terrains de stationnement ? Vous voulez... Et

l'autre variable importante, c'est le coût du stationnement. C'est que, évidemment, quand le coût du stationnement augmente, il est moins intéressant et, encore là, c'est une variable à tenir compte, mais peut-être que j'ai mal compris votre question.

310 **LE PRÉSIDENT :**

Dans le sens, disons qu'il y a un terrain vacant à Montréal dans le centre-ville. Je demande un permis pour construire une tour, un édifice de 30 étages. Donc on va me dire : « Selon telle norme, tu dois installer, disons, je ne sais pas, moi, 400 stationnements souterrains. » Donc ça, ça veut dire 400 stationnements de plus dans le centre-ville de Montréal.

Ce que j'ai compris, c'est qu'au moment où on se parle, le 17 juin 2009, toute nouvelle construction en hauteur, par exemple, requiert des stationnements. Ce qu'on nous a nuancé en première partie d'audience, c'est que lorsqu'il y a un service de métro à proximité, la Ville de Montréal a abaissé le ratio de stationnements, mais il y a encore des stationnements. Donc, ça veut dire, même si le ratio est abaissé, il y a encore un ajout de stationnements, s'il y a une nouvelle bâtisse, qu'elle s'installe près ou loin d'une bouche de métro, par exemple. Donc, comment on doit tout coordonner ça ? Ma question était dans ce sens-là, parce que si on agit dans un sens, mais on n'agit pas dans l'autre, donc on va créer une anarchie.

320 **Dr LOUIS DROUIN :**

Vous soulevez une excellente question, parce que c'est sûr que si on élimine tout stationnement au centre-ville, il n'y aura plus personne qui se rendra au centre-ville, puis c'est parfait pour les gens qui y vivent. Mais ça, c'est un monde, en fait, c'est un monde irréel.

Ce que vous soulevez, c'est la question de se donner une vision claire, à l'échelle montréalaise et métropolitaine, de la mobilité avec les différents scénarios pour contrôler l'augmentation continue de la croissance automobile. Et il y a différents mécanismes ou politiques qu'on peut mettre en place pour l'atteindre : politique de stationnement au centre-ville, réduction des capacités routières, augmentation de l'offre en transport en commun, réduction du coût du transport en commun pour certaines populations plus vulnérables, les étudiants, les personnes âgées. Donc, c'est un ensemble de mesures qui doivent contribuer à atteindre un objectif de réduction des volumes de circulation sur l'île de Montréal.

Ça, ça amène carrément, enfin, je rentre carrément dans la recommandation du Vérificateur général, parce que c'est ce qu'il a mentionné dans sa recommandation : se donner une vision commune, des objectifs communs qui intègrent des éléments de santé publique, environnementaux et autres pour atteindre. Et, par la suite, on met en place les différentes mesures qui y concourent.

On le sait qu'une politique de stationnement et d'offres de stationnement au centre-ville peut contrôler l'afflux. On sait que si on diminue les capacités routières, on peut contrôler, en

350 fait, l'ensemble des mesures. Moi, c'est la seule réponse que j'ai. Ça, ça amène une
gouvernance davantage intégrée des différents corps publics qui sont responsables de la
mobilité à Montréal. Il va falloir que les gens se parlent davantage et qu'on réussisse à se
donner ce plan-là le plus rapidement possible, parce qu'actuellement, ce qu'on vit, c'est qu'on
regarde un projet puis ses impacts. C'est ce qu'on fait depuis quatre ans comme Dr Lessard,
355 mais on n'a pas une vision et un objectif commun à atteindre. Donc on est comme dans un cul-
de-sac à mon avis.

Donc, idéalement, c'est de se donner cette vision-là, les alternatives, les solutions, puis
ensuite, les projets vont en découler. Puis si on décide que c'est un échangeur Turcot
360 totalement différent parce qu'on veut augmenter la capacité routière, ça va prendre une autre
forme.

LE PRÉSIDENT :

365 Messieurs, je vous remercie pour votre présentation.

Dr RICHARD LESSARD :

Merci.

370

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons maintenant inviter Projet Montréal, monsieur Richard Bergeron.

375 **M. RICHARD BERGERON :**

Madame, Messieurs les commissaires, bonsoir !

LE PRÉSIDENT :

380

Bonsoir, Monsieur !

M. RICHARD BERGERON :

385 Alors, j'ai intitulé notre mémoire : Montréal d'hier à demain. Et je vais argumenter en
faveur d'un concept totalement différent pour assurer la mobilité des personnes en partie sud
de Montréal. Et pour bien se mettre en contexte, bien savoir de quoi on parle, il faut
comprendre le lien étroit qu'il y a entre technologie de transport et développement urbain.

390 Alors, la carte qui vous est présentée rappelle ce qu'était la tache urbaine à la fin de
l'ère de la marche et du transport attelé à Montréal. À cette époque, la ville était forcément très
dense, les fonctions urbaines étaient toutes imbriquées les unes dans les autres. Alors, on
trouve très charmant aujourd'hui l'usine C, par exemple, dans le Centre-Sud, mais il faut se

395 rappeler que c'était une vraie usine à l'époque et il fallait que ce soit comme ça pour minimiser
les distances à franchir par la population. Alors, cette Montréal de la marche et des transports
attelés a duré 250 ans. C'est quand même long.

400 Ensuite est venue une première révolution en termes de technologie de transport qui a
été celle du tramway à partir de 1892. Et c'est la technologie du tramway qui a pour une
première fois fait exploser Montréal et qui nous a donné l'essentiel des quartiers anciens de
Montréal tel qu'on les connaît aujourd'hui.

405 Et, en troisième lieu, après 60 ans de tramway, est venue la dernière en date,
l'automobile qui, elle, a fait éclater l'espace, mais vraiment à une échelle démesurée que l'on
n'aurait jamais imaginé à la fin des années 50 au début des années 60, et qui a conduit à la
partition de l'espace urbain entre fonction résidentielle, fonction commerciale, bon le monde tel
qu'on le connaît aujourd'hui.

410 L'un des gestes, le geste le plus spectaculaire de cette transition à la fin des années 50
au début des années 60, ce passage, cette arrivée de Montréal dans l'ère de l'automobile,
c'est Turcot. J'ai déjà dit de Turcot que c'était la seule cathédrale que nous avons érigée au
20^e siècle. Dommage, d'ailleurs, qu'elle tombe en morceaux parce qu'à certains égards, c'est
une formidable sculpture industrielle.

415 On parle aujourd'hui de la réfection à l'identique en termes fonctionnels, même si en
termes visuels ça ne serait pas à l'identique, le concept demeure le même, et la forme exacte
en est changée, au coût de 1.5 G\$. Ce projet s'inscrit dans la remise à niveau à une extrémité
et dans la complétion à l'autre extrémité de ce que j'appelle le corridor autoroutier sud de
Montréal qui s'étend de Décarie jusqu'à Hippolyte-Lafontaine, soit 14.5 kilomètres de longueur.
420 Alors, moi, je tiens à ce que l'on fasse le lien entre ces projets-là, qu'on réalise qu'ils sont les
deux composantes les plus extrêmes en termes géographiques d'un même concept.

425 Sur le parcours de ce corridor autoroutier, on trouve l'autoroute Bonaventure qui
l'alimente à mi-parcours et que l'on veut aussi démolir et recréer en tunnel sous le bassin Peel,
plus le recouvrement de la partie déjà en autoroute de Ville-Marie au centre-ville, plus si on doit
la poursuivre derrière Radio-Canada, de plus en plus il est unanimement demandé qu'elle soit
recouverte, au total, c'est un projet de 4 G\$.

430 À ce projet-là s'ajoute la construction dûment programmée de 25 000 espaces de
stationnement supplémentaires au centre-ville. Au cours des trois dernières années et demie,
au conseil municipal, nous avons autorisé, dûment autorisé, la construction de 25 000 espaces
de stationnement supplémentaires. C'est facile à compter : 7200 à Griffintown, 3500 dans le
redéveloppement de Radio-Canada, 1600 dans le redéveloppement de la gare Viger, 2025
dans le nouveau CHUM et, ainsi de suite. C'est 25 000 stationnements, c'est cohérent.
435 Premièrement, je salue la cohérence. Si on ajoute de la capacité autoroutière, si on complète
le corridor autoroutier sud de Montréal, il faut augmenter le stationnement au centre-ville. C'est

cohérent. On ne s'en va pas dans la bonne direction, mais au moins c'est cohérent. Alors, ces 25 000 stationnements ajoutent 1 G\$, donc on parle d'un projet de 5 G\$ au complet.

440 Comme alternative et simplement pour susciter des idées, je présente ici une esquisse de ce que pourrait être un corridor de mobilité ayant la même capacité, à savoir environ 175 000 individus sur la longueur du corridor, plus une dizaine de milliers de camions, alors ce que vous avez sous les yeux aurait exactement la même capacité. Sauf qu'elle ne serait pas servie, cette capacité, de la même façon.

445 Alors, vous avez illustré un corridor nouveau tramway tram-train avec une capacité de 80 à 90, 100 000 par jour ; un corridor bus en site propre parce qu'il faut aussi penser qu'il va falloir connecter avec des axes nord-sud, par exemple Pie IX à un endroit, le futur Cavendish et, ainsi de suite ; et deux voies auto par direction capables d'absorber 50 000 autos par jour, 450 donc grosso modo 60 000 déplacements de personnes à 1.2 par véhicule. Alors, il ne faut pas faire dire à ce dessin très sommaire ce qu'il ne dit pas. Il présente un concept, sans plus.

Et ici je vais simplement montrer comment il pourrait s'inscrire en partie est, à l'est du pont Jacques-Cartier, comment il pourrait s'inscrire dans le nouveau paysage riverain de Montréal dans cette ouverture sur le fleuve avec des possibilités de développement de 455 quartiers, d'habitations, de diverses fonctions urbaines. Et ici, un jeune architecte très talentueux a produit ces esquisses. Bien sûr, on n'est pas du bout de Turcot, mais la logique dont je vous parle s'applique de Turcot jusqu'à Hippolyte-Lafontaine. Alors, entre cela et se couper de la rive fluviale de Montréal pour les 50 prochaines années, pour moi, c'est vite résolu.

460

Alors, je vais simplement compléter ma présentation en présentant trois cas où on a dit non, on a tourné le dos, on a démantelé des autoroutes existantes puis on a fait le genre d'intervention que je suggère ici ce soir.

465

Le premier cas est celui de San Francisco qui occupe un site absolument somptueux. Mais que s'était-il produit à la fin des années 50 ? Dans son extraordinaire générosité, le gouvernement fédéral américain, à l'initiative du président Eisenhower, a offert gratuitement des réseaux autoroutiers à toutes les villes. Alors, on a entrepris la construction de 470 l'Embarcadero Freeway à San Francisco. Avant que la population comprenne de quoi il s'agissait, il était trop tard. Ils ont pu s'opposer. Vous voyez que le fameux tronçon autoroutier est interrompu, il tombe dans le vide de part et d'autre. Alors, la population a réussi à bloquer le projet, mais malheureusement pas avant que la fracture entre la baie de San Francisco et le centre-ville de l'époque qui va devenir le très beau centre-ville d'aujourd'hui n'ait été érigée.

475

Il s'est passé quelque chose, un *Act Of God* que je qualifie de salutaire en 1989, le tremblement de terre. Alors, c'est comme si – on va prendre au pied de la lettre les mots – c'est comme si Dieu avait dit : « Cette autoroute est trop laide, je la démolis » et on ne discute pas avec Dieu. Alors, on a simplement résolu de compléter enfin la démolition de l'autoroute et 480 ça nous donne aujourd'hui cette formidable place publique, nouveau boulevard urbain en face

de la gare maritime. Il faut savoir que c'est là que passait la fameuse autoroute avant. Et on a mis un système tramway au milieu et ça fonctionne très bien. Et c'est, au bas mot, 1000 fois plus beau qu'avant.

485 Portland, maintenant, la fameuse Harbour Drive 99. Ici, on a une vue générale de la
Ville de Portland le long de la rivière Willamette, j'imagine qu'on prononce. Bon, ici, il y a du
texte, mais ça montre combien il faut être rigoureux et tenace quand on s'engage dans une
nouvelle voie de développement urbain. Alors, en 1970, il restait un grand terrain vacant au
490 centre-ville, il était prévu d'y ériger un stationnement à étage de 12 étages de haut. Les
autorités politiques ont eu ce flair de dire non et c'est devenu un parc. On verra plus loin le parc
en question.

En 74, ils ont accepté de démanteler une autoroute qu'on verra un peu plus loin et ils
ont refusé que le fédéral construise une nouvelle autoroute et ils ont obtenu du gouvernement
495 fédéral américain que l'argent soit plutôt utilisé dans une expérience un peu – tout à fait
extraordinaire vue avec l'œil d'aujourd'hui. mais quasi extravagante à l'époque – plutôt qu'une
autoroute, un système léger sur rail, l'ancêtre de ce que vont devenir les nouveaux tramway
tram-train d'aujourd'hui et, en 1980, un périmètre d'urbanisation.

500 Alors, aujourd'hui, 40 ans plus tard après 1970, après 40 ans de rigueur, Portland est la
seule ville en Amérique du Nord qui rencontre son objectif Kyoto. Il n'y en a pas d'autres. Et,
pourtant, elle a 300 000 habitants de plus qu'elle n'en avait il y a 20 ans.

505 Alors, ici, le fameux réseau – à droite – le fameux réseau autoroutier proposé par le
gouvernement fédéral américain avec la Mount Hood Freeway que vous voyez au milieu. C'est
l'autoroute qu'a refusée Portland en 1974. Et le long de la rive, en rouge, le segment le plus
proche de la rive, on le voit au milieu, en 1962 il était dûment construit, alors on l'a démantelé,
on l'a transformé en boulevard urbain tel que vous le voyez là, là où il y a la croix c'est le
fameux Pioneer Square où devait se construire le fameux stationnement de 12 étages. Voilà
510 ce qu'il est devenu, le stationnement de 12 étages en question, c'est Pioneer Square. Vous
avez la technologie système léger sur rail qui est illustrée en bas à droite et une deuxième
technologie dite de *street car* à Portland qui dessert uniquement le centre-ville.

515 Alors Portland, c'est un peu l'icône du développement urbain durable en Amérique du
Nord et à juste titre. Parce que durant 40 ans, ils n'ont jamais dérogé à la nouvelle voie de
développement urbain dans laquelle ils avaient décidé de s'engager.

520 Bon, maintenant, l'exemple le plus spectaculaire qui soit : Séoul. Alors ici, on a une vue
spatiale de Séoul avec ce que vous voyez en bleu, c'était la vieille rivière – j'ai de la misère à le
prononcer, je pense que tout le monde aurait de la misère – mais on va s'entendre pour
Cheonggyecheon, 8.3 kilomètres qui se jetait elle-même dans une petite rivière, laquelle
rejoignait la grande Anne River qui se jette dans la mer.

525 Alors, depuis le début des années 70, on avait comblé cette rivière, on l'avait tuyautée, canalisée et on avait construit par-dessus une autoroute à deux étages. Lors de la campagne électorale de 2002, il y a un candidat à la mairie assez original, un dénommé Lee-Myung-Bak qui a dit : « Moi, je détruis l'autoroute. Si vous m'élisez, je détruis l'autoroute et je réduis la circulation à Séoul de 50 % dans les plus brefs délais. » Drôle d'engagement, n'est-ce pas ? Ah ! Oui, j'ai oublié de vous dire que Séoul, ce n'est pas une petite ville. C'est 22 à 25 millions d'habitants. C'est le même niveau de développement que nous. Alors, n'allons pas croire que c'est une ville du Tiers-Monde. C'est tout le contraire. Alors « Je détruis la seule autoroute qui pénètre dans le centre-ville et je réduis la circulation de 50 %. »

530 Monsieur a été élu. On a commencé les travaux en juillet 2003. Quand, d'après vous, a-t-on fait les études d'impact de la circulation de ce projet-là ? Ils n'ont fait aucune étude d'impact de la circulation. Monsieur Bak a simplement dit : « J'ai annoncé mes couleurs. J'ai dit que je détruisais l'autoroute, que je recréais la rivière qui était là, alors je vais le faire. Mon intention est de réduire la circulation. S'il y a des problèmes de circulation, on les règlera le moment venu. »

540 Alors, pas d'impact transport. C'est assez fort vu de notre œil. Alors, en juillet 2003, c'était lancé. En novembre 2006, c'était inauguré. Alors, ici, vous avez dans une vue satellitaire la partie déjà – il y a une différence de deux ans entre ces deux photos-là – d'un côté, l'autoroute est toujours en place, de l'autre côté, elle a été enlevée. Allons voir quelle était l'autoroute. Voilà, c'était cette horreur absolue, l'autoroute, mais quand je dis « horreur absolue », Ville-Marie n'est pas mieux que ça. Turcot, outre l'effet cathédrale dont je parlais tantôt qui a pu être saisissant quand le béton était neuf, c'est pas plus beau que ça aujourd'hui.

550 Alors, on a pris ça et on a fait ça. Où ça ? C'est la même rivière. Alors, si vous allez sur les sites de la Ville de Séoul, vous allez trouver des centaines de ces photos extraordinairement spectaculaires parce qu'ils sont fiers d'avoir fait ça. Ils s'en cachent pas, ils en sont fiers. Ah ! J'ai oublié de vous dire, les impacts sur la circulation, il y en a eu aucun.

555 Qu'est-ce qui est arrivé de ce monsieur qui a osé quelque chose d'aussi extravagant ? Alors, il faut d'abord savoir que c'est un ancien président de la société Hyundai. Ce n'est pas un vert. C'était un sénateur conservateur. Alors, c'est un homme de droite. C'est l'ancien président d'Hyundai. Il a couru des risques inouïs, croyons-nous, vus à l'échelle de l'Amérique du Nord à laquelle nous appartenons. Le 19 décembre 2007, il a été élu président de la République de Corée du Sud. Il est présentement président de la République de Corée du Sud. Comment s'est-il fait connaître ? Par le projet que je viens tout juste de vous montrer.

560 En complément, je viens de vous parler du corridor, la partie est-ouest, corridor autoroutier sud. D'aucune façon, ce que je viens de vous présenter ne s'applique à l'axe nord-sud. Il faut que dans l'axe nord-sud, on conserve la capacité, dans l'axe Décarie vers le pont Champlain. Cependant, je connais bien les travaux de Pierre Brisset, c'est quelqu'un que j'admire beaucoup pour sa ténacité et sa créativité, il faut que dans le quartier Côte-Saint-Paul, ce futur axe nord-sud soit en souterrain.

570 Alors on a 5 G\$ en poche à dépenser : 4 G\$ pour les projets MTQ, plus 1 G\$ de stationnements que, bien entendu, on ne ferait plus si on allait dans ce concept-là. Alors, on a de l'argent pour faire les choses correctement avec ce futur corridor autoroutier nord-sud de remplacement.

575 Bien sûr, la solution proposée réduit la pollution atmosphérique, réduit les GES, améliore la santé publique, est-il besoin de le dire ? Elle abolit toute fracture dans la ville, tout enclavement. Il n'y a plus aucune démolition à craindre. Au contraire, on crée un potentiel de développement le long du futur boulevard de l'ordre de plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de nouveaux logements et autres fonctions urbaines. Il ne faut pas oublier que c'est ce que les citoyens demandent de plus en plus, la résistance vient du côté politique, d'ailleurs
580 c'est pour ça que j'ai fondé Projet Montréal en 2004, alors il faut souligner la contribution de la Coalition Turcot et de la Mobilisation Notre-Dame. L'approche présentée dans ce document, bien sûr, est complémentaire des autres projets annoncés et qui devraient être accélérés : la navette vers Dorval, le tramway de Lachine, l'augmentation des navettes ferroviaires, la mise en place d'autobus express pénétrant les quartiers et rejoignant ce corridor. Vous vous
585 souviendrez qu'il y a deux voies réservées pour autobus dans la proposition qui est faite.

Alors, je conclus avec la dernière phrase de notre mémoire : Notre souhait est que le BAPE indique clairement que l'heure est venue pour nous de tourner le dos aux années 1950 et de nous engager avec détermination dans le XXI^e siècle. Merci.

590 (APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

595 S'il vous plaît, s'il vous plaît, pas de manifestation. Alors, nous vous remercions pour votre présentation. D'ailleurs, j'avais une question, mais vous y avez répondu dans votre conclusion au sujet de l'axe nord-sud, l'autoroute 15. Ça répondait à ma question. Alors, nous n'avons pas d'autres questions.

600 **M. RICHARD BERGERON :**

Ça devait être convaincant. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

605 C'est ça. Très explicite. On vous remercie. Nous allons maintenant inviter madame Julie Couture. S'il vous plaît, lorsque les personnes qui doivent présenter un mémoire ce soir arrivent, veuillez vous présenter à l'arrière de la salle auprès de madame Gélinas. Il semblerait que des personnes ne se soient pas présentées. Alors, ça se pourrait qu'il y ait un désistement
610 à ce moment-là, mais on ne le sait pas. Alors, si vous êtes là dans la salle, venez l'indiquer à madame Gélinas. Bonjour, Madame, à vous la parole.

Mme JULIE COUTURE :

615 Bonsoir ! Je parle ce soir en mon nom personnel. Mon nom est Julie Couture. Comme mon mémoire n'est pas très long, j'ai pensé simplement le lire.

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

620 Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

625 Très bien. Alors, Madame, je vous remercie.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

630 S'il vous plaît ! Madame, je vous remercie pour votre présentation. La commission n'a pas de question. Nous vous remercions. Nous allons maintenant inviter madame Diane Cypihot et monsieur Roger Quesnel. Monsieur, bonjour ! Madame !

Mme DIANE CYPIHOT :

635 Bonsoir ! Donc, nous sommes propriétaires résidants sur la rue Cazalais du côté sud. Le but de notre présentation, c'est que nos intérêts sont différents de la plupart des résidants du quartier, puis on pense aussi que les organismes ne nous ont pas nécessairement représentés dans ce qu'ils ont présenté.

640 Comme tout le monde, on est préoccupé par la plus grande proximité de l'autoroute, puis par le fait que l'autoroute est plus basse, au niveau du bruit et de la pollution qui vont augmenter, c'est certain. Et puis on pense que les études d'impact n'ont pas été assez complètes pour vérifier cela. Puis la qualité de vie va être présentée.

645 On croit aussi que le projet est présenté comme une reconstruction de l'autoroute. Par contre, cette autoroute-là est refaite à neuf avant d'avoir démoli l'ancienne structure. Donc, il s'agirait plutôt d'une construction nouvelle qui nécessiterait des études d'impact différentes de ce qui a été fait. Le trafic, il va augmenter dans tout le secteur, pas seulement dans les routes, les rues principales comme la rue Pullman ou la rue Notre-Dame et Saint-Jacques. Donc
650 toutes les rues vont être affectées par cette autoroute-là qui va passer plus proche. Et le trafic va être plus intense.

655 On pense que le projet, on dit que la capacité n'a pas été augmentée tellement, mais l'achalandage, lui, va être augmenté. L'heure de pointe va être intense, puis le trafic va même

peut-être bifurquer vers les rues avoisinantes pour circuler, puis ça va augmenter encore la pollution et le bruit.

660 Ce qu'on pense aussi, c'est pourquoi on ne prévoirait pas les besoins futurs immédiatement et exproprier la rue au complet plutôt que le côté nord seulement ? On se trouve à moins de 200 mètres de l'autoroute avec ce projet-là. Donc, ce n'est pas plus satisfaisant pour nous que ça l'est pour les voisins d'en face.

665 Donc, on pense aussi que la rue pourrait servir de voie de contournement et puis il ne faudrait pas qu'elle soit ouverte des deux côtés comme elle l'est actuellement, du côté de Saint-Jacques, puis du côté de Saint-Rémi, pour éviter que justement, quand il y a trop de trafic, les gens bifurquent vers Cazalais, puis qu'ils s'en aillent de l'autre côté.

670 Le fait que ça devient encore plus enclavé que ça l'est présentement, l'accroissement de la pauvreté va exister, puis on perd des résidants qui étaient dans le quartier depuis longtemps, qui étaient peut-être plus représentatifs de ce qu'on est, nous. Puis, c'est ça, la qualité des environs va se désagréger. Le fait aussi que la rue Girouard, il n'y aura plus d'entrée sur la rue Girouard, ça va bifurquer vers la rue Saint-Rémi, donc le trafic va augmenter à cause de cette raison-là aussi.

675 Une suggestion qu'on a faite, c'est de prévoir le boulevard Cavendish Nord, qu'il soit intégré, qui supposément va être ouvert prochainement, du nord au sud, il devrait être intégré au projet, puis pouvoir aller vers le sud complètement avec l'autoroute. Donc, je vais laisser mon conjoint apporter des commentaires.

680

M. ROGER QUESNEL :

685 Bien, moi, ce que je pense, c'est que volontairement ou involontairement, c'est que les projections au niveau du trafic ont été probablement largement sous-estimées. Il y avait des statistiques tantôt qui disaient que ça avait augmenté de 37 % sur plusieurs années. Ce projet de vie là, ce projet que vous allez construire là, il durera pas 10 ans, il est là pour les 30, 40 prochaines années. Donc, si on s'en sauve en 2016, ça va bien. Mais en 2025, ça ira pas bien, loin de là, t'sais. Ça fait que si on fait un projet pour le futur, pourquoi pas bien le faire et puis penser aux résidants qui restent en face.

690

695 Parce que nous autres, on reste, même on reste à moins de 100 mètres, peut-être encore moins. Si le voisin d'en face, c'est pas acceptable pour lui de l'avoir chez eux, c'est pas plus acceptable pour moi, l'autre bord de la rue, d'avoir une autoroute en face de chez nous. Là, je l'ai, elle est surélevée, je vis avec, j'ai acheté, c'était de même. Si vous construisez, vous faites une construction, tenez donc des standards. Ça donne rien de tenir du monde là, puis avoir une qualité de vie bien ordinaire. Si jamais vous démolissez ce coin-là, vous allez peut-être faire plaisir à bien du monde qui vont augmenter leur qualité de vie puis avoir de l'hébergement peut-être plus acceptable, si vous les relocalisez dans des HLM ou dans des SHDM ou peu importe, peut-être qu'ils seraient bien heureux tant qu'à être pognés et avoir une

700 qualité de vie moindre à cause que on veut sauver, au nom des belles apparences, des lieux physiques.

« On veut pas démolir. » Bien oui, mais le monde qui vont rester là, ils vont vivre dans quelle qualité de vie, t'sais ? Pas sûr, moi, que c'est l'fun. C'est pas sûr que ça va aller en
705 s'améliorant. Pensez que ça va être là pour 40 ans, pour 30-40 ans. Ça ira pas en s'améliorant.

Le trafic d'est en ouest sur Saint-Jacques, c'est l'enfer, ça va pas en s'améliorant. Plus vous allez permettre à des véhicules d'aller vers le centre-ville, plus il va en venir sur Saint-
710 Jacques. Puis ça, ça s'en va joindre le trafic qui va prendre Saint-Rémi ou qui va continuer d'est en ouest. Quand l'autoroute, elle bloque, elle est bloquée à Jean-Talon puis que ça descend tout le long de la voie de service, avant ils embarquaient à Girouard. Aujourd'hui, ils embarqueront plus à Girouard. Ils vont se ramasser sur Saint-Rémi, puis ils vont prendre, soit qu'ils s'en aillent vers l'est, soit qu'ils... Ça fait que ça, c'est pas des impacts qui avaient été
715 pris en considération, mais c'est une réalité. Le monde allait puis descendait jusqu'à Girouard au sud, puis là, ils embarquaient dessus.

C'est ça. Comme on disait tantôt, la rue Cazalais, en temps normal, c'est déjà une voie que les gens prennent, puis ils sauvent du temps. Ils passent, ils sauvent deux lumières – ils
720 sauvent une lumière, puis les stop, ils les font comme ça leur tente, puis ils s'en vont sur leur air d'aller, puis ils n'ont pas de... mais ça, c'est déjà un problème qui existe. C'est pour ça qu'on parlait de l'enclaver, t'sais. Mais c'est sûr qu'en l'enclavant, ça sera pas fort, fort comme place, mais ça va être mieux que d'avoir le monde qui prennent un *short cut* puis qui passent à 60 pas à 50. Ça, ça va être définitivement mieux, t'sais.

C'est ça. Ça représente assez... il y a eu beaucoup de sujets qui ont été touchés un peu tantôt, mais c'est ça. Ça fait que moi, je dis, grosso modo, pour bien des gens qui demeurent sur Cazalais, ça améliorerait leur condition d'habitation en déménageant puis ayant accès à un logement abordable. Puis que votre projet malheureusement, il est – je ne parle
730 pas de votre projet personnellement, mais le projet qui est présenté, il est peu innovateur, t'sais. Il est passéiste. C'est comme disait le monsieur tantôt, c'est le statu quo.

Moi, je pense que si vous voulez vraiment avoir l'autoroute de demain et le débit de demain, un débit jugé acceptable, qui est vraiment ce qui va se produire, pas dans 25-30 ans,
735 prenez l'espace que ça vous prend, faites les choix de société que vous décidez de prendre. Si vous voulez donner la place à l'auto, vidons les quartiers, laissons la place à l'auto. Puis ça, moi, je vis avec, mais il y a des choix de société à faire. Il y a des choix que le gouvernement doit prendre. Il y a des choix... Moi, j'ai rien contre l'auto, mais soyez honnêtes, puis prenez l'espace qui vous revient. Pensez un peu plus loin que 2016. Pensez à 2025, t'sais.

740 Pensez... pensez à la qualité de vie des gens qu'il y aura là. Les gouvernements restent au travers les siècles, puis ils vont vivre avec les décisions qu'ils ont prises, puis je pense pas que ça soit le plus beau projet en ce moment que vous avez. C'est un projet où est-

745 ce que vous avez fait... j'ai regardé, il y a eu beaucoup d'améliorations qui ont été faites, il y a eu de l'écoute qui a été faite. Mais le fondement même, les points sur lesquels ça achoppe de base, ceux-là ont pas changé. Ne serait-ce que la qualité de vie des gens qui vont rester encore à proximité de ces lieux-là quand l'autoroute va être faite.

LE PRÉSIDENT :

750 Nous vous remercions pour votre témoignage.

M. ROGER QUESNEL :

755 Merci.

LE PRÉSIDENT :

760 Nous allons maintenant inviter l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, monsieur Philippe Côté. Il ne serait pas arrivé ? En tout cas, on va passer quelqu'un d'autre. Monsieur Côté, on intervertira les présentations. Est-ce que madame Raphaële Leclerc est ici ? Donc, c'est le Comité Lofts 780. Donc, c'est le Comité Lofts 780 que nous pourrions inviter ? Donc, madame Gagnon ?

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

765 Mon nom à moi c'est Sophie Thiébaud.

LE PRÉSIDENT :

770 O.K. Vous êtes plus loin à l'horaire, c'est ça ?

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

775 Oui. J'étais prévue à la neuvième place, mais j'ai compris qu'il y avait des personnes qui n'étaient pas arrivées.

LE PRÉSIDENT :

780 Vous avez fait un échange. Alors, nous allons vous écouter. Alors, bonjour, Madame.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

785 Oui. Bonsoir. Excusez-moi, je voudrais juste avoir une petite aide technique peut-être, parce que je ne sais pas comment je branche ça, dans quoi. Bonsoir, Monsieur, Messieurs les commissaires et Madame le commissaire.

790 Donc, je voudrais commencer déjà par remercier le BAPE, parce qu'en tant que citoyenne libre de parler en mon nom personnel, je trouve que ça n'arrive tellement pas souvent qu'on nous demande notre point de vue, qu'on me demande mon point de vue, alors j'ai plein de choses à dire. Et d'autre part, je trouve ça assez passionnant d'entendre toutes les choses magnifiques que mes voisins ont à dire. Bien, les experts, c'est normal qu'ils ont des choses intéressantes à dire, là, mais les citoyens c'est leur capacité d'analyse puis leur compréhension de la situation, là, je trouve ça vraiment passionnant de pouvoir suivre tout ce
795 débat. Ça, c'était pour commencer.

800 Donc, pour me présenter, j'habite dans le quartier de Saint-Henri depuis six ans. Je travaille dans l'arrondissement du Sud-Ouest comme travailleuse dans le milieu communautaire depuis huit ans, donc dans l'arrondissement du Sud-Ouest. J'ai commencé dans Saint-Henri, j'ai travaillé dans Pointe-Saint-Charles, et pendant presque quatre ans, j'ai travaillé dans Côte Saint-Paul, dans le secteur qu'on appelle Galt, sur le programme de revitalisation intégrée financé par la Ville de Montréal, Opération Galt, dont Geneviève Locas vous a parlé cet après-midi.

805 Donc, je considère avoir une certaine connaissance de la population du Sud-Ouest, et aussi une certaine connaissance du projet proposé en ce moment par le ministère des Transports, puisque j'ai eu, pendant cette dernière année et demie, presque deux ans, là, la possibilité de suivre les travaux des fonctionnaires du ministère des Transports ; toute l'évolution du dossier depuis septembre 2007, j'ai pu en bénéficier en tant que travailleuse.
810 Donc, je considère avoir une certaine connaissance du dossier également.

815 Par ailleurs, j'ai une petite fille de trois ans. Alors, comme beaucoup de parents, j' imagine le fait d'avoir un enfant, ça me permet de projeter l'avenir un peu, là, puis de souhaiter développer un monde meilleur pour ma fille et pour ses camarades.

820 Alors, mon intérêt c'est au sujet des impacts sur la population du Sud-Ouest, mais j'ai aussi une fibre environnementaliste qui s'est réveillée il y a quelques années, là, et tout ce qui a rapport avec les changements climatiques et la production donc, des gaz à effet de serre, c'est quelque chose qui me touche énormément. Je me considère comme une citoyenne responsable et c'est en tant que citoyenne responsable que je m'adresse à vous ce soir, parce que j'ai l'intention de vous donner mon point de vue sur tous les impacts négatifs du projet qui est proposé actuellement et aussi de faire un certain nombre de recommandations qui, j'espère, seront entendues aux bonnes places.

825 D'ailleurs, en tant que commissaire du Bureau des audiences publiques en
environnement, j'ai compris que vous avez reçu votre mandat du ministère dit du
Développement durable et de l'Environnement et des Parcs. Donc, j'imagine qu'à la seule
écoute de l'argument de l'augmentation du trafic proposé par le ministère des Transports, vous
saurez faire les recommandations nécessaires pour évaluer ce projet à sa juste valeur.

830 Donc, pour faire le survol des impacts négatifs du projet proposé, je voudrais
commencer par les impacts sur l'environnement, justement. Alors, depuis une bonne vingtaine
d'années on s'est rendu compte qu'on avait des problèmes avec la planète. On souhaite lutter
contre les changements climatiques. On sait maintenant que ce qu'on appelle les gaz à effet
835 de serre, c'est quelque chose qui a été mis dans l'air à cause de la combustion des énergies
dont nous avons besoin pour nous déplacer, nous chauffer, et cetera. Donc, tout ce qui a
rapport avec... bien, essentiellement avec le pétrole, gaz et charbon.

840 Il y a d'autres sources de gaz à effet de serre, mais en ce qui concerne le Québec, on
sait qu'il y a quasiment 38 % de la production des gaz à effet de serre qui sont dus au
transport, et dans la grande région de Montréal, ça monte à 49 %, la moitié est due au
transport. Donc, il me semble qu'en reconstruisant l'échangeur Turcot, on ne peut que tenter
de réduire la production des gaz à effet de serre ici.

845 On sait qu'il y a des conséquences importantes au changement climatique. On nous
prédit des hausses des niveaux des eaux qui pourraient submerger nos côtes, alors que 40 %
de la population mondiale y réside. On nous parle de hausses de température, de coupures
électriques, de rupture d'approvisionnement alimentaire. On nous décrit beaucoup de choses
qui font peur, là, à une petite citoyenne.

850 On parle de déplacement probable d'une population de plus de 250 millions d'individus
dans 40 ans. Donc, 40 ans c'est la durée de vie d'un échangeur Turcot. 40 ans c'est dans pas
longtemps et il est fort probable que je sois là encore à cette époque-là. Alors qu'en termes de
solution, pour pallier à ce problème, on nous dit qu'il faudrait que nous, Nord-américains, nous
855 divisions notre production de gaz à effet de serre par quatre. Donc, diviser ça par quatre, là,
c'est une grosse job. Donc, sachant, comme je le disais tantôt, que le transport est
responsable à Montréal de la moitié de la production des gaz à effet de serre, il me semble
qu'on doit vraiment s'interroger sur ce qu'on fait avec la réfection de Turcot.

860 Le ministère des Transports nous promet une neutralité carbone dans son projet, mais
comme il nous l'a expliqué lors de la première phase du BAPE, cette neutralité carbone ne
s'applique que sur le déplacement des matériaux. On ne parle pas du tout de l'échangeur et
des conséquences par après.

865 En théorie, pourtant, il semblerait qu'au Québec on soit prêt à changer le cap. On a un
certain nombre de politiques publiques, que ce soit la *Loi sur le développement durable*, que ce
soit le discours de monsieur le Premier ministre Jean Charest à la rentrée parlementaire qui

nous dit vouloir passer à une économie verte et que les changements climatiques sont une lutte à laquelle nous devons nous atteler tous et toutes.

870

On a d'ailleurs un beau plan adopté par le gouvernement « Le Québec et les changements climatiques », avec un plan d'action 2006-2012 où le Québec se targue de vouloir être résolument.... Attendez : « Le Québec prend résolument le leadership du développement durable en Amérique du Nord avec un projet ambitieux de réduire notre production de gaz à effet de serre. »

875

On en a déjà parlé, le Plan de transport de la Ville de Montréal aussi a pour objectif de vouloir réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif. Donc, ça a l'air qu'en théorie on a tout ce qu'il faut pour passer à l'action.

880

En ce qui concerne les impacts négatifs sur la santé, je vais essayer d'aller assez vite puisqu'on vient d'entendre la Direction de la santé publique. La Direction de la santé publique avait déjà sorti un rapport à la fin de l'année 2006 où est-ce qu'ils nous expliquaient que 1540 décès par an à Montréal étaient dus à la pollution atmosphérique. Donc, des chiffres très précis. Ils ont étudié comme il faut les zones de 200 mètres autour des grands axes routiers de plus de 100 000 véhicules par jour.

885

Je veux bien, Monsieur, si vous voulez partir le Power Point, là. Donc, là, c'est une carte qui a été émise par la Direction de la santé publique. On a donc l'échangeur Turcot. Donc, en dessous c'est Côte Saint-Paul, en haut c'est Saint-Henri, puis sur la gauche, là, vous pourrez voir qu'il y a aussi N.D.G. On n'en parle pas beaucoup ces temps-ci, mais tout ce monde-là, ils sont donc dans le 200 mètres de l'échangeur. Le 200 mètres c'est la zone bleue, et la Direction de la santé publique a mis des petits points de couleurs différentes pour essayer de montrer la densité de la population qui réside dans ce 200 mètres.

890

895

Alors, comme je disais, cette zone a été largement étudiée. On connaît les particules précises qui restent plus lourdement dans l'atmosphère. On connaît les personnes qui sont plus sensibles aussi à cette pollution atmosphérique, notamment les aînés et les jeunes.

900

En ce qui concerne les aînés dans les secteurs Côte Saint-Paul et Saint-Henri, on a déjà pu compter qu'il y avait 172 logements pour les aînés, des logements ou des chambres, dans les secteurs de 200 mètres, dans Côte Saint-Paul ou dans Saint-Henri. On a deux écoles aussi, Marie-de-l'Incarnation, 176 élèves dans Côte Saint-Paul, et l'annexe Charlevoix à côté du Village des Tanneries qui ne se trouve pas exactement dans le 200 mètres, mais pas beaucoup plus loin, il y a 94 enfants qui y étudient.

905

Donc, les chiffres de la Direction de la santé publique c'est pour des autoroutes de plus de 100 000 véhicules par jour. D'après l'étude d'impact, en ce qui concerne l'axe nord-sud, donc l'autoroute 15, on est déjà rendu à 115 830 véhicules. Et en ce qui concerne la 720, on

910

parle de 143 000 à 158 000 véhicules aujourd'hui, là, avant l'augmentation prévue par le ministère des Transports. Donc, ça a l'air que c'est des zones qui sont plus qu'à risque.

915 Bon, notamment, la Direction de la santé publique nous parle aussi de tous les problèmes concernant les bébés de plus faible poids ou prématurés quand les mamans sont enceintes aux abords des autoroutes. Il y a d'autres affaires qui ont été étudiées.

920 Ce que je voudrais remettre en question, pour commencer, c'est dans l'étude d'impact, le ministère des Transports nous a présenté les zones où les diagnostics, de, tu sais, comment qu'ils ont checké en fait la température, là, les stations de qualité d'air – je ne connais plus le terme exact. Il y a un livre qui vous a déjà été présenté, là, « Montreal at the crossroad » – excusez-moi pour mon anglais – où est-ce qu'il y a des étudiants qui ont travaillé précisément sur ces stations de qualité d'air et qui dénoncent aussi le fait que sur les cinq, six stations proposées par le ministère des Transports, il y en a qu'une seule qui est dans le 200 mètres.
925 En tout cas, on ne parle pas de la même chose. Donc, je dénonce ça.

930 Je voudrais dénoncer aussi l'incohérence. Le ministère des Transports nous propose des remblais aménagés. Il nous propose de faire des jardins communautaires, d'installer des parcs pour les enfants, d'aller faire des pique-niques sur les remblais, quand on comprend, avec les données de la Direction de la santé publique, que ce n'est pas revitaliser le secteur Galt qu'il faudrait faire, c'est dévitaliser, au contraire, ce genre de zone. Il ne faut pas y respirer. Dans les 200 mètres, on ne peut plus y construire.

935 En plus, avec le rabaissement de l'autoroute sur des remblais, il y a de forte chance de penser que la pollution va d'autant plus stagner dans ces zones-là.

940 Par ailleurs, toujours pour vouloir prévaloir le transport actif, le ministère des Transports nous a inventé des pistes cyclables partout dans les 200 mètres. Il se trouve que je suis cycliste aussi et avec ma fille en arrière. Alors, la nouvelle piste cyclable dans Côte Saint-Paul, ils la font passer le long de la rue Roberval – magnifique, on est bien proche de la 15. Dans Saint-Henri, ça sera encore plus magnifique. Donc, on va pouvoir se promener le long du lien récréatif, donc le long de la 20, dans le 200 mètres de la 20. Avant ça, on sera passé dans le 200 mètres de la rue Pullman et on sera passé sur la rue Saint-Rémi, donc dans la côte en plus, là. On aura traversé 7, l'équivalent des 7 voies qu'ils veulent mettre en place, donc au
945 niveau du Village des Tanneries à la place des habitations qui y sont actuellement.

950 Il me semble que quand on a les poumons grands ouverts sur notre bicycle, ce n'est vraiment pas une bonne idée de se retrouver dans ce genre de zone, après avoir lu le rapport 2006 de la Direction de la santé publique.

Enfin, je m'interroge vraiment sur les mesures de mitigation qui pourraient être possibles au niveau du Centre Gadbois. Donc, le Centre Gadbois est très proche de l'autoroute 15, donc dans le 200 mètres, puis il est même dans le 200 mètres, quasiment, des deux autoroutes. Le Centre Gadbois est vraiment au creux de l'échangeur Turcot.

955 Ça a l'air qu'il y a des moyens de filtration au niveau des cheminées, là, je n'emploie
pas les bons termes, mais je me demande comment ça va être possible. On va pas ne pas
ouvrir les fenêtres jamais, on ne va pas installer des sas avec des doubles portes pour pouvoir
filtrer l'air à l'intérieur. Je ne comprends même pas. Tu sais, comme c'est un centre sportif. Je
ne pense que ça n'a pas rapport ici. Donc, je vais en parler plus tard dans mes
960 recommandations.

Pour essayer de terminer sur les impacts, les impacts sur l'aménagement du territoire.
Donc, Jean Décarie, urbaniste, vous l'avez déjà entendu également, nous dit depuis plus d'un
an que la solution des remblais c'est une solution rurale et non urbaine. Il y a une perte
965 d'espace en ville qui n'est pas cohérente avec le fait qu'on soit si proche du centre-ville. Tu
sais, il y a une valeur foncière de ces terrains-là qu'on perd avec des remblais. On érige des
véritables murs entre les quartiers. Donc, notamment dans Côte Saint-Paul on perd deux
accès, la rue Hadley et la rue Eadie. On perd une accessibilité au Canal de Lachine. Il n'y a
aucune volonté de mettre en valeur notre patrimoine.

970 On a un beau patrimoine historique aussi dans Côte Saint-Paul. L'église Saint-Paul, les
floralies, l'ancienne mairie, là, dans le quadrilatère de l'Église, Galt, au coin d'Angers,
Laurendeau on a un remblais à côté, magnifique.

975 Impacts sur le Village des Tanneries. Donc, au niveau des logements vous avez
entendu le FRAPRU, POPIR auparavant puis le RIL de Pointe-Saint-Charles. On a déjà parlé
des foyers expropriés, de ce qu'ils ne vont pas pouvoir obtenir au bout du compte, parce que le
marché du logement fait que ça ne sera pas possible de trouver au même prix et la même
superficie. On a déjà parlé du peu de grands logements qui existent dans le Sud-Ouest.

980 J'aimerais vous rappeler que le Village des Tanneries c'est le berceau historique de
Saint-Henri. Saint-Henri a commencé par là. D'ailleurs, comme le Sud-Ouest est le berceau
historique de Montréal. Vous avez entendu Daniel Guilbert cet après-midi – puis c'est
l'immigrante qui vous dit ça, là –, il y a une grande partie de notre histoire qui est ici. Il me
985 semble qu'on devrait la respecter, qu'on va se perdre à force d'oublier notre histoire.

Le Village des Tanneries, il y a une vie de quartier qui est très particulière dans cet
endroit-là, notamment la rue Cazalais Nord et Sud. Il y a des escaliers où est-ce que les gens
ont – de par la géographie, en fait, du quartier, la rue Cazalais c'est un endroit où est-ce que
990 les gens se rencontrent, où est-ce qu'ils peuvent discuter. Il y a une dynamique assez
intéressante qui s'est mise en place dans le quartier. Il y a des jardins collectifs, il y a des
bazars qui sont organisés annuellement, il y a toute une série d'informations. Je voudrais
d'ailleurs avoir une pensée particulière pour une citoyenne très engagée dans sa communauté,
Judy Negley, et pour tout le travail magnifique qu'elle fait là, depuis des années, entre autres. Il
995 n'y a pas que Judy, mais je pense que c'est important que je la cite ce soir. En tout cas.

1000 En tant qu'experte, n'est-ce pas, je voudrais me permettre. J'écoute beaucoup d'experts depuis dernièrement, mais moi j'ai étudié en sociologie. Il me semble que le Village des Tanneries, de pouvoir imaginer réduire d'un tiers les logements qui se trouvent dans cette partie de Saint-Henri, là, ça risque, dans un quartier qui est déjà assez affaibli, d'anéantir complètement le secteur en tant que tel. Donc, je pense qu'il faudrait qu'on ait aussi une considération à ce niveau-là.

1005 D'autant plus que d'après Pierre Brisset, urbaniste du groupe en recherche urbaine, les expropriations dans le Village des Tanneries ne sont pas nécessaires. Ce qu'il nous a expliqué, c'est qu'il y a un léger déplacement, effectivement, de la 720 pour pouvoir permettre au ministère des Transports d'opérer par phasage. Bien que bizarrement ils ont réussi à opérer autrement entre la rue de Courcelles et la rue Greene, là, tu sais, ça a l'air qu'il y a moyen de faire autrement, mais au bout du compte ce qui se passe pour la 720 sur le Village des
1010 Tanneries, c'est qu'on remet sur la droite deux entrées d'autoroute qui existent actuellement sur la gauche, qu'on pourrait laisser sur la gauche. Et d'autre part, on vient rajouter une nouvelle entrée sur la droite, ce qui nous vient du CUSM et/ou de N.D.G. là-haut sur la falaise.

1015 Donc, là, je ne comprends plus, là. Je pense à la madame qui a parlé aussi tout à l'heure, madame Couture, sur le fait que c'est quand même intéressant de s'interroger sur la prise en considération de citoyens de Saint-Henri versus la qualité de vie des citoyens de N.D.G. et/ou du CUSM. C'est quoi, là, qui est prioritaire, là ? Ça n'a pas l'air d'être les gens du Ville des Tanneries en tout cas. Donc ça, ça m'agace fortement.

1020 Enfin, impact sur la sécurité, le sentiment de sécurité, l'arrondissement du Sud-Ouest vous en a parlé. Ce qui va se passer sur la Notre-Dame avec tous ces remblais qui vont se rencontrer à cet endroit assez important de l'arrondissement du Sud-Ouest, ça va faire un effet tunnel qui est comme... qui fait peur, là, déjà, rien qu'à imaginer, quand on voit sur la maquette du ministère des Transports. En bicyclette, je vous l'ai dit tantôt, je n'imagine même pas ce que
1025 ça va être de monter sur la côte, les 7 voies en dessous de la rue Saint-Rémi et le nouveau circuit, oui, ça va être joli aussi. Il va passer sous l'échangeur Turcot, donc sous la 15 à côté du Centre Gadbois, là, on se retrouve avec l'équivalent d'un mur qui va nous descendre de 20 mètres de hauteur à 5 mètres de hauteur et qui fait 4 voies de large. Ça va être bien, là, surtout le soir. Ça va être très bien.

1030 Je voudrais vous faire un petit rappel historique. Il y a un livre dont j'ai pu bénéficier grâce à Philippe Côté, qui est en retard, j'espère qu'on pourra l'entendre tout à l'heure. Alors, il s'agit d'un rapport, en fait, de ce que les gens en 1971 ont dit concernant la construction de l'autoroute est-ouest. C'est vraiment super passionnant parce qu'on apprend, je cite, que :

1035 « *Les priorités – ça c'est ce que les gens disaient en 71. Les priorités actuelles du Québec et particulièrement de Montréal nécessitent beaucoup plus une intervention dans le logement, le transport en commun ou l'assainissement de l'environnement. Les rares polluants mesurés par les Services de santé – il y avait déjà l'équivalent de la*

1040 DSP dans les années 70, ça a l'air – *les rares polluants mesurés sont présents dans des proportions qui portent atteinte irréversiblement à la santé des Montréalais.* »

1045 L'autoroute est-ouest dans les années 70, c'est 5 000 logements qui ont été démolis puis 15 000 personnes qui ont été expulsées, là. L'histoire se répète, c'est moins pire, mais on avait déjà les mêmes données, on avait les mêmes préoccupations au niveau du logement, au niveau de l'environnement, au niveau de la santé publique, puis on se demande : comment ça se fait que depuis 40 ans on n'a pas été capable encore de comprendre les erreurs qu'on est capable de faire.

1050 D'autant plus que d'après les aveux du ministère des Transports à la question de Geneviève Locas lors de la première phase du BAPE, il n'y a aucune étude qui a été analysée en ce qui concerne les coûts sociaux et environnementaux du projet.

1055 Alors, je vais en arriver à mes recommandations. Bon, j'ai essayé de retrouver une carte un peu de l'ensemble du territoire, là.

1060 Alors, en ce qui concerne mes recommandations, ce que je souhaiterais en tant que citoyenne responsable et, je considère, étant capable, malgré ma formation seulement en sociologie, d'avoir une certaine vision de ce que je souhaiterais pour mon arrondissement, ma ville, ma province et ma planète, je voudrais : un projet du 21^e siècle où on tienne compte de la protection de l'environnement et du respect de notre santé à tous ; j'aimerais ça avoir un projet respectueux des populations qu'il bouleverse, pour pas dire pire ; j'aimerais ça avoir un projet de mobilité durable. Alors, pour ça, ça va prendre qu'on mette de réels moyens financiers dans le transport collectif et qu'on mette aussi en place une concertation à l'échelle de nos ambitions.

1070 Ce que j'aimerais, là, c'est que chacun fasse sa job au bout du compte. Chacun fasse ce qu'il a à faire. J'aimerais ça que les commissaires du BAPE, que vous êtes, puissent donc faire des recommandations en lien avec nos préoccupations actuelles. J'aimerais ça que la ministre de l'Environnement et du développement durable nous rappelle c'est quoi nos préoccupations en tant que province, en termes de développement durable. J'aimerais l'entendre. Il paraît qu'elle est bien, là, j'aimerais ça l'entendre.

1075 J'aimerais ça que les gouvernements aussi prennent leurs responsabilités par rapport à nos enjeux environnementaux internationaux. J'aimerais ça que les élus aussi représentent les citoyens dans les préoccupations des citoyens, et je pense que les citoyens de l'arrondissement du Sud-Ouest ont largement émis leurs préoccupations depuis des mois et même bientôt des années. Et ça allait vraiment au-delà des stationnements.

1080 J'aimerais ça aussi que les élus respectent les politiques publiques qu'ils valident, et ça nous permettrait, en tant que citoyens, de ne pas croire que ces politiques arrivent seulement au moment des élections quelles qu'elles soient.

1085 Alors, les principes de base sur lesquels je me baserais pour faire mes recommandations. Je citerais madame Florence Junca-Adenot quand elle nous parle donc, d'aller vers une nouvelle culture de la mobilité durable. Une nouvelle culture, tu sais, il va falloir qu'on réalise que c'est le temps, on est en train de changer. C'est difficile de travailler sur notre culture, mais c'est là qu'on en est rendu.

1090 Je pense beaucoup à Pierre Gauthier aussi, vous avez déjà entendu. Il nous rappelle l'urgence d'agir aussi par rapport à la lutte contre les gaz à effet de serre. Et lui, en tant qu'urbaniste, il nous rappelle qu'est-ce que ça prend. C'est d'abord de requalifier nos quartiers centraux. Qu'on reprenne soin de notre densité pour que les gens restent en ville. C'est aussi ce que monsieur Bergeron nous rappelait tout à l'heure.

1095 O.K. Puis je vais rappeler aussi Pierre Brisset. Donc, Pierre Brisset qui, nous, citoyens, nous rappelle depuis deux ans maintenant, la différence entre une autoroute transitaire et une autoroute pendulaire. Je sais que vous l'avez déjà entendu, là, mais une autoroute pendulaire c'est comme une pendule pour les gens qui se déplacent le matin et le soir pour aller travailler en centre-ville. Donc, ça c'est notre autoroute est-ouest, 20-720. Il y a beaucoup, beaucoup de gens qui restent aux extrémités de l'île, qui ont besoin de cette voie-là pour se déplacer. Ils n'en ont pas beaucoup d'autres, les trains étant plus que bondés, et cetera. L'autoroute transitaire, par contre, transitaire, en transit. C'est qu'on a un gros problème, là, à Montréal et au Québec, c'est que en ce qui concerne l'axe nord-sud...

1100

1105

LE PRÉSIDENT :

Madame Thiébaud, je vais vous demander de conclure en deux minutes, s'il vous plaît.

1110 **Mme SOPHIE THIÉBAUT :**

C'est parfait, je suis dans les recommandations, Monsieur, donc je vais achever. Donc, cet axe nord-sud, on n'en a pas d'autres pour l'instant, mais je pense qu'au-delà du problème que nous avons à court terme avec l'échangeur Turcot, il va vraiment falloir qu'on s'interroge sur qu'est-ce qu'on peut mettre en place comme voie de contournement, comme périphérique, quelque chose de moderne, aussi, pour trouver des solutions sur l'axe nord-sud.

1115

1120 Alors, comme vous me demandez de me dépêcher. Pour conclure : ce que ça nous prendrait, d'abord, c'est de faire une étude plus approfondie de nos besoins en termes de déplacement. Madame Junca-Adenot, dans la conférence de presse qui a été donnée lundi matin, le RESO, et cetera, elle nous parlait de tous les moyens qu'on est capable de mettre en place déjà, à l'heure actuelle. Donc, vous en avez déjà entendu parler : la navette ferroviaire de Dorval, le tramway de Lachine, les trains de banlieue, des autobus expresses, et cetera, et cetera. Elle pense qu'on peut réduire de 30 000 véhicules. Ça ne va pas être suffisant. Surtout si déjà le ministère des Transports en rajoutait 25 000, il va falloir qu'on continue à travailler sur d'autres moyens pour réduire la circulation sur cet axe pendulaire est-ouest.

1125

1130 Je le redis. Alors, la priorité. On n'a toujours pas l'étude d'impact. On l'a demandée, Pierre Brisset l'a demandée... excusez-moi, pas l'étude d'impact. C'est parce que vous m'embrouillez. On n'a toujours pas l'état des structures. C'est quoi l'état des structures actuel, que nous, en tant que société, on soit capable d'évaluer c'est quoi qui tombe réellement, c'est quoi l'urgence d'agir ? Sur la 15, pour passer dessous à tous les jours, ça tombe. Oui, il faut faire de quoi. Mais l'autoroute 20, là, dans la cour Turcot, là, il n'y a aucun besoin de déplacer tout ça, là.

1135 Donc, il me semble que ça nous prendrait l'état des structures pour qu'on puisse tous se faire une tête pour voir où sont les zones où est-ce qu'il faut travailler. Le Centre Gadbois, il y a moyen de le déplacer. Il y a des étudiants de Pierre Gauthier – vous retrouverez ça aussi encore dans le ce livre qui nous le précisent, là, le Centre Gadbois, ça pourrait tenir dans 1140 Côte-Saint-Paul sur le boulevard de la Vérendrye. Comme ça, on n'en aurait plus de problème de faire du sport les poumons grands ouverts en dessous d'un échangeur.

1145 La cour Turcot, on a besoin d'espaces verts. Il n'y en a pas suffisamment dans l'arrondissement du Sud-Ouest. C'est ça dont on a besoin, surtout par rapport à toute la production de gaz qui vient d'ici. Alors, il n'y a pas besoin de déplacer la 20 dans la cour Turcot. On verdit tout ça au niveau de la falaise – j'exprime mon point de vue.

1150 D'autre part, il y a au niveau de Pointe-Saint-Charles l'opération publique d'aménagement ; toute une réflexion qui a été faite par les citoyens, les groupes communautaires du quartier. Ils auraient besoin de déplacer les cours de triage, Via Rail dans Pointe-Saint-Charles. On pourrait replacer ça dans la cour Turcot. Ça nous permettrait de redevelopper tout le quartier de Pointe-Saint-Charles. On a plein de choses à faire en termes d'aménagement dans le Sud-Ouest.

1155 D'ailleurs, Jean Décarie nous explique aussi qu'il y aurait moyen, pour prendre l'opportunité des travaux, pour faire mieux pour notre arrondissement du Sud-Ouest et nos quartiers, on pourrait déplacer les rails du CN aussi qui se trouvent dans Saint-Henri et les faire passer sous l'échangeur.

1160 Tout ça, là, le débat de la cour Turcot, qu'est-ce qu'on va faire avec le secteur Cabot ? Je vous renvoie encore Pierre Gauthier et ses étudiants. Qu'est-ce qu'on peut faire avec Saint-Henri ? Ça va prendre... pour continuer à se parler tous ensemble, là, peut-être plus au niveau local, au niveau de l'arrondissement du Sud-Ouest, mais aussi en lien avec les interlocuteurs comme le ministère des Transports et le Fédéral.

1165 Les PPP, vous lirez ça dans mon mémoire. Il me semble que ce n'était pas vraiment le sujet, mais effectivement, je pense que ce n'est vraiment pas une idée de financer ça comme ça.

1170 Donc, pour conclure, je voudrais vous rappeler que nous avons l'énergie, pour rappeler Daniel Breton. L'électricité, là, c'est nous qui l'avons, là. On a des supers moyens pour pouvoir

1175 développer d'autres modes de transport que ce qu'on fait avec l'automobile, puis comme je suis citoyenne et libre de vous raconter ma petite touche personnelle, regardez, là. J'ai été voir mes parents en France il y a un mois, et à Saint-Brieux, Bretagne, Ouest de la France, je tombe là-dessus, là. Alors, oui, c'est bien Bombardier qui fabrique les trains pour le réseau français. Bombardier c'est une compagnie d'ici, là. On a les ressources. On a la connaissance. On a l'énergie ici pour mettre en place un transport collectif de qualité. C'est nous qui avons toutes ces ressources-là. On va vendre ça à l'extérieur avant d'en profiter nous-mêmes. Il me semble qu'on a un gros problème.

1180 « Alors, ce qu'on a besoin c'est d'une vision. Une vision de transport en lien avec l'aménagement du territoire », madame Junca-Adenot. Le ministère des Transports, ce qu'il nous propose c'est des projets fractionnés, mais le pont de la 25, la Notre-Dame, Turcot, c'est toujours la même histoire de l'autoroute est-ouest, on est toujours dans les années 70.

1185 Ce que je pense, c'est que si le maître d'œuvre c'est le ministère des Transports, ça se passe ici à Montréal. On a un maire de Montréal qui a un Plan de transport de Montréal. On est censé avoir des élus qui nous représentent. Ça se passe ici. Ce qu'on est en train de voir avec l'échangeur Turcot, c'est le symbole de ce qu'on veut comme développement pour notre Ville.

1190 Alors, moi, en tant que citoyenne, je prends mes responsabilités. Je pense qu'il y a un certain nombre d'élus qui doivent les prendre aussi. On est chanceux, on a 4 G pour repenser nos infrastructures.

1195 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1200 Je vous remercie.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1205 Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation. Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Nous allons maintenant faire une pause de 15 minutes.

Mme SOPHIE THIBAUT :

1210 Vous n'avez pas de questions, Monsieur ?

LE PRÉSIDENT :

1215 Non, Nous n'avons pas de question. Alors, nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre à 20 h 55.

PAUSE

1220

LE PRÉSIDENT :

Nous allons inviter madame Claire Gagnon et Raphaële Leclerc à venir à la table.

1225

Mme CLAIRE GAGNON :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1230

Alors, bonsoir.

Mme CLAIRE GAGNON :

1235

Alors, le Comité Lofts 780 représente 100 unités de logements. Nous sommes 200 locataires qui habitons un édifice sur la rue Saint-Rémi qui doit être démoli à cause de la construction de l'échangeur Turcot.

1240

Pour vous montrer notre édifice, le voilà. C'est un peu comme un grand voilier au milieu de la tempête, mais nous sommes très fiers de notre édifice et on va vous le présenter ainsi que les gens qui y vivent.

1245

Devant la menace d'expropriation, le Comité du 780, Saint-Rémi s'est constitué spontanément autour de deux résidentes qui ont rédigé un sondage auquel 50 % des locataires de l'immeuble ont répondu.

1250

Alors, ici, on a les données qui ont été cumulées du sondage. Donc, on a un taux de participation de 50 %, ce qui est excellent. Une superficie moyenne de 1 040 pieds carrés avec des mezzanines ; souvent on va atteindre une superficie de 1 200 pieds carrés pour un loyer moyen de 870 \$. Vous trouverez meilleur que ça à Montréal, je ne crois pas que ça existe. En plus, l'eau, l'électricité, le chauffage et le stationnement sont inclus et les gens sont en moyenne six ans et demi dans le quartier. Et comme vous voyez, les gens ont l'intention de rester à Saint-Henri, 68 %, et dans le Sud-Ouest 84 %, certainement à Montréal. Donc, ce sont des gens qui sont des citoyens qui ont répondu à notre sondage.

1255

Notre Comité est informel et ouvert à tous les résidants du 780, Saint-Rémi. Il agit aussi en réseau avec d'autres organismes communautaires tels Mobilisation Turcot, le POPIR que vous avez déjà entendu, Cazalais libre et CCVT.

1260 Ici, vous avez une photo d'une fête bazar qui a été organisée récemment, parce que nous avons choisi de vivre à Saint-Henri que nous aimons. C'est un quartier encore abordable, à proximité du Marché Atwater, du métro Place Saint-Henri, du parc du Canal-de-Lachine et du Centre Gadbois. Une grande partie du charme de Saint-Henri vient de son caractère mixte, justement. Saint-Henri est un des quartiers les plus sympathiques de Montréal, avec son
1265 mélange d'ouvriers, de jeunes familles, d'aînés, de professionnels, de petits commerçants et d'artistes.

Lofts 780, un cas exceptionnel. Qu'est-ce que c'est qu'un loft ? Bon, pour beaucoup d'entre vous ça correspond à un condo avec de la robinetterie italienne et des marbres à ne
1270 plus finir, du stainless steel à la grandeur. Ce n'est pas ça. Un loft c'est un aménagement résidentiel qui est fait dans un espace commercial, industriel, qui a été récupéré. Ce sont des endroits qui sont vides et qui sont reconstruits selon le goût et les sous du propriétaire ou du locataire.

1275 Alors, ce sont les avantages, comme vous voyez, multifonctionnels. On peut habiter et travailler dans son loft modulable. On peut le transformer puisque c'est nous qui allons faire les sections à l'intérieur du loft. C'est un espace ouvert, de grand volume, 15 pieds de plafond, de grandes fenêtres. Donc, ce sont des logements qui sont inondés par la lumière.

1280 Les occupants qui sont dans nos lofts viennent de tous les milieux et de toutes les occupations aussi – je devrais dire – et sont heureux d'habiter des lofts industriels authentiques, avec murs de brique extérieurs, planchers de béton, plafonds de 15 pieds, fenestration pleine hauteur, chauffage à l'eau. Il est important de préciser que ces espaces vides et bruts sont aménagés par chacun des locataires qui y créent les divisions de leur choix,
1285 selon leur goût et leurs sous.

Alors, je vais vous faire une petite visite du propriétaire. Ça, ce sont des lofts tels qu'ils nous sont loués par le propriétaire. Vous pouvez le trouver d'ailleurs sur le site des lofts de monsieur Fatal. Et, maintenant, ce que nous en avons fait. Ah, ça, c'est intéressant. C'est un
1290 loft qui avait été créé à l'époque, en 1929. Donc, vous voyez que l'idée du loft n'est pas récente, ce n'est pas nouveau. C'est un concept qui existait et c'était un concept qui avait été fabriqué pour un ouvrier. Donc, ce n'était pas non plus haut de gamme, jet set, là. C'était vraiment une façon de vivre qui existait à l'époque.

1295 Voilà. Ça, c'est sous la mezzanine. Ça fait rêver, hein ? Ça va être tout être démolie ça. Vivre les bulldozers. Comme vous voyez c'est varié, mais on retrouve toujours la même lumière, même espace pour pas cher. Alors, évidemment, il y en a 100, donc je vais vous épargner les 95 autres.

1300 Ici, c'est un article qui avait paru dans Mon Toit. C'est une étudiante architecte qui habite nos lofts qui avait fait l'objet d'un article dans La Presse, que j'avais lu et puis j'étais très curieuse, et quand je l'ai rencontrée au loft, j'étais vraiment heureuse de pouvoir visiter, de visu, son magnifique loft.

1305 Alors, j'aimerais passer la parole à Nathalie pour continuer sur la réalité des futurs expropriés.

Mme NATHALIE MOISAN :

1310 Oui. Ce qu'on vit en ce moment, parce que depuis l'annonce du projet Turcot, soit plus d'un an et demi, l'inquiétude et l'incertitude occupent une très grande place dans la vie des résidents du 780. Maintes questions nous préoccupent et puis, tu sais, on est exproprié ou non ? Si oui, quand ? On nous disait dans deux ans.

1315 Va-t-on pouvoir se reloger suivant les mêmes conditions dans lesquelles on est en ce moment ? Puis si non, quelle sera notre qualité de vie durant cet immense chantier d'une durée de combien, 7, 10, 15 ans ? Qui peut se prononcer à ce moment-ci ?

1320 On reçoit des réponses au compte goutte, mais jamais rien de certain ni de concret puis encore moins de garanti. Plusieurs voisins et amis ont déjà quitté pour faire place à des nouveaux locataires sans attachement pour leur milieu, sans oublier le propriétaire qui lui néglige l'entretien à moyen et long terme du bâtiment, et nous aussi on met nos projets d'aménagement sur la glace parce qu'on ne veut pas dépenser du temps ni d'argent dans le contexte qu'on connaît.

1325 Le temps passe, les échéanciers se prolongent. On pourrait penser qu'on a un sursis, mais ce n'est pas du tout ça. Ce n'est pas agréable du tout de se faire prolonger tout le temps sans savoir jusqu'où ça va nous mener. Pensez-y. Un an et demi de passé puis le délai est toujours de deux ans pour l'expropriation, sans savoir avec certitude.

1330 La vie des résidents du 780 est mise en attente. On parle souvent du projet après puis des bienfaits après, mais très peu de avant et de pendant. Après ça, le MTQ proclame son engagement au développement durable dont le premier principe est santé et qualité de vie. Il faudrait y voir.

1335 **Mme CLAIRE GAGNON :**

Dialogue de sourds. C'est ce dont on a l'impression avec le MTQ. Les informations, commissions, contradictions.

1340 Si vous regardez ici, on parle des questions et commentaires entendus lors des rencontres d'information rétroaction qui ont été regroupés, exposés en synthèse et dans l'ensemble, les participants ont apprécié les rencontres d'information rétroaction tenues par le

1345 MTQ et plusieurs ont souligné la qualité de la présentation ainsi que la transparence du MTQ. Il s'agissait d'une rencontre préalable où est-ce qu'on donnait de l'information, tout simplement.

1350 Mais dans nos souvenirs, la rencontre du 3 octobre 2007 n'était pas si positive et on se rappelle qu'entres autres la documentation fournie au public ne correspondait pas à celle qui était exposée sur les panneaux ; les légendes et les couleurs étaient différentes. Et on ne se rappelle pas non plus avoir été consultés par un sondage pour avoir une impression plus précise de nos attentes.

1355 Désinformation. Alors, on n'a pas dit, cru bon, peut-être, de dire que lors de la rencontre avec le MTQ, il y avait des gardiens de sécurité qui étaient là et ce qui s'est passé, c'est qu'on a appelé la police parce qu'il y avait un sit-in de citoyens, des enfants, des vieillards, des jeunes – vous voyez, là, ils sont très dangereux – et on a cru bon d'appeler la police pour intervenir.

1360 Alors, voyez dans quelles conditions on négocie avec ces gens-là, comment on se sent. On se sent vraiment comme, on n'est pas des citoyens à part égale, on ne peut pas s'asseoir sur le plancher. Ils ne peuvent pas comprendre que les gens du quartier ont le droit d'avoir des émotions, de les exprimer... Non. On a peur. On s'en tient à ce qu'on veut faire tout simplement.

1365 Alors, on a dit ici sur notre taux de participation, 31 personnes, que le voisinage, d'autres personnes ne sont que de passage, ne souhaitent pas demeurer dans le secteur, qu'il y en a quelques-uns qui voulaient continuer à habiter des lofts, mais ils n'ont pas fait de sondage systématique sur le sujet. Donc, ils n'étaient pas vraiment au courant de ce qui se passait dans l'édifice et cette interprétation était basée sur 31 personnes, alors qu'on en compte 200 dans notre édifice. Le taux d'occupation, c'est ce qu'on vous dit sur cette diapositive-là.

1375 Document de trois pages sur les rencontres de travail. Rencontres pour le dossier du logement abordable, environ cinq rencontres. Nombre de rencontres – note du MTQ – approximatif et en constante évolution. Comme le projet.

Le MTQ est capable de sortir des milliers de documents avec des calculs, mais ils ne sont pas capables de savoir combien à peu près de rencontres ils ont eues avec les citoyens.

1380 Contradictions. Alors on dit : maintien du parc de logements. Ici, on vous précise que définition de parc, ce n'est pas quelque chose qui est identique, hein ? On ne parle pas juste du nombre de logements, on parle de parc de logements. Ensuite, on a parlé du maintien du nombre de logements. Donc, déjà là, on descendait d'un cran. Et puis ensuite, le MTQ nous dit qu'il ne peut pas s'engager à recréer des conditions similaires à la situation actuelle. Toutefois, ils misent à mettre place des mesures additionnelles pour atténuer les impacts des acquisitions.

1390 Mais ce qui est important dans ça, c'est qu'on nous dit qu'on pourrait peut-être avoir
des places par AccèsLogis. Donc, on dépasserait les gens qui sont en droit d'avoir du
logement social, ce qui n'est pas le cas de la plupart des gens qui louent au Loft 780, là. Il y en
a qui ne sont pas du tout éligibles pour ce genre de projet là, mais les places ne sont pas
1395 créées par le MTQ. Ce qu'on fait c'est qu'on donne préséance aux expropriés. Donc, on prend
le parc de logements qui ont été créés pour du logement social et on les donne à des gens qui
sont expulsés. Donc, on ne crée pas des nouvelles places. Ce qu'on fait c'est qu'on retire des
places à des gens qui sont à la queue pour les donner aux expropriés de la rue Cazalais et du
Lofts 780.

1400 Cris et conclusions. Alors, aucune loi n'interdit au ministère de nous donner ce qu'on
veut, de remplacer finalement. Il n'est pas obligé de faire des règlements au minimum. Il
pourrait faire des études détaillées de faisabilité de relocalisation. On a nous mêmes circulé
dans le quartier pour essayer de trouver des édifices dans lesquels on pourrait éventuellement
reconstruire des lofts qui correspondraient à ce qu'on a actuellement.

1405 On demanderait une création d'une table de travail, avec tous les paliers de décisions
sur le logement, incluant les résidents touchés. Pas que ça se passe toujours au-dessus de
notre tête, mais qu'on soit capable de dire qu'est-ce qu'on pense. Et des mesures de
relocalisation... Oui, ça, c'est important, parce que là, comme tu disais tout à l'heure, avant les
travaux... Là, nous on ne sait pas qu'est-ce qui se passe. Hein ? On dit : « On va vous
déménager. On ne vous déménage pas. On démolit. On démolit plus tard. » On ne sait pas ce
qui va se passer.

1410 Là, on a une opportunité d'être entendus, mais quand le BAPE va être terminé, qu'est-
ce qui va se passer ? Qui va s'occuper de nous ? Hein ? Si le ministère décide que non, puis
qu'on tombe dans les craques du plancher, à ce moment-là, c'est la seule opportunité qu'on a
actuellement pour revendiquer, pour essayer de retrouver les conditions similaires, que le MTQ
1415 s'engage dans un projet avec nous pour essayer de nous relocaliser dans notre quartier, dans
des édifices qu'on a localisés.

1420 Si vous voyez ici, il y en a certains qui sont rue Saint-Jacques, Saint-Patrick. Ça, c'est
tout à côté de chez nous, c'est en face de l'édifice de Fatal sur la rue Acorn. C'est un édifice
qui sert, actuellement, au rangement de documents, qui serait peut-être possible d'utiliser, de
faire une acquisition de ce building-là, pour finalement le rendre... C'est un édifice industriel
ancien aussi, qui pourrait correspondre à ce qu'on a dans le moment.

1425 Évidemment, on a le rêve que la Canada Malting soit un jour revitalisée, ça a été le cas
à Toronto. C'est un édifice magnifique qui a été revitalisé à Toronto. Mais peut-être parce que
c'est à Saint-Henri, il est en train de croupir au bord du canal. Malheureusement, c'est quelque
chose qui est un des fleurons du patrimoine historique de Saint-Henri qui s'en va à l'abandon.

1430 Et je pense que nous avons terminé. Alors, on demande des logements de même
typologie, le même espace, le même loyer. On ne voudrait pas être dépossédés de ce qu'on a

trouvé et de ce qu'on aime dans le coin. On a investi, non seulement nos sous, mais aussi notre personnalité et notre âme. Et on aimerait faire la création d'une coopérative exceptionnelle dans un édifice récupéré.

1435 **M. MICHEL CHARBONNEAU :**

Bonsoir, Michel Charbonneau, résidant du 780. J'aimerais apporter une remarque avant qu'on termine, simplement du fait qu'on a observé sur les terrains qui étaient anciennement du CN, récemment, depuis environ un mois et demi, deux mois, il y a des tas de roche concassée qui sont apparus et de roche fine.

On s'interrogeait à savoir si le projet était déjà amorcé, parce que récemment, il y a environ deux semaines, ils ont érigé une clôture qui nous interdit l'accès aux anciens terrains du CN et du même coup, la semaine dernière à 9 h 47, mercredi, 9 h 47, j'ai entendu un camion à benne, comme on dit en bon français, venir domper de la roche à 9 h 47 le soir. Puis à ce moment-là, le son du camion, ça fait toujours un genre de bang, bang quand on vide le camion et qu'on le referme. Là, j'ai regardé l'heure. Je me demandais qui est-ce qui... Et là, j'ai réalisé que c'était un camion qui venait porter de la roche à 9 h 45 le soir.

1450 Alors, là, je m'interrogeais à savoir, j'ai fait part de mes craintes à tout le monde dans le bâtiment, à savoir : est-ce que le projet est déjà entamé et qu'on ne le sait pas ?

Alors, je vous laisse là-dessus. Je vous remercie.

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1460 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Juste une question. Vous en êtes où dans vos démarches pour une coopérative ?

Mme CLAIRE GAGNON :

1465 Raphaële a rencontré Bâtir son quartier à quelques reprises.

Mme RAPHAËLE LECLERC :

1470 En fait, c'est ça. Nous, on a rencontré Bâtir son quartier quelques fois. C'est sûr qu'eux ne peuvent pas vraiment s'engager auprès de nous parce que justement on est dans l'attente. Donc, ils n'ont pas vraiment le droit de dire : « On commence à vous aider. » Dans le sens où ils n'ont pas de certitude qu'il va vraiment y avoir expropriation.

1475 Donc, on est un peu dans un stand-by. Nous, on leur a fourni beaucoup plus de
bâtiments que ceux que vous avez vus présentement où, là, c'était une petite sélection pour
faire plus rapidement la présentation. Mais on s'est assis avec eux puis on leur a présenté
toutes ces propositions-là, qu'ils ont trouvé intéressantes puis ils vont commencer à peut-être
faire des recherches, voir s'il y avait possibilité de récupérer un de ces bâtiments-là, parce qu'il
y en a beaucoup qui sont abandonnés ou utilisés, en tout cas, pas à pleine capacité.

1480 Et puis c'est sûr qu'eux ils sont – je ne veux pas prendre la parole pour eux, parce que
je ne veux pas les mettre dans l'embarras – mais si on leur donne l'opportunité de faire des
études de faisabilité pour un projet qui est exceptionnel, ils vont le faire. Ils sont juste coincés
entre la SHQ, le MTQ et puis un manque de fonds, parce que c'est AccèsLogis qui prime et
1485 AccèsLogis qui prime.

 Mais ce qu'on trouve particulier là-dedans, c'est que nous, ce qu'on demande, c'est
quand même un statu quo et qu'on ne va pas nous permettre ça avec AccèsLogis.

1490 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

 Mais est-ce qu'on vous a fait part des démarches à effectuer, des choses, des
prérequis, un check list, si vous voulez aller de l'avant avec eux ? Est-ce qu'ils ont établi avec
vous les différentes procédures ?

1495

Mme RAPHAËLE LECLERC :

 Ils sont très collaboratifs, Bâtir son quartier. C'est un organisme qui est très généreux.
Ils font de nombreuses heures pour faire ça, des coopératives. C'est des gens qui sont prêts à
1500 nous aider, mais de là à dire qu'on a un check list, bien, je pense qu'il y a des problèmes
politiques au-dessus d'eux qui les empêchent de vraiment mener une étude pour notre
relocalisation.

1505 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

 O.K. Une dernière question. Est-ce que les résidants seraient prêts à s'investir, en fait,
pas s'investir, je pense que vous vous investissez, mais à investir une part dans l'acquisition ?

1510 **Mme CLAIRE GAGNON :**

 Vous voulez dire acheter un condo ?

1515 **Mme RAPHAËLE LECLERC :**

 Financièrement ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1520 Bien, peut-être pas acheter un condo, mais je veux dire faire pool et faire une mise de fonds sur un immeuble, ou je ne sais pas. Je lance l'idée comme ça.

Mme CLAIRE GAGNON :

1525 Il faudrait faire un nouveau sondage à ce moment-là pour voir si les gens sont intéressés à faire une mise de fonds, parce que dans les projets de coopérative, en général, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. En fait, les gens vont payer leur loyer, mais ça se trouve à rembourser l'hypothèque. Donc, c'est sûr qu'une mise de fonds permettrait peut-être une plus grande quantité de fonds pour faire le projet.

1530 Mais étant donné qu'on est évincé, finalement, d'une situation où on paie un loyer raisonnable comparativement aux services qu'on reçoit, on se dit que peut-être le MTQ pourrait mettre la main dans sa poche pour justement nous aider à récupérer un petit peu le même genre de deal qu'on a dans le moment.

1535 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

O.K.

Mme RAPHAËLE LECLERC :

1540 Je pense que ce n'est pas exclu. En tout cas, ça serait une possibilité, mais pas en allant dans, en tout cas, dans le programme AccèsLogis, parce que ce n'est pas ce que les gens recherchent. Donc, on est dans une impasse. Les gens ne vont pas investir pour aller à contresens. Ça ne fait pas de sens.

1545 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

O.K. Ça va. Merci.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Madame, pourriez-vous vous nommer ? Je ne suis pas certain qu'on a pris votre nom à la transcription ?

1555 **Mme NATHALIE MOISAN :**

Nathalie Moisan.

LE PRÉSIDENT :

1560

Nathalie Moisan, et vous ici ?

Mme RAPHAËLE LECLERC :

1565

Raphaële Leclerc.

LE PRÉSIDENT :

1570

Très bien. Excellent. Alors, nous vous remercions pour votre présentation et soyez assurées que la Commission est sensible à votre situation.

Mme CLAIRE GAGNON :

1575

Merci.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1580

Alors, s'il vous plaît, s'il vous plaît, pas de manifestations. Nous allons maintenant inviter l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, monsieur Philippe Côté. Alors bonsoir, Monsieur.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1585

Bonsoir. J'ai une présentation visuelle, mais je ne connais pas les PC, s'il vous plaît. Bonsoir, voilà. Le mémoire que je présente ce soir est un peu réduit par rapport à celui que j'ai déposé la semaine passée et, comme on dirait, étant toujours en train de jongler.

1590

Alors, c'est pour indiquer que l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, son intérêt d'intervenir c'est aussi bien qu'à travers le groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, on fait partie du comité stratégique de Mobilisation Turcot. Le groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve a une réflexion sur l'implantation ou l'intégration des grands réseaux de transport dans plusieurs grandes villes du Québec, aussi bien qu'on est intervenu à Gatineau que dans l'est de Montréal ou à Québec.

1595

Et plus spécifiquement, je suis personnellement administrateur au Comité logement Centre-Sud, au Centre universitaire hospitalier de Montréal et l'Atelier en tant que tel participe à Culture Montréal, au comité Grands projets urbains et Aménagement du territoire.

1600

Je débiterais la présentation avec un moment inaugural, qui est celui de la conférence de presse du 23 octobre 2008 et où fut annoncé que le ministère des Transports était capable

1605 de gérer la décroissance du trafic automobile sur l'échangeur Turcot, que l'échangeur Turcot était sécuritaire et qu'il pouvait être possible à ce moment-là d'entreprendre un calendrier de planification qui incluait un mode de réalisation en partenariat public-privé.

1610 Donc, cette conférence de presse là, qui était quelques jours avant la campagne électorale, nous annonçait donc qu'il n'y avait plus en tant que tel, d'urgence, si je peux dire, de reconstruire l'échangeur Turcot, mais qu'il était possible d'avoir du temps pour réfléchir ou du moins se trouver à entreprendre une planification avec une multitude de partenaires.

1615 Faut-il rappeler qu'il n'y a pas eu de documents déposés de l'Agence des PPP qui disait que l'option en PPP était plus rentable que l'option en mode conventionnel public ; c'est un document qui manque. Il manque évidemment, toujours, l'état des structures. Autrement dit, est-ce qu'il y a urgence ou pas ? Enfin, les documents techniques ne sont toujours pas disponibles.

1620 J'aimerais ajouter que le projet du ministère des Transports c'est, en fin de compte, pour rendre ça un peu simple, c'est un échangeur. C'est banalement un échangeur, ce n'est pas le projet urbain, c'est simplement – le but final, il est identique à l'échangeur d'Anjou. C'est un échangeur où le sol est relevé pour permettre qu'il n'y ait pas de conflit de circulation entre les divers niveaux de trafic. Donc, l'échangeur n'est pas abaissé, mais simplement le sol est relevé pour permettre justement que ce soit de type autoroutier. C'est 60% sur talus, 40% en viaduc. Et l'échangeur Turcot n'est qu'un des cinq, six grands échangeurs de la région de
1625 Montréal, et même significativement, il n'est pas le plus important qui est justement celui à l'axe de la rencontre entre la métropolitaine et l'axe de la 15.

1630 Alors, celui-ci est un échangeur entre une autoroute qui fut dit justement transrégionale, qui relève strictement du mandat du ministère des Transports, et une autoroute locale, dont d'ailleurs le sigle 720 signifie vraiment l'importance que c'est un petit fragment qui n'est pas stratégique sur le réseau.

1635 Il est annoncé un budget d'un milliard et demi. Nous avons énormément de doutes sur l'ampleur de ce montant-là, de deux façons. En prenant compte que l'ensemble du complexe Turcot annoncé recouvre six chantiers différents qui furent réalisés dans les années 60, début 70, et que le coût de ces chantiers-là équivalait à 120 M\$ que l'on doit actualiser maintenant avec un coefficient de 20.

1640 Donc, minimalement, la reconstruction à neuf de ce qui est annoncé devrait être au bas mot de 2,5 G\$. Si en plus on doit inclure le maintien du trafic de la circulation en plus de la construction à neuf – on pourrait dire que le tiers du coût du projet sera de tenir le trafic en marche pendant le chantier. Donc, on approche facilement au-delà du 3 milliards. Et sans compter que le ministère des Transports, évidemment, prévoit des élargissements, va dans des nouveaux terrains. Bref, nous avons donc de forts doutes que le montant annoncé soit
1645 celui qui serait réalisé. Nous pensons qu'il devrait plutôt être multiplié par trois. Donc, approcher d'un montant de 5 G\$.

1650 Et comme le soulevait le rapport du vérificateur général du Québec en mai dernier, le
 1655 ministère des Transports, sur les huit projets autoroutiers à Montréal, il y en a huit que les
 coûts ont explosé, quatre n'ont aucune justification et quatre autres ont donné quelques
 explications pour l'explosion des coûts, mais ça, ça met en cause, je peux dire, l'hypothèse de
 travail du ministère des Transports qui retient un projet plutôt qu'un autre, en disant au tout
 début qu'il serait moins coûteux que l'ensemble des propositions. Mais si à la fin il y a une
 explosion des coûts, on peut donc revoir en fin de compte, poser la question de la planification
 de départ. Donc, on revient ici aux quatre hypothèses que le ministère des Transports aurait
 étudiées au début pour entreprendre le choix du complexe Turcot sur talus, par terrassement.

1660 J'ajouterais qu'au point de vue économique, le Québec est en déficit commercial
 depuis 2007 dû justement à l'augmentation du coût du pétrole et on sait qu'ici, que l'auto
 pétrole représente à peu près 20 % du PIB du Québec, mais que le Québec, je peux dire,
 1665 produit 10 % de ce qu'il a besoin, garage, mécanique générale, autoroute. Mais que l'ensemble
 des automobiles et du pétrole, évidemment, doit être payé comptant et par conséquent le
 Québec doit exporter beaucoup pour pouvoir se satisfaire d'un usage aussi généralisé de l'auto
 solo ou enfin auto pétrole dans l'économie du Québec, et cela est bien apparu avec un déficit
 commercial. La première fois depuis l'accord de l'ALENA.

1670 On parle beaucoup de dire, peut-être de sortir de la crise avec des infrastructures. Mais
 en termes d'infrastructures de transport, comme le géographe Jacques Berque, le géographe
 français qui a publié au Japon, les infrastructures ont souvent des dimensions paradoxales.
 D'une part, on se retrouve avec une surdensité et en même temps un projet, un enjeu de
 congestion, en même temps on a du surdistancement et du sous-peuplement. En fin de
 compte, bref, la tension entre les villes centres et leur banlieue, les couronnes, et
 simultanément il y a des circulations immobilières et des mouvements d'habitants.

1675 Ici, ça a été peu référé dans les documents du BAPE, mais c'est le projet de schéma
 d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui fut
 déposé en 2005 et qui n'a toujours pas été adopté par le ministère des Affaires municipales et
 de l'Occupation du territoire.

1680 J'aimerais un peu le détailler avec des images subséquentes, mais faut-il rappeler
 quand même que le projet de schéma s'inspire du cadre d'aménagement déposé par le
 gouvernement du Québec en 2001. Et c'est l'harmonisation entre le projet de schéma et le
 cadre d'aménagement qui justement fait que son adoption n'a pas encore eu lieu.

1685 Strictement, ce qui est important à retenir au niveau, je dirais, de la population de
 Montréal, c'est la grande zone urbanisée au centre, la croustille jaune, qui inclut aussi bien
 Longueuil, le cœur de l'île de Montréal et une partie de Laval.

Ce qui est important, c'est aussi de retenir que le fleuve est maintenant au centre de la
 région du territoire urbanisé et que les activités, si je peux dire, d'étalement ou de parc

1690 industriel, sont en périphérie de la zone centrale qui inclut évidemment les trois grandes villes de la région.

Le ministère des Transports, du moins ce qui fut quand même présenté dans le projet de schéma d'aménagement, voit plutôt ça en termes de corridor de transport qui peut mener
1695 vers le centre-ville. Donc, par exemple ici, il y a un corridor qui désigne le pont de la 25 menant à la 25 sur l'île de Montréal et après, le connectant à Ville-Marie vers le centre. Donc, le ministère des Transports voit beaucoup en termes de corridor autoroutier et plusieurs réfléchissent en transport en disant que chaque corridor doit être doublé d'une voie de transport en commun, soit de haut niveau, par train, ou soit aussi en concept de voie réservée.

1700 Nous, ce qui fait que ce projet-là de corridor qui semble tous mener à... enfin, quelle rationalité ont-ils ces corridors ? En fin de compte, c'est de recouper le concept du réseau autoroutier de la région de Montréal, qui a été développé dans les années 60. Donc, le concept actuellement c'est six corridors est-ouest. Donc, la 640, la 440, la 40, la 20, la 132, ici la 430 et
1705 la 30. Et évidemment quatre corridors nord-sud dont on voit la 25, la A19 qui est inachevée à Montréal, mais réalisée à Laval, et évidemment l'axe de la 15 et l'axe de la 13.

Ce que nous au GRUHM on a estimé c'est que les corridors traversant la zone habitée – donc les lignes en rouge – devraient plutôt être à péage et l'autoroute de contournement de
1710 la zone habitée qui recoupe à peu près l'espace de la croustille jaune devrait plutôt être en mode ouvert et gratuit pour justement éviter que le trafic de transit circule dans la zone habitée et soit plutôt mis en périphérie. Donc, ce qui fait que le pont de la 25 à péage est à l'inverse de la conception que nous exposons ici.

Et de signaler justement que les grands axes qui traversent – ça, c'est justement les axes de la région de Montréal, donc on n'est plus juste dire en termes de corridor d'accès au centre, mais de le voir dans sa position continentale pour Montréal. Donc, l'axe orange c'est l'axe nord-sud, celui de la 15 dont une partie du trafic pourrait être déplacée vers l'axe de la 13, qui fermerait justement la croustille jaune et les axes est-ouest, l'axe bleu. La grande ligne
1720 bleue c'est la métropolitaine qui a été planifiée dès les années 20 par la première Communauté métropolitaine de Montréal et qui fut réalisée dans les années 50 et qui est le seul axe continu qui traverse l'ensemble de la région de Montréal.

Le projet de faire de l'autoroute Ville-Marie au sud fut pensé en début des années 60 et
1725 impliqua l'expropriation d'à peu près une quinzaine de quartiers. Ce qui est très différent comme planification au cours du temps.

La planification de l'autoroute Ville-Marie, je l'amène parce que c'est le projet d'une petite rocade à l'intérieur de l'île de Montréal. Donc, la Ville-Marie serait, je peux dire, redondante à la métropolitaine. À l'époque des années 60, ça devait être payé par le projet de la Transcanadienne, donc une grande partie de la partie enfouie au centre-ville fut réalisée avec des fonds fédéraux, mais le projet comme on le connaît, fut inachevé.
1730

1735 Et par conséquent, l'échangeur Turcot fut quand même configuré pour la réalisation que la Ville-Marie serait en tandem avec la métropolitaine, d'où justement Décarie qui se termine en Y. Donc, une partie continue vers le pont Champlain et l'autre partie c'est ce qu'on parle de la courbe qui est maintenant à gauche. Donc, la courbe que le ministère des Transports tente de rectifier en amenant à droite, donc en amenant au sud de l'axe de la Ville-Marie.

1740 Donc, cette figuration-là, ce n'est pas une reconstitution à l'identique de l'échangeur, c'est que la conception même du réseau autoroutier planifié est en train de se modifier parce que le ministère des Transports tient à développer un axe en tandem de l'autoroute métropolitaine, qui est l'axe de la 20. Et cet axe de la 20 ferait le tour justement vers rejoindre la 30 et donc, à ce moment-là, ça devrait être un axe continu. C'est pour ça qu'ils reconfigurent l'échangeur pour unifier, si je peux dire, la Ville-Marie entre l'est et l'ouest de l'échangeur. Et donc, l'idée de la petite rocade devient, si on peut dire, moins importante que sa première planification en 60.

1750 Faut-il avouer que la partie ouest de l'autoroute 20, le ministère des Transports a engagé d'énormes travaux autoroutiers actuellement et d'élargissement. Donc, actuellement le pont Galipeau est reconstruit entièrement, élargi de 4 à 6 voies. Le pont Taschereau aussi qui rejoint l'Île-Perrot avec Dorion. Et aussi évidemment un peu plus proche sur l'île de Montréal, l'échangeur Dorval est reconfiguré.

1755 De tout ça, il y a évidemment un super échangeur de prévu entre la 20 et la 30, et la configuration de l'échangeur va ramener en fin de compte le trafic de la 30 vers l'île de Montréal parce que nous estimons que le prolongement de la 30 est un développement immobilier en rive sur le Lac St-Louis et non pas une autoroute de contournement de la région de Montréal. Je peux montrer, autrement dit c'est la ligne verte. Autrement dit, ce que nous on perçoit c'est beaucoup plus que le Lac St-Louis devient, un peu à l'exemple qu'on parle du pont de la 25, peut permettre un développement immobilier de l'est de l'île de Laval.

1765 Le grand projet de développement immobilier que nous voyons à travers la 30, c'est justement d'habiter la rive-sud du Lac St-Louis. Et la 30 à ce moment-là, c'est pour ça qu'elle ne va pas enlever de véhicules de l'axe de la 20, mais va plutôt ajouter des véhicules parce que c'est un développement de type couronne, donc avec des déplacements pendulaires d'où notre compréhension de l'élargissement du corridor de la 20 que le MTQ entreprend actuellement.

1770 Bon. Pour revenir à l'échangeur Turcot, on parle beaucoup, bon, de l'arrivée du CUSM. On voit sur la maquette d'ailleurs que le seul bâtiment important est le nouvel hôpital projeté. L'ensemble des quartiers et des populations existantes ne sont pas dessinés, enfin, comment dire, construits. Et, par conséquent, nous pensons qu'il devrait y avoir une intervention sur l'axe de la Décarie qui soit de stature à vraiment inclure le projet de... Et nous allons en parler un peu rapidement.

1780 Le projet du CUSM à la cour Glen inclut quelques hôpitaux, mais faut-il rappeler que l'Hôpital Général de Montréal, qui traite la traumatologie dont 50 % sont des accidents autoroutiers, reste sur la montagne. Donc, le campus de l'Hôpital Général, c'est là que les accidentés vont. Donc, on ne peut pas vraiment estimer que la présence d'une autoroute peut vraiment faciliter la réalisation de ce qu'on appelle un hôpital de haut niveau en connexion avec l'ensemble de la région et à travers Montréal.

1785 Ce qu'on voit plutôt c'est que pourtant cette option-là de développer le réseau autoroutier, c'est celui qui a été recommandé par la firme Sécor en 2004, en disant qu'il n'y aurait pas d'endroit spécifique où l'industrie adjacente à la réalisation de ces grands chantiers serait localisée. Donc, on voit que c'est sur l'ensemble de la région. Donc, c'est Montréal comme technopôle de la santé et non pas un quartier. Pourtant, le projet d'un quartier de la
1790 santé est pourtant toujours porté et évidemment le projet inclut le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

1795 Donc, nous estimerions que le CUSM devrait aussi inclure le recouvrement de l'autoroute Décarie pour être capable de rejoindre les normes de l'Organisation mondiale de la santé au niveau, entres autres, en termes de bruit.

1800 Alors, et par conséquent aussi, ce type de projet-là, de type grands équipements internationaux hospitaliers, devrait aussi inclure dans l'étude d'impact du ministère des Transports des évaluations d'impact sur la santé. Nous trouvons un peu malheureux que nous n'ayons pas ce type d'étude. Pourtant, le projet entre autres de l'échangeur Turcot est présenté pour bien intégrer, semble-t-il, un équipement hospitalier de type international.

1805 Et j'aimerais un peu, peut-être finir un peu vite, là. Il reste en fin de compte... Bref, c'est la falaise Saint-Jacques, l'écoquartier. La ligne mauve présente la localisation du chemin de fer du CN, le Grand Trunk qui a été localisé au centre de la cour Turcot jusqu'aux années 60, jusqu'à tant qu'il soit déplacé pour être mis entre les deux voies, les deux travées de l'autoroute Ville-Marie et que le ministère des Transports veuille rechanger de place, 40 ans plus tard, pour le mettre, bon, dans la proposition, au pied de la falaise Saint-Jacques et aussi le corridor autoroutier.

1810 Nous estimons qu'il n'est pas nécessaire de déplacer le corridor de la Ville-Marie, qui est en parfait état et qu'il doit être évident de déplacer le Grand Trunk pour pouvoir retravailler la structure de l'échangeur Turcot. Mais pour nous, la recommandation c'est qu'on ne doit pas aller au nord de la voie du Grand Trunk parce que déjà les fondations d'un chemin de fer
1815 continental sont déjà réalisées. Donc, on ne voit pas la nécessité d'intervenir au pied de la falaise dans un milieu qui n'a jamais été bâti et qui est aussi le lac à Loutre, l'ancienne rivière Saint-Pierre qui débordait.

1820 Donc, à ce moment-là, ce projet-là de garder la limite du Grand Trunk c'est de pouvoir avoir un grand parc régional avec la falaise Saint-Jacques. Et la falaise Saint-Jacques devrait aussi se poursuivre vers le centre-ville, donc elle ne s'arrête pas à l'échangeur Turcot.

1825 Ici, c'est le programme particulier d'urbanisme du centre-ville ouest développé par l'Arrondissement Ville-Marie où le haut de la falaise est vu comme le lieu des espaces verts et du développement immobilier de haut niveau. Alors, au centre c'est le Centre canadien d'architecture pris entre les bretelles Dufort et Saint-Marc.

1830 Alors, je rappelle vite que la population du centre-ville ouest, parce que c'est cette population-là qui va accueillir le trafic de l'échangeur. On parle beaucoup, il y a beaucoup d'autos dans l'échangeur, mais le trafic qui se rend vers le centre-ville, parce que c'est vrai que l'échangeur permet à un trafic de type régional à avoir lieu, mais la population qui va accueillir ce trafic-là, c'est une population déjà qui est fragile, qui est très tournante et nous ne pensons pas que ça sera, permettra, si je peux dire, une qualité de vie intéressante des gens.

1835 C'est par conséquent, le projet de programme particulier implique de sécuriser toutes les intersections piétonnes et actuellement qui n'est pas le cas. Donc, les impacts d'une sortie et d'entrée d'autoroute dans un quartier dense est une dimension incontournable d'une autoroute et c'est la planification que l'arrondissement Ville-Marie entend réaliser par rapport évidemment...

1840 **LE PRÉSIDENT :**

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

1845 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Donc, c'est pour dire qu'il y a des liens, des anciens liens nord-sud avec une station de métro, Georges-Vanier. Quand on sait que ça coûte 300 M\$ avoir une station de métro, si on prend le coût de Laval, qui n'est pas tenu en compte comme une zone de redéveloppement dans le projet du MTQ.

1850 Et par conséquent, la zone que le MTQ présente, que signifie ce périmètre ? Et surtout qu'il a été dit qu'il n'y avait aucune étude d'impact sur le trafic local ni aucune étude évidemment de la forme urbaine. Bien, je peux juste suggérer la même chose qui est arrivée avec l'autoroute Ville-Marie dans l'est, que ce périmètre du MTQ soit un périmètre qui comporte des mesures d'apaisement de la circulation et qui implique aussi à ce moment-là des enjeux de quartier vert.

1860 Donc, je le répète, ce périmètre-là, que signifie-t-il ? Peut-être qu'il faudrait le modifier pour l'adapter, mais je recommande que ça suive la même logique que le décret de 2002 sur la modernisation de la rue Notre-Dame et que la Ville de Montréal actuellement, justement, entreprend des consultations avec la population de Sainte-Marie, d'Hochelaga et de Maisonneuve. Et Montréal va entreprendre aussi dans une logique de son Plan de transport sur les quartiers verts.

1865 Donc, à ce moment-là, j'aimerais peut-être terminer en disant qu'on a le débat entre le
transport en commun de haut niveau, sur rail, et les projets autoroutiers. Ici, c'est une
superposition à l'échelle de l'échangeur Turcot sur la station centrale du métro de Montréal.
Alors, on voit très bien qu'avec un métro, on peut développer un quartier qui cherche toujours à
1870 l'échangeur Turcot, actuellement, depuis 60 ans il ne s'est rien passé et on pense qu'il ne se
passera rien s'il se réalise, en termes évidemment de développement urbain. Mais il y aura un
développement des couronnes.

LE PRÉSIDENT :

1875 Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Alors, la Commission n'a pas de
question. Alors, s'il vous plaît évitez les manifestations. Nous allons maintenant inviter
madame Claire Gagnon.

1880 **Mme CLAIRE GAGNON :**

Rebonsoir. Alors, j'aimerais m'adresser à vous de façon personnelle. Étant donné
qu'on a l'opportunité d'être entendu par la Commission. C'est la première fois, en fait c'est la
deuxième, mais c'est la première fois que je m'implique dans un tel processus.

1885 **L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE**

Début de la phrase à la page 1 : « Je ne suis ni urbanisme... »

Fin de la phrase à la page 4 : « [...] mais jamais mises en place... »

1890 En fait, ce sont des solutions dont j'entends parler régulièrement dans les médias, par
un tas de gens. Moi, je suis juste une citoyenne qui a ouvert mes oreilles puis qui partage mes
préoccupations avec vous ce soir. Mais on entend parler de favoriser le covoiturage en lui
réservant une voie, mais pourquoi ne le fait-on pas dès maintenant ?

1895 **L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE**

Début de la phrase à la page 4 : « Construire en priorité un train... »

Fin de la phrase à la page 4: « [...] une route ce ceinture. »

1900 Bien sûr, je ne réinvente pas la roue, c'est tout des choses dont on a entendu parler,
mais on ne les met jamais en application.

L'INTERVENANTE POURSUIT ET TERMINE LA LECTURE DE SON MÉMOIRE.

1905 (APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1910 S'il vous plaît. S'il vous plaît pas de manifestation. Alors, nous vous remercions pour votre témoignage. Nous allons maintenant inviter madame Raphaële Leclerc. Alors, rebonsoir.

Mme RAPHAËLE LECLERC :

1915 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1920 Alors, à vous la parole.

Mme RAPHAËLE LECLERC :

1925 Oui, merci. Donc, comme vous l'avez compris tout à l'heure, je suis une résidente du 780, Saint-Rémi, mais je suis aussi ici porte-parole pour les jeunes à Montréal et aussi pour les jeunes professionnels parce que je suis en processus de devenir architecte. Je suis diplômée en architecture et puis quand je vois un projet comme celui-là, bien, mon cœur s'arrête, je deviens sans mot. En tout cas.

1930 Alors, quand j'ai parlé avec les gens du MTQ à la rencontre du 4 mars, qui était un peu plus privée, ce qui m'a vraiment frappée c'est que les mêmes professionnels qui étaient chargés de faire la promotion et la description fine de l'aménagement proposé, désapprouvaient les décisions prises par le MTQ. Donc, je n'avais pas le sentiment qu'il y avait un consensus dans leur équipe. Et puis la période du BAPE, elle ne m'a pas permis non plus de résorber ma méfiance, au contraire.

1935 J'ai commencé par un exercice simple. J'ai voulu me pencher sur les données qui m'interpellent dans tout ce qui a été déposé par le MTQ. Donc, je me suis attardée à comprendre le document DA8 « Tableau de la largeur des trottoirs actuels et futurs afin de mieux percevoir la réalité future de ses rues ». À première vue, le bilan semble positif, mais un soupçon s'est éveillé en moi à la vue de certaines mesures.

1940 J'ai donc pris les mesures des trottoirs qui sont sur mon parcours quotidien et comme prédit, je n'arrive pas aux mêmes valeurs que dans la majorité des points mesurés. Donc, j'ai mis – ce n'est pas très lisible, mais j'ai mis les colonnes où j'avais changé les mesures, en couleur, pour que vous puissiez faire la distinction.

1945 Donc, nécessairement, j'ai voulu vérifier si mes lectures étaient faussées par la position de mes relevés. Donc, j'ai lu la note en bas de page qui me disait d'aller voir la carte PR3.5. Je suis allée sur le site internet qui me disait que la carte était disponible seulement en copie papier. Donc, je suis allée à la bibliothèque, la bibliothécaire ne savait pas où étaient les documents, qui a demandé à une de ses collègues, la collègue m'a fourni finalement une boîte

1955 d'informations. J'ai fouillé là-dedans, il n'y avait pas d'index. J'ai fini par trouver la carte. J'ai ouvert la carte, la carte faisait deux mètres de long. Donc, j'ai dû m'installer entre deux allées de la bibliothèque pour faire la lecture du document. Il n'y avait pas le document de la largeur des trottoirs non plus, d'inclus dans la boîte. Donc, heureusement, j'avais fait une impression à l'avance en me disant que ça pourrait arriver.

1960 Donc, j'ai essayé de faire la lecture correcte du plan. Il n'y avait pas de distinction entre les traits d'une route vis-à-vis les traits du trottoir pour me permettre de différencier les deux. Évidemment, moi, j'ai peut-être un peu plus l'œil que certains citoyens pour faire cette lecture-là, mais en tout cas, il n'y avait aucune référence de leur prise, de leurs mesures en tout cas. Ce qui fait que je suis rentrée pratiquement bredouille parce que je n'ai pas pu faire une photocopie d'un plan de deux mètres de long. Alors, voilà.

1965 Vous pourrez prendre connaissance des dimensions qui varient, mais en tout cas le portrait final de tout ça c'est que c'est moins reluisant quand on prend des largeurs plus larges que quand on prend des largeurs moins larges, parce que les rues sont très longues et on peut prendre la mesure où on veut. Puis c'est certain que par rapport à ça, j'étais sceptique qu'on soit capable d'analyser avec le processus du BAPE, 7500 pages de documentation, parce que
1970 c'est ça qu'on nous a remis pour, finalement, faire une analyse de ce qui est proposé.

1975 Alors, je suis passée à ce qui est piste multifonctionnelle en me disant : je vais aller voir ce qui pourrait me toucher à un niveau un petit peu plus grand d'échelle par rapport aux trottoirs. Si on regarde la carte qui est proposée, bien, le tunnel que vous venez de voir juste en avant qui est en décrépitude, avec l'armature apparente dans leur légende, n'est pas indiqué « à refaire ». Ça fait que je ne sais pas si les coûts ont été inclus pour refaire ce tunnel-là qui est sous le CN, mais je pense qu'il est vraiment important de le refaire, puis ça semble être absent du projet. Donc, ça, c'est une autre interrogation que j'avais.

1980 Et les garde-corps dans ce tunnel-là, si en tout cas il n'est pas refait, sont sur le point de céder par la rouille. Donc, c'est très dangereux d'y circuler. Et comme par hasard, c'est par là que passe la piste multifonctionnelle dans le futur. Rouler là, c'est super dangereux. Donc, ça, c'est l'agrandi de la zone qui ne donne pas le même tracé pour la piste multifonctionnelle que la carte précédente. Et puis là, on comprend qu'on va devoir remonter la rue Saint-Rémi.
1985 On va devoir la traverser dans un point très difficile parce que c'est en haut d'une côte. Donc, la visibilité n'est vraiment pas bonne. Et sur la représentation de perspective, il n'y avait pas d'arrêt non plus de montré pour dire que les autos pourraient s'arrêter. Probablement que c'est un oubli. Et on doit passer en dessous d'un pont d'étagement. Ensuite, on doit tourner à gauche puis aller dans une cuvette qui est, en fait, entre deux murs de soutènement pour à la
1990 fois une bretelle et à la fois l'autoroute. Donc, ça va être un passage très, très désagréable et c'est l'entrée de la fameuse piste multifonctionnelle tout au long de la falaise St-Jacques. Donc, ça va être une super belle zone, mais pratiquement inaccessible.

1995 Quand je regarde la coupe qui nous a été faite et qui avait été divisée en deux morceaux, je ne sais pas pour quelle raison, on voit qu'il y a une zone complètement à gauche, il y a trois voitures, ensuite il y a une série d'arbres avec quelques piétons et on indiquait que c'était la piste multifonctionnelle, alors que la coupe a été faite, si je reviens, à droite de Saint-Rémi. Donc, en fait, ce n'est pas la même coupe. Il n'y a pas de piste multifonctionnelle dans ce coin-là. Il y a un trottoir, mais on ne peut pas indiquer que c'est une piste multifonctionnelle

2000 parce que ça n'en est pas une. On aurait plutôt dû lire : « Détour pour piétons », parce que comme on voit, on va être obligé de faire un détour de 200 mètres vers l'est pour pouvoir remonter Saint-Jacques par rapport à ce qu'on avait avant, qui était déjà désagréable comme situation.

2005 En tout cas, moi, j'aurais voulu qu'on reconnecte les quartiers jusqu'à Vendôme, mais je vais être quand même obligée, vue la situation, puis c'est un peu similaire par rapport au tunnel Glen de passer par le métro Saint-Rémi pour pouvoir aller à la gare Vendôme si je veux prendre le transport en commun. Ce qui est un beaucoup plus grand détour que le 200 mètres.

2010 Par rapport aux espaces verts. Maintenant, on voit bien que c'est difficile de penser que ça va vraiment pousser à côté d'une autoroute parce qu'en ce moment, il n'y a rien qui pousse. Donc, selon ma compréhension, il n'y aura que deux espaces verts en milieu urbain aménagés précisément pour l'usage des citoyens, soit au sud de l'autoroute 15 et à l'est de la rue Angers, dans le secteur de la Vérendrye entre l'autoroute 720 et la rue Cazalais.

2015 Ça me semble très peu par rapport aux cartes vertes qu'on nous a montrées au perspective, surtout si on considère que la falaise elle existe déjà. Donc, je me demande s'il ne s'agirait pas de *green marshing*. Par rapport à ça, moi, je pense que les remblais ce n'est juste pas approprié dans un milieu dense construit pour une ville. Alors, on peut voir des remblais

2020 qui sont proches de chez nous où c'est des lieux qui sont très désagréables, qui ne sont pas nettoyés. Donc, la végétation a peine à pousser. Donc, je ne vois pas en quoi mettre ça à la grandeur de la Ville va rendre ça intéressant.

2025 En plus, on nous met 6 ponts d'étagement pour passer Notre-Dame en dessous de l'autoroute. Donc, qu'est-ce qu'on a l'intention de faire de l'autre côté ? On ne le sait pas. Est-ce que c'est pour faire un *gated communities* ? Je me le demande.

2030 On a aussi décidé de mettre le futur centre des services du MTQ sur une zone qui est indiquée en vert. Donc, est-ce qu'on peut vraiment qualifier cette zone-là de verte ? Et puis quelles sont-elles ces installations-là ?

2035 Lorsqu'en 2007 avait vu le jour l'idée de faire de la cour Turcot un Central Park montréalais, la communauté locale était plus enthousiaste qu'aujourd'hui devant ce qu'on nous présente. Une forêt de pilastres et d'arbres où pourraient cohabiter ville, technologie et écologie aurait été une voie plus motivante. Quoi qu'il en soit, maintenant on aura droit à un gazon inaccessible.

2040

Donc ça, c'est pour montrer la rue Notre-Dame qui est complètement morte en ce moment et je ne pense pas que c'est en ajoutant 6 ponts d'étagement qu'on va recréer de la vie dans notre quartier.

2045

Puis ça, c'est pour montrer que c'est possible de faire un espace vert sous une autoroute parce que ça, c'est à Beijing un zoo qui a été traversé par une autoroute, un zoo qui est centenaire et puis ils ont fait une autoroute couverte par-dessus pour protéger la zone qui est accessible à tout le monde.

2050

Je vais passer un extrait. Donc, il est difficile dans ces temps de changement de vivre vivre Montréal pleinement. De toute part, nous entendons qu'il faut à la fois cesser le capitaliste sauvage qui ne sait pas se priver et l'individualiste irrespectueux et grossier. Je pense que le MTQ se doit de participer à ce mouvement collectif du développement durable.

2055

La province ne peut pas aller à l'encontre de sa métropole. Habiter une ville, pour moi, c'est plus que de posséder un bout de terre, c'est partager avec l'autre des espaces précieux, des connaissances et des cultures. Il faut permettre la mixité, l'appropriation des quartiers afin de perpétuer cet échange.

2060

À une autre échelle, habiter un logement est aussi un besoin primaire. L'impact de perdre son chez-soi est donc prévisible, c'est souffrant. Plusieurs niveaux de besoins en sont brimés, le besoin de sécurité, d'appartenance sociale et même le besoin d'estime, qui aurait pu être pris en compte par le MTQ afin de minimiser le choc des expropriations. Avec le temps, par les souvenirs qui s'y rattachent, le logement acquiert une dimension affective qui ne pourra jamais être remplacée par la somme d'argent prévue par la loi.

2065

C'est sûr que comme on en a parlé tout à l'heure, la communication du MTQ, de leur enthousiasme s'est fait tout autrement avec nous. Si le MTQ voulait seulement nous protéger de possibles d'accidents, il n'y aurait pas eu besoin d'ajouter le barbelé qui trône sur la charmante barrière Frost, comme vous pouvez voir. Aussi, on sait que peut-être ils sont après cacher le fait qu'ils travaillent déjà derrière ces clôtures.

2070

Puis ça, c'est les remblais, je n'ai pas l'impression que ce sont des remblais sains, parce que je ne vois pas en quoi un pneu peut faire un bon remblai, même si on appelle ces matériaux « matériaux », il y a quand même une limite.

2075

En nous coupant de cette zone-là, on coupe aussi aux graffiteurs leur terrain de jeu. Je ne pense pas que le MTQ a prévu quoi que ce soit depuis cette nuit-là où la clôture est apparue, quelque chose qui pourrait redonner un peu d'espace aux gens qui créent dans ces pylônes.

2080

La structure actuelle était un symbole pour la Ville de Montréal. Elle est certainement dans un piteux état. Il n'en demeure pas moins que sa prestance, sa monumentalité plaît toujours. Les grands espaces libres qu'elle jonche demeuraient des espaces minéraux à

caractère unique. Le nouveau projet ne dégage pas cette même énergie, ce même engouement.

2085 Ça, c'est la vue que j'ai de chez moi. Ça ne donne pas aussi bien sur la projection, mais c'est vraiment quelque chose qui va me marquer pour toujours et je ne voudrais pas le perdre.

2090 Notre demande de se reloger dans des conditions similaires à celles actuelles n'est pas un luxe, c'est un besoin. Le vrai luxe, c'est de vouloir augmenter la fluidité de la circulation et par le fait même la consommation, malgré les cris d'alarme du monde entier face à la préservation de notre belle planète. D'autant plus qu'une étude du MTQ nommée « Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal » démontre que nous sommes déjà fort avantagés en matière de trafic. La méthode du Texas Transportation Institute a été appliquée à
2095 Montréal et les résultats obtenus ont été comparés à ceux de 12 régions urbaines américaines de taille comparable, 2 à 4 millions d'habitants, incluant : Atlanta, Boston, Houston, Phoenix, Miami et Minneapolis, Saint-Paul. La comparaison sur la base de l'indice de congestion routière indique que Montréal serait la moins congestionnée de toutes, au 13^e rang.

2100 Autrement dit, tout va déjà très bien. Alors, pourquoi ne pas viser à répartir nos énergies plus également, dans tous les objectifs et définitivement réduire la pollution.

 Bon. Je me suis attardée à l'étude de faisabilité DA55 ou Lofts pour artistes, Transformation pour l'implantation du nouvel échangeur Turcot. Je cite un passage de
2105 l'architecte qui a été mandaté par le MTQ, monsieur François Hébert de la firme Éloïse Thibodeau :

 « *Nous ne disposons d'aucune information technique tels que devis, plan, rapport, et cetera. Les seuls documents reçus de votre part se sont limités à une copie papier annotée d'une photo du 780, Saint-Rémi. »*
2110

 Alors, je ne comprends pas comment on peut demander à des gens de faire une étude complète avec seulement une image, comme architecte.

2115 Monsieur Dubé a affirmé que :

 « *Comme le bâtiment n'est pas aux normes d'aujourd'hui, il y a des investissements importants qui vont être à faire dans ce bâtiment-là, de l'ordre de 4 à 5 M\$ pour l'amener aux normes. »*
2120

 Puis quand on leur a posé la question : quelles étaient les vraie estimations vu l'étude qui a été présentée ? On nous a répondu « qu'il serait prématuré dans établir les coûts puisque les plans d'acquisition définitifs ne sont pas encore disponibles et que le nombre exact de logements touchés est inconnu. »

2125 Mais est-ce que le MTQ a vraiment communiqué avec le propriétaire, par exemple, pour avoir une copie des plans pour pouvoir faire une vraie étude de cette situation-là ? Est-ce que, comme instance gouvernementale, il ne pourrait pas avoir accès au plan que possèdent les Services des permis de la Ville de Montréal par exemple?

2130 C'est peut-être pas le meilleur scénario que de conserver une part du 780, soit, mais un investissement similaire pourrait alors être investi dans un autre projet plus viable. Une grande part des projets de Bâtir son quartier sont des projets de rénovation et nécessitent de telles mises aux normes.

2135 Pour ce qui est des logements, le MTQ se fait bien discret, mais pour ce qui est du stationnement, il s'affère ; priorité à l'automobile. Les stationnements du Centre sportif Gadbois vont être touchés par le projet. Le Centre possède 206 cases de stationnement sous l'échangeur Turcot et une étude a été faite où pas moins de huit scénarios ont été proposés afin de résoudre cette situation-là.

2140 Ce qui m'étonne essentiellement dans ce dossier c'est la précision avec laquelle l'estimation a pu être faite, alors que pour l'habitation rien n'a été entamé de concluant. En m'inspirant du fait qu'il y aura autant de ménages touchés que de places perdues, je me suis dit qu'il était possible d'évaluer : que vaut une maison aux yeux du MTQ en termes de nombre de parkings.

2145 Si je considère le coût moyen d'une case de stationnement, tel que proposé dans les options 1, 2A, 2B, 2C, 3, 4, 5, 6, j'obtiens un coût de 42 625 \$ par place de stationnement. Un logement d'une chambre à coucher conforme au programme AccèsLogis mesure environ 600 à 650 pieds carrés, disons 625, ce qui correspond à trois cases et demie de stationnement d'une taille de 2,75 mètres par 6 mètres, selon la réglementation en vigueur dans la majorité des arrondissements.

2155 Bref, pour construire autant de stationnement que la superficie d'un logement abordable, il prévoit une somme d'environ 150 000 \$. Cette même somme investie en logement me permettrait, en théorie, d'être relocalisée dans un logement de 950 pieds carrés, puisque les stationnements ont un prix unitaire de 240 \$ par pied carré, tout inclus, versus les projets réalisés sous AccèsLogis qui se font par des efforts inestimables à si peu que 160 \$ du pied carré, aussi, tout inclus.

2160 Je ne peux pas comprendre qu'il me coûte plus cher de construire du stationnement que de l'habitation avec toutes les particularités que cela comprend, sans même parler de l'importance de se loger au niveau humain. Si le secteur de l'automobile et des infrastructures civiles se permettent des budgets 1.5 fois plus élevés que celui de l'habitation, nous avons un sérieux problème de société.

2165 Donc, ici, on peut voir dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013...

LE PRÉSIDENT :

2170

Madame Leclerc, je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît.

Mme RAPHAËLE LECLERC :

2175

Oui. 2009-2013 conjuguer mobilité et développement durable. Ça, c'est ce dont le MTQ pense ne pas pouvoir réussir à améliorer. Vous pouvez en prendre connaissance. Et puis ça, c'est les promesses de la SHQ dans son plan stratégique 2008-2011 de la Société d'habitation du Québec. Donc, je vais avoir soulevé des points qui me semblent étranges. Et puis il y a juste en bas, en rouge : « Sollicitation et implication des autres ministères et organismes. »

2180

Donc, peut-être que le MTQ peut finalement investir avec la Société d'habitation.

2185

Si tous deux, principaux acteurs dans notre dossier, en viennent à dire que notre cas est exceptionnel et que c'est pour cela qu'ils ne parviennent pas à rendre compte de leurs propres objectifs, alors on peut aussi dire que l'on est exceptionnel et que les normes de l'habitation au Québec ne s'appliquent pas à notre cas.

2190

En conséquence, il est juste de viser un statu quo, c'est-à-dire des logements similaires et de trouver une solution afin d'y parvenir. Que les responsables agissent. L'ébauche d'une étude proposée pour conserver une part du 780 ne suffit pas.

Bon. Ils réussissent, il faut le dire, à résoudre des contraintes techniques du site...

LE PRÉSIDENT :

2195

Je vous demanderais de conclure, s'il vous plaît.

Mme RAPHAËLE LECLERC :

2200

Oui. Par contre, il y a un manque flagrant de vision d'ensemble. Où sont les paysagistes qui me diront quelle est la plante qui vit – je vais juste faire passer des images en même temps que je parle, qui sont des références, d'autres références qui, je pense, pour le profit des gens qui sont dans la salle, c'est intéressant de voir qu'il y a autre qui est proposé dans le monde. Où sont les paysagistes qui me diront quelle est la plante qui vit dans mon milieu salin ? Où est l'architecte qui évaluera l'impact sur les bâtiments avoisinants et

2205

m'assurera d'un toit qui me convient ? Où est l'urbaniste qui me dire comment il entend revitaliser le quartier ? Où est le désigner qui intégrera du mobilier urbain ergonomique et adapté dans le nouveau paysage ? Où est l'éclairagiste qui étudiera de vrais jeux de lumières qui animeront les tunnels déplaisants ? Où est l'artiste qui redonnera des couleurs aux horizons termes du bitume ? Où est le concepteur cycliste ou piéton de votre équipe qui

2210

prendra la parole pour décrire mon mode de vie ? Où est cet ingénieur qui pense tout savoir de ces domaines d'étude complexe ? J'ai à lui parler. N'est-il pas l'élève du génie humain ? Or, qu'il cesse de répéter qu'il n'y a pas de solution à nos demandes.

2215 Donc, moi, je pense qu'il faut passer par du développement durable design. Je pense que c'est important l'écologie, mais je pense qu'il faut aussi créer un lieu qu'on peut s'approprier puis je pense que ça passe par une bonne conception, qu'on ne peut pas passer tout droit de toutes les étapes avant, comme la conception.

2220 Et puis dans un de ces documents « Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère urbaine, quelques expériences nord américaines et européennes », un passage est primordial. Donc, c'est leurs propres études. Il y a un passage qui dit, qui explique comment en fait on devrait concevoir, parce qu'ailleurs dans le monde c'est de cette façon-là qu'on conçoit avec des architectes, avec des concepteurs, avec des urbanistes.

2225 Donc, Montréal est devenue une ville de design de l'Unesco et on continue à nier les effets positifs d'un design soigné. Nous sommes prêts à faire des sacrifices comme citoyens dans la mesure où nous y verrons un effet bénéfique pour la Ville. Donnons les moyens aux plus motivés de pencher vers les alternatives plutôt que d'entretenir le problème.

2230 En ce sens, vous comprendrez qu'il m'est difficile de croire en ce projet. Toute l'arrogance avec laquelle on nous présente le projet Turco en tentant de nous faire croire que le MTQ s'inscrit dans les principes de la *Loi du développement durable* adoptée au Québec est inacceptable. Je vous supplie de penser à un projet positif pour le bien des générations futures comme ils le disent si bien dans leur présentation.

2235

LE PRÉSIDENT :

Alors, on vous remercie.

2240

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

2245 S'il vous plaît pas de manifestation. Alors, je vous remercie pour votre présentation. Alors, nous allons maintenant procéder à l'appel d'un autre participant. Alors, j'appelle pour voir si monsieur Tohid Raman est ici ? Monsieur Pierre Séguin ? Alors bonsoir, Monsieur Séguin.

M. PIERRE SÉGUIN :

2250 Bonsoir, Madame. Bonsoir, Messieurs. Premièrement, en tant que résidant du Sud-Ouest c'est la première occasion de me présenter à une assemblée publique, surtout avec le BAPE. Je veux juste m'identifier, je suis Pierre Séguin, retraité Desjardins, habite le quartier Pointe-Saint-Charles depuis 65 ans. Je suis arrivé à l'âge de cinq ans. Et je dois dire, je suis fier d'y demeurer et depuis les années 40 jusqu'à aujourd'hui, je dois dire que mon quartier s'est amélioré. Pour y avoir vécu puis avoir connu des périodes très basses.

2255

2260 Là, vous me permettez, je vais essayer de synthétiser... Bon, juste un petit mémoire, il n'est pas tellement gros. Comme introduction, je dis : la société est en changement et le sera toujours. Ça, comme prémisse, c'était très important. Et puis on aura beau prévoir tout, mais c'est impossible pour toutes sortes de raisons : capacité financière, et cetera.

2265 Bon, je suis à ma troisième soirée de participation. Je sais qu'il y a eu beaucoup de réserve apportée, mais moi je voudrais quand même demander, laquelle demandait au ministère de procéder à la construction indispensable à l'amélioration socioéconomique de Montréal métropolitain, l'ensemble du Québec et du Canada, USA. Tout le réseau.

Moi, je vais me limiter un peu, les points de mon quartier et surtout l'échangeur Turcot. Bien, que tout le reste est important, là, mais je ne peux pas m'étendre sur tous les sujets.

2270 Comme préambule, je vous soumetts quelques observations qui méritent une attention. Le Stade olympique, le Casino de Montréal, la cour Turcot, voie élevée. Le Stade olympique n'est plus utilisé principalement aux événements sportifs. Il a coûté très cher aux contribuables et je le déplore.

2275 Deuxièmement, le Casino de Montréal. Vous savez qu'est-ce que ça a fait dans le quartier, le bruit, là. J'étais favorable quand le gouvernement du Québec a décidé d'établir le Casino sur l'île que j'appelle Sainte-Hélène, mais on appelle ça l'île Notre-Dame, le parc Jean-Drapeau. Le gouvernement a injecté beaucoup de fonds considérables pour maintenir une force d'attraction géographique touristique des sites anciennement de l'Expo.

2280 Vous savez que nous avons été près d'un cheveu, je devrais dire, d'un déménagement du Casino de Montréal vers la Pointe-Saint-Charles. Le site de l'île Notre-Dame répond amplement au développement du Casino et à son agrandissement, aux restaurations.

2285 L'île Notre-Dame représente un lieu privilégié avec la Rive-Sud de Montréal, dont la population ne cesse d'augmenter. Alors, si je fais une estimée, là, de toutes les villes sur la Rive-Sud, là, il y a un bassin de 600 000 de population comparativement à 375 000 à Laval.

2290 L'autre point majeur que je veux insister, puis je veux être bien compris, là, en étant piéton, en étant un automobiliste, et cetera. Depuis 15 ans, près de 15 ans, il y a un acharnement désagréable envers les automobilistes qui ne facilite pas l'harmonie de tous les utilisateurs du réseau routier. Cela m'apparaît malsain et crée des situations conflictuelles.

2295 À la soirée d'information, on disait qu'il y avait 275 000 véhicules qui utilisaient le réseau, et avec la nouvelle projection on établissait à 300 000 possibles sur une période de 10 à 15 ans. Beaucoup d'intervenants exigent une réduction appréciable, voire même considérable. Dans un contexte de Montréal métropolitain et de solidarité, cela pourrait nuire à l'essor économique de Montréal.

2300 Conclusion : le projet représente un atout pour répondre favorablement à tous les utilisateurs : camionnage, automobile, cyclistes, transport. Puis quand je veux parler de transport, cet après-midi je n'étais pas sûr que j'aurais le droit de parole pour présenter. Or, cet après-midi j'ai réfléchi puis j'ai fait quelques brouillons. Je vais vous résumer ça brièvement.

2305 Bon. Selon le ministère, ledit projet s'élève à 1,5 G\$. C'est considérable, mais c'est nécessaire. Ah ! J'ai oublié de parler, là, le complexe Turcot. Près de 45 ans, un peu avant l'exposition universelle, le grand Montréal métropolitain s'est doté d'un réseau routier gigantesque nous permettant d'améliorer considérablement l'essor économique de Montréal. Malheureusement, l'entretien du complexe a été négligé sous prétexte – sous toute réserve, je
2310 pense que si le complexe avait été entretenu adéquatement, nous ne serions peut-être pas dans la présente situation. Dans l'état actuel, il est impensable de procéder à des réparations trop coûteuses et par conséquent la reconstruction me semble plus logique.

2315 Bon. Le ministère estime que le coût du projet est un 1,5 G\$ et avec tout ce que j'ai vu comme présentation, avec tout le méga projet qu'on aimerait étendre sur toute l'île de Montréal, là, je me suis permis de dire que ça pourrait présenter un projet de 4 à 5 G\$, mais je ne suis pas un scientifique. Mais j'ai vu tantôt quelqu'un qui a mentionné, là, que le projet, je pense c'est Projet Montréal, ou je ne me trompe pas, là, que ça pourrait être de l'ordre de 4 à 5 M\$.

2320 Alors, moi, là, d'après ce que j'ai pu observer, cette affaire-là, c'est impensable que si on réaliste tout ce qui est demandé ou à modifier, là...

LE PRÉSIDENT :

2325 Monsieur Séguin, je vais quand même vous demander de ne pas commenter les mémoires qui sont passés avant. Parce que si vous faites ça, ce qui se passe, là, ce n'est pas un reproche, vous n'êtes pas familier avec la procédure, c'est parce que si on fait ça, bien à ce moment-là la personne qui se sent interpellée pourrait demander à répondre à ce que vous
2330 dites, et on se retrouvait à ce moment-là dans un débat entre deux...

M. PIERRE SÉGUIN :

2335 Je m'excuse, c'est parce que quand j'ai voulu dire de 4 à 5 M\$, comme j'ai pas, je ne suis pas un expert, c'est mon intuition par rapport à ça, puis le fait d'avoir entendu 4 à 5 G\$, je me disais en moi-même : je ne suis peut-être pas trop à côté de la track. Alors, je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

2340 Évitez de commenter les mémoires précédents.

M. PIERRE SÉGUIN :

2345 Bon. Dans le quartier Pointe-Saint-Charles, vous savez, on a perdu beaucoup d'entreprises et d'industries légères. Je ne parle pas de l'industrie industrielle lourde, ce n'est plus pensable. C'est compréhensible. Mais ça, ça a eu comme effet qu'on a perdu beaucoup de population. Moi, je suis dans un quartier que je peux vous dire, que les couples travailleurs entre 25 et 45 ans avec enfants ont une tendance à déménager du quartier et à s'établir plus souvent sur la Rive-Sud et un peu dans l'ouest.

2350 Je veux revenir admettons, là, à l'échangeur Turcot, l'axe, là, l'axe est-ouest, nord-sud. Ça, c'est mes idées que j'ai mises cet après-midi, là. Je conçois que l'échangeur routier de l'autoroute, que les deux axes soient, de l'ouest à l'est et de nord au sud, soient fait de quatre voies et en contresens, évidemment, trois voies pour les véhicules, ça comprend le camionnage lourd, là, et une voie réservée au transport collectif sur tout son projet. Pour les
2355 bretelles se joignant aux axes, aux deux axes, principaux axes, qu'elles soient conçues à trois voies : deux voies pour le véhicule et transport général, et une autre pour le transport collectif.

Beaucoup d'éléments dans les mémoires ou dans le projet méritent d'être bonifiés, soit à court terme, soit à long terme. J'estime que ça peut prendre, à court terme, j'estime à peu
2360 près 10 ans et à long, moyen terme, 20 ans. Il faut mettre ce contexte-là dans un réalisme et de respecter la capacité financière des contribuables.

L'autre chose. Le quartier actuellement, là, surtout je parle les terrains de CN. La faiblesse, c'est que de plus en plus les terrains vacants perdent leur vocation d'entreprise et commerciale et on accentue le résidentiel. Mais ça a un effet pervers avec, que les gens qui
2365 voudront travailler, si de plus en plus ils doivent s'éloigner, on va les perdre.

Alors, moi, je me rappelle, quand j'étais jeune ti-gars, la population du quartier se doublait de 30 000 à 60 000. Vous allez me dire qu'il y avait un contexte industriel, et cetera.
2370 O.K. Mais là, je suis dans un quartier qui a 37 % de gens qui ont des loyers ou des habitations subventionnés. À défaut de ça, je pense que le chiffre serait tellement bas, puis d'autant plus la spéculation qui existe dans notre quartier. La spéculation va faire que la demande de logement social va être exorbitante, si je ne me trompe pas.

2375 Je prétends que si – en parlant de conserver des emplois sur l'île de Montréal – plus on va faire ça, j'ai la conviction que si le nouveau projet Turcot avait une voie pour le transport public, et puis en attirant des emplois, moi, je pense que ça va diminuer l'automobile. Je suis pratiquement convaincu. Puis si le transport public est adéquat, là, au lieu de prendre une demi-heure ou trois quarts d'heure sur le pont, puis si je prends une demi-heure pour me
2380 rendre au travail, ça va être plus détendu de prendre une demi-heure aller au travail, lire, quelque chose, que d'être en auto.

Bon. Ah ! Oui. Je me permets de vous dire – vous comprendrez je suis un peu nerveux, là, mais je ne suis pas perdu – que le dicton suivant, on entend ça souvent : « Pas dans ma
2385 cour, mais ailleurs. » Soyons prudent à cet élément-là. À toutes les fois qu'il y a quelque chose

qui se passe dans notre patelin, puis quand ce n'est pas défavorable, il faudrait mettre ça à côté ou le mettre l'autre bord.

2390 La Ville de Montréal à long terme risque d'agrandir le trou de beigne géographique et d'affaiblir l'enrichissement collectif. Constat – mais là, tantôt, j'ai dit que les travailleurs, et cetera –, il faut être prudent pour que les règles d'attraction soient positives dans ce projet-là.

2395 Mise en garde : parfois, il y a exagération lorsque les organismes manifestent leurs revendications sous le regard pour l'ensemble des citoyens. Hélas, ce n'est pas toujours la réalité. Je voudrais que vous teniez ça en note.

2400 Juste un petit paragraphe, puis je conclus. J'avais ajouté un complément à mon document, un petit ajout, là. Conclusion : vous savez que la présente époque et aussi pour l'essor économique du grand Montréal métropolitain, la mobilité est devenue indispensable pour les raisons suivantes : tel que le travail, le commerce, lieu de résidence, la proximité, tourisme, culture et loisirs. On ne peut pas s'échapper de ces éléments-là. Notre vision ne doit pas se limiter seulement qu'à notre arrondissement du Sud-Ouest, mais plutôt dans une perspective d'agglomération et de biens communs.

2405 Alors, c'est tout ce que j'avais à vous dire puis je vous remercie, puis je suis heureux d'avoir eu la chance.

LE PRÉSIDENT :

2410 Alors, merci pour votre témoignage.

M. PIERRE SÉGUIN :

2415 Et puis je vais finir mon brouillon un peu puis je ferai parvenir ça aux personnes intéressées puis avec une meilleure composition.

LE PRÉSIDENT :

2420 Très bien, Monsieur Séguin.

M. PIERRE SÉGUIN :

Merci infiniment.

2425 **LE PRÉSIDENT :**

Bonne soirée. Maintenant je vais vérifier si monsieur Didier Giovannangeli est ici ce soir ? Il semblerait que non. C'était notre dernier participant qui était inscrit, mais il n'était pas un participant certain.

2430

Donc, ça veut dire que monsieur Séguin était notre dernier participant pour la soirée. Alors, nous allons mettre fin à cette cinquième séance et allons poursuivre demain à compter de 13 h. Alors, je vous invite à venir participer aux travaux de la Commission. Oui, Madame ?

2435 **INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :**

(INAUDIBLE)

LE PRÉSIDENT :

2440

Je ne comprends pas votre question. Pouvez-vous vous approcher au micro en même temps pour qu'on puisse noter au niveau des transcriptions.

INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :

2445

(INAUDIBLE)

LE PRÉSIDENT :

2450

À ma connaissance, il faudrait voir avec madame, je n'ai pas l'inscription ici, mais il faudrait voir avec madame Gélinas à l'arrière. Moi, ce que j'ai, l'information ici, c'est qu'on m'a dit qu'il ne venait pas ce soir. Je ne sais pas s'ils viennent demain, là, mais ils ont contremandé pour ce soir.

2455

Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée et à demain 13 h.

AJOURNEMENT

* * * * *

2460

Je, soussignée, **YOLANDE TEASDALE**, sténographe officielle, certifiée 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.

2465 Et, j'ai signé :

YOLANDE TEASDALE, s.o.

2470