

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

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

**CONSULTATION PUBLIQUE****RECONSTRUCTION DU COMPLEXE DE L'ÉCHANGEUR TURCOT****DEUXIÈME PARTIE****VOLUME 2**

Séance tenue le 16 juin 2009, 13 h  
Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif du Saint-Zotique  
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 JUIN 2009 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LASALLE .....	1
VILLE DE MONTRÉAL-ouest .....	10
REGROUPEMENT INFORMATION LOGEMENT .....	16
ARRONDISSEMENT DE LA SALLE .....	23
COMITÉ ENVIRO-POINTE DE POINTE-SAINT-CHARLES .....	27
VILLE DE WESTMOUNT .....	35
ASSOCIATION DES INGÉNIEURS-CONSEILS DU QUÉBEC.....	37
PIERRE GAUTHIER, CITOYEN.....	41
NATHALIE BERTHÉLEMY pour PAUL LEGAULT, CITOYEN.....	48
COMITÉ LOGEMENT CENTRE-SUD .....	52
CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL.....	56

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

5 Mesdames et Messieurs, bonjour et bienvenue à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot. Nous allons poursuivre cet après-midi l'audition des mémoires qui nous ont été signifiés.

10 Je vais apporter une petite précision, je reconfirme que les séances de l'audience publique se termineront vendredi après-midi. Je signale également la présente séance peut être écoutée sur internet par mode audio.

15 Alors, sans plus tarder, nous allons inviter les premiers participants inscrits qui sont le Développement économique Lasalle. J'invite monsieur Jacques Fortin à s'avancer à la table des intervenants. Bonjour, Monsieur.

**M. JACQUES FORTIN :**

20 Bonjour, Monsieur Germain, Madame Parent, Monsieur Longpré. Belle semaine de travail devant vous. Alors, je n'ai pas mes tam-tams avec moi, mais... on n'y a pas pensé.

25 Donc, mon nom est Jacques Fortin, directeur général de Développement économique Lasalle. Je suis ici pour vous présenter la position du milieu des affaires de Lasalle. Développement économique Lasalle est une corporation qui existe depuis 1984 et qui est mandatée par l'arrondissement Lasalle pour deux mandats, un mandat qui est celui de commissaire au développement économique et le mandat de CLD, donc, de Centre Local de Développement.

30 Donc, c'est une corporation qui est autonome même si des élus y siègent. La majorité des membres du conseil d'administration sont des gens qui proviennent du monde des affaires. Et je souligne d'ailleurs la présence de gens d'entreprises de Lasalle qui sont ici aujourd'hui qui m'accompagnent, madame Stéphanie Trudeau de la Brasserie Labatt et madame Julie Touchette du Carrefour Angrignon. Évidemment, donc, notre conseil est majoritaire composé de gens d'affaires et le président du conseil est toujours une personnalité d'affaires.

35  
40 Lorsqu'on a regardé le projet qui a été présenté, la première réaction qu'on a eue, ç'a été de dire que le MTQ avait bien répondu au mandat qui lui était confié. En fait, le problème qu'on voyait lorsqu'on regardait tout ce projet de reconstruction sans perturber la circulation, donc, mandat de maintenir et de reconstruire l'infrastructure sans rien déranger et de maintenir la capacité, on trouvait que le travail avait été bien fait.

45 Sauf qu'on pense que le mandat, ce n'est peut-être pas le bon mandat qui a été donné au ministère. On pense que le mandat qui aurait dû être donné aurait dû être un mandat un peu plus large. En fait, lorsqu'on intervient dans des infrastructures de la sorte, en fait, il faut voir que c'est une opportunité aussi d'améliorer des choses. Lorsqu'on a construit il y a 40 ans ces infrastructures, évidemment c'était pour répondre à des besoins de l'époque qui ne sont pas les besoins d'aujourd'hui.

50 Donc, l'environnement a changé. Les besoins actuels et les besoins futurs, on pense, n'ont pas totalement été répondu dans le projet qui est déposé pour audience aujourd'hui. Par exemple, nous avons à Lasalle une expérience où on est intervenu au niveau des infrastructures qui ont eu des impacts importants au niveau économique. En 1990, Lasalle vivait un problème d'enclave, donc, était enclavée par rapport au réseau de transport qui était existant, notamment entre autres l'autoroute 20 à l'époque et l'échangeur Turcot qui était en place, et la Ville de Lasalle à l'époque a décidé de régler son problème en collaboration avec le gouvernement du Québec en construisant le viaduc Angrignon.

55 À l'époque, le besoin était démontré, mais on ne pensait pas que l'impact serait aussi important. Ça a été tel qu'il y a eu une espèce d'explosion au niveau du développement économique. Ville Lasalle a même été nommée Ville industrielle de l'année au Québec l'année suivante. Donc, pour vous dire l'impact que ça a eu.

60 Donc, lorsqu'on dit que les besoins actuels n'ont pas nécessairement été tenus en compte et les besoins futurs, je pense qu'on aurait eu avantage à venir regarder du côté de Lasalle pour voir l'importance du milieu économique qui était à Lasalle et qui avait des besoins que les infrastructures actuelles ne répondaient pas nécessairement déjà.

65 Donc, le secteur économique de Lasalle, c'est près de 30 000 emplois qui sont concentrés à Lasalle le long de l'autoroute 20 principalement. C'est donc un milieu économique important tant à Montréal qu'au Québec et il y a près de 2 000 établissements qui regroupent ces 30 000 emplois-là. Il y a 6 700 emplois qui sont dans le secteur industriel, près de 5 000 qui sont dans le commerce de détails exclusivement. Je ne parle pas de commerce de gros, donc, seulement le commerce de détail, et évidemment ces deux composantes ne vivent pas seulement en fonction de la réalité de Lasalle, mais ont une vie qui déborde les limites de Lasalle, donc, les besoins en infrastructure et d'utilisation de transport routier sont fort importants.

70 Il y a aussi 2 595 emplois qui sont concentrés dans le secteur de la santé et de l'assistance sociale et près de 2 000 dans les services d'enseignement. Là encore, on parle de services qui sont à vocation sous régionale, donc 4 500 emplois approximativement qui sont beaucoup plus à vocation sous régionale qu'exclusivement locale pour Lasalle. Donc,

Lasalle a un besoin très important de communication routière avec l'extérieur de son territoire.

85 Au niveau des commerces, il y a près de 1 000 commerces à Lasalle, tous sites confondus, et ça regroupe 7 800 emplois. Donc, évidemment, pour une population de 75 000 personnes, ce nombre de commerces dépasse largement les besoins. Donc, là encore, le service commercial qui est offert à Lasalle, le pôle commercial de Lasalle est un pôle à vocation régionale et qui est reconnu comme tel dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

90 Notre secteur le plus important est évidemment le secteur industriel. C'est 6 700 emplois qui sont répartis principalement dans des PME. Comme personnes d'audience publique, vous avez étudié des projets d'implantation d'usines et on vous fait toujours valoir l'argument des effets multiplicateurs, des facteurs de multiplication au niveau des emplois industriels.

95 Donc, je vous rappellerai, sans être allé chercher exactement la donnée au niveau du BSQ, qu'est-ce que ça donnait pour un milieu comme Lasalle, mais on peut facilement penser que chaque emploi du secteur industriel génère deux emplois directs et va générer jusqu'à quatre emplois indirects et induits. Donc, on peut multiplier par 6 le nombre d'emplois qui sont générés du seul fait de l'existence de ces 6 700 emplois.

100 Nos emplois sont principalement concentrés dans trois secteurs traditionnels et dans deux secteurs émergents. Donc, la fabrication, qui sont surtout des petites et moyennes entreprises, et le secteur du bioalimentaire qui concentre des grandes entreprises.

105 Pourquoi ces entreprises sont à Lasalle ? La première raison pour laquelle se sont développées des entreprises du secteur bioalimentaire, évidemment c'était l'accès à l'eau. Donc, on pense à Seagram historiquement, à Fleischmann, à Labatt qui sont chez nous pour pouvoir avoir accès à l'eau, mais qui sont surtout chez nous à cause de la localisation au niveau de la distribution parce qu'une entreprise, ça vit au niveau du transport de deux choses essentiellement : ça vit d'approvisionnement et ça vit de livraison. Donc, toute la question du transport est fort importante pour l'ensemble de ces entreprises.

110 Et le troisième secteur traditionnel important est le secteur de l'imprimerie. Donc, la plupart des grandes imprimeries et des moyennes imprimeries sont localisées chez nous.

115 Dans les secteurs émergents, puisqu'on parle de tenir compte des besoins futurs, à Lasalle autour du Cégep André-Laurendeau, il y a un centre de transferts technologiques en optique-photonique, donc, il y a des entreprises qui sont en train de se développer dans le secteur de l'optique-photonique et le Cégep André-Laurendeau est situé au bout de la rue

Lapierre, donc, vous allez voir le lien que je vais faire tout à l'heure, donc, il y a une importance de relier ce secteur technologique en développement avec un accès facile vers les réseaux régionaux.

125

Et le deuxième secteur dans l'émergent, c'est le secteur de l'éco-industrie. À Lasalle, on va construire cette année un éco-centre qui a une particularité, c'est qu'il a une vocation industrielle. Ce volet industriel va avoir nécessairement... évidemment va répondre à des besoins pour les entreprises de Lasalle, mais aussi à des besoins pour d'autres arrondissements de la grande région de Montréal. Donc ça, encore, ça va amener de la circulation supplémentaire dès l'an prochain au niveau de Lasalle.

130

Au plan institutionnel, on retrouve 6 000 emplois à peu près dans les services institutionnels et de l'administration publique en général. Les principaux établissements importants sont l'Hôpital de Lasalle. L'Hôpital de Lasalle évidemment, ça ne dessert pas seulement les 75 000 personnes de Lasalle, il y a 30 500 par année. 30 500, ça veut dire que chaque personne serait à l'hôpital une fois par deux ans, donc, je pense que les gens de Lasalle sont en meilleure santé ; donc, 30 500 visites, ça vient surtout de l'extérieur de Lasalle et il y a 3 700 ambulances par année qui viennent à l'Hôpital de Lasalle. Donc, encore là, ce secteur institutionnel a un grand besoin d'avoir un réseau efficace et performant au niveau des infrastructures routières.

135

140

Je vous ai parlé tout à l'heure du Cégep André-Laurendeau. Évidemment le Cégep a une vocation régionale. C'est 3 530 étudiants qui sont là et 458 employés, mais surtout deux centres de transferts technologiques qui vont amener le développement de nouvelles entreprises dans le futur.

145

En termes d'écoles polyvalentes aussi, il y 5 écoles secondaires à Lasalle et un important centre de formation régionale de la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys au niveau des métiers professionnels.

150

Pour finir sur le secteur institutionnel, on a la chance à Lasalle d'avoir un centre de transport de la Société de transport de Montréal. Donc, ce centre de transport qui est une desserte régionale importante, seulement en heure de pointe le matin et le soir, c'est 255 autobus qui entrent et qui sortent du centre le matin et le soir, donc, je ne parle pas du reste de la journée.

155

Pour dire qu'on veut parler au nom des entreprises de Lasalle, évidemment on a consulté les entreprises de Lasalle. Donc, le 30 avril, on a convoqué les principaux employeurs de Lasalle et ces principaux employeurs, ça représentait en termes d'emploi à peu près 6 000 emplois, donc, qui étaient présents à notre rencontre. Les gens du ministère sont venus nous faire une présentation du projet et on a obtenu dix lettres d'appui des

160

principaux employeurs, les 10 principaux employeurs de Lasalle qui ont appuyé la position que nous défendons aujourd'hui.

165

La problématique principale qui a été soulevée à ce moment-là, ç'a été le phénomène d'enclave de Lasalle qui perdure malgré la construction de 1990 de la bretelle Angrignon qui devait... qui a réglé le problème à ce moment-là, mais le développement des choses a été tel qu'aujourd'hui, la bretelle Angrignon est congestionnée de manière quasi permanente. Et donc, ce qui ramène la problématique d'enclave à Lasalle et d'accès à l'autoroute 20 qui est en fait l'accès à tout le réseau montréalais d'autoroute.

170

Dans le projet actuel, de la façon dont on le présente en fait, on veut consolider le rôle de la bretelle Angrignon qui va demeurer le seul point de franchissement du Canal Lachine et d'accès à l'autoroute entre l'échangeur Turcot et l'échangeur de Ville Saint-Pierre. Donc, nous, on pense que le fait d'enlever la contrainte qui est la lumière au coin de Notre-Dame ne sera pas suffisant pour alléger et pour permettre une fluidité de la circulation.

175

On pense qu'il va devoir absolument y avoir la construction et l'aménagement d'accès supplémentaires qui vont mener directement à l'autoroute à partir de Lasalle parce qu'en plus des entreprises de Lasalle, évidemment il y a toutes les entreprises qui longent l'autoroute 20 le long de la rue Notre-Dame qu'on va rabattre vers la bretelle Angrignon, donc, qui vont accentuer encore l'achalandage.

180

Ça, c'est sans tenir compte du 10 millions de pieds carrés de terrain qu'on va libérer et qu'on va vouloir développer qui, encore une fois, vont venir se rabattre sur cette bretelle Angrignon qui est déjà aujourd'hui congestionnée. Donc, je ne sais pas comment on va faire pour faire passer tout ce trafic-là.

185

Dans notre réflexion, ce qu'on a posé comme hypothèse en fait, c'est que le rôle des infrastructures au niveau économique, c'est d'assurer la productivité et la capacité concurrentielle des entreprises. Donc, fondamentalement, on pense que le réseau d'infrastructures, que ce soit les infrastructures d'alimentation en énergie, en aqueduc, en égouts ou en transport, leurs fonctions principales, donc, c'est au niveau des entreprises, d'assurer leur productivité et leur capacité concurrentielle.

190

195

Actuellement, la situation actuelle est problématique parce que l'engorgement permanent ou quasi perpétuel de la bretelle Angrignon amène en fait une diminution et porte atteinte à la capacité de production de nos entreprises.

200

De plus, ça c'est quand tout va bien. On a quand même aussi analysé lorsqu'il arrive des perturbations parce que là, on va vivre 7 ans dans le chantier de construction. Malgré toute l'imagination qui a été déployée pour perturber le moins possible, il ne faut quand

205 même pas rêver en couleur, on est assuré, on est sûr et certain qu'il va y avoir des perturbations qui vont y arriver.

210 Donc, on a regardé avec les entreprises ça représentait quoi ces perturbations-là. J'ai deux exemples pour vous. Dans un premier temps, le Carrefour Angrignon qui est un centre commercial ou un pôle commercial important pour la région de Montréal ; c'est 8 millions de visiteurs par année au seul Carrefour Angrignon, et 60% de ces 8 millions proviennent des clientèles secondaires et tertiaires, donc proviennent de l'extérieur de Lasalle. C'est 4.8 millions de visiteurs qui viennent de l'extérieur de Lasalle par année, qui viennent dans le secteur du Carrefour Angrignon.

215 Pendant la période des travaux qu'il y a eu sur le viaduc Angrignon du 18 au 27 juillet, on a noté une diminution de l'achalandage de 7% et une décroissance des ventes de 4% par rapport à l'année précédente. Donc, là, on n'avait pas fermé la bretelle, on avait seulement des constructions, des restrictions sur une voie d'accès au Carrefour Angrignon par le boulevard Angrignon, par la bretelle Angrignon.

220 Une autre expérience qui a été notée. Pendant la période des travaux du 20 octobre au 21 décembre, donc, cette fois-ci pendant une période d'un mois et pendant une période importante pour le secteur commercial, donc juste avant les Fêtes, qui représente novembre et décembre, c'est 30% du chiffre d'affaires des commerçants de ce type, donc, ç'a été une diminution de 10% de l'achalandage du Carrefour, puis une diminution de 5% des ventes des locataires du Carrefour Angrignon. Donc, 5% de diminution du chiffre d'affaires dans la période où tu fais 30% de ton chiffre d'affaires annuel, c'est très important.

230 Ça, ça démontre que l'accès au secteur commercial de Lasalle est très important et que la fluidité a un impact direct sur le chiffre d'affaires des gens qui font affaires chez nous. Donc, notre capacité concurrentielle, moi, mon métier, c'est d'aller vendre mon milieu à des entreprises pour qu'ils s'installent chez nous, il faut que je leur vende la capacité concurrentielle qu'elles vont avoir en venant s'implanter chez nous. Donc, il faut que je leur démontre qu'il y a une fluidité au niveau du transport.

235 Le deuxième exemple qu'on a noté, c'est la Brasserie Labatt. Donc, la Brasserie Labatt qui a plus de 600 employés à Lasalle a évidemment son usine de transformation, mais aussi... de production, pas de transformation, son usine de production, mais aussi a son principal centre de distribution pour l'ouest du Québec à Lasalle. 94% des camions qui empruntent l'un des 4 échangeurs du complexe à tous les jours.

240 45% des volumes avec ce qu'on entrevoit comme perturbation pendant les travaux, il y a 45% du volume du centre de distribution de Lasalle qui a été transféré à Saint-Hubert et



245 à Terrebonne étant donné qu'on prévoit des constructions pendant 10 ans. Donc, il y a eu une perte déjà à ce niveau-là pour Lasalle.

250 Donc, ça nous démontre bien que si la problématique que nous avons actuellement de fluidité du transport ne se règle pas, ben, il y a d'autres décisions de ce genre-là qui pourraient se prendre et donc, porter atteinte au développement économique de Lasalle.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

255 Monsieur Fortin, je vais vous demander si vous pouvez conclure en deux minutes, s'il vous plaît.

**M. JACQUES FORTIN :**

260 Oui ? Donc, il y a 4 recommandations de Développement économique Lasalle. L'avis de Développement économique Lasalle et des entreprises de Lasalle, c'est qu'il est important de construire un viaduc supplémentaire dans le prolongement de la rue Lapierre avec un accès direct à l'autoroute 20. Donc, la rue Lapierre qui traverse en nord-sud l'arrondissement Lasalle.

265 De même, nous sommes d'avis de maintenir la capacité actuelle de l'autoroute 20 et de l'échangeur Turcot. Quand on parle de maintenir la capacité actuelle, dans la perspective des entreprises évidemment, ce n'est pas dogmatique, c'est pas dans le sens qu'on doit maintenir absolument un nombre de voies de 3 voies, de 4 voies, de 5 voies, de 6 voies, mais qu'on maintienne la capacité.

270 Si on élimine la moitié du transport automobile par d'autres moyens, ben, évidemment ça peut être des moyens aussi d'assurer le maintien de la capacité de l'échangeur.

275 On pense que le développement futur du secteur Turcot de 10 000 pieds carrés sera l'occasion de désenclaver encore Lasalle, donc, de créer des liens multiples, notamment dans l'angle de la rue Irwin, de créer des liens entre le secteur Turcot et le secteur de Lasalle et que tout le développement de ce secteur-là se fasse dans la ligne de la trame urbaine de Lasalle.

280 On pense aussi que les 7 années de travaux vont risquer de créer d'importants bouchons. On vous a démontré l'impact que ça pouvait avoir sur les entreprises de Lasalle tout à l'heure, donc, on pense que le ministère des Transports, en collaboration avec l'AMT et la STM doivent tout de suite proposer des mesures pour assurer le déplacement des

285 personnes et des travailleurs qui viennent travailler à Lasalle, qui viennent consommer à Lasalle ou les gens de Lasalle qui doivent aller à l'extérieur.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

290 Merci pour votre présentation.

**M. JACQUES FORTIN :**

Merci.

295 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

À ce stade-ci, j'imagine que vous avez contacté le ministère des Transports par le passé pour ce qui est de vos besoins ?

300 **M. JACQUES FORTIN :**

Oui. En fait, les seuls contacts qu'on a eus avec le ministère des Transports, ç'a été par le biais... ce qu'on aurait désiré et ce qui est ressorti, c'est qu'on pense que ce projet-là aurait été mieux mené si on avait été consultés avant de l'élaborer. Donc, si on avait été consultés avant, on aurait pu parler des besoins que nous avons.

305 Les seuls contacts que nous avons eus avec le ministère des Transports, ç'a été lors de présentations publiques qui ont été faites soit dans le cadre de la Chambre de commerce ou des invitations particulières qu'on leur a faites et à ce moment-là, les entreprises présentes ont manifesté le besoin d'ajouter un accès supplémentaire dans l'axe de la rue Lapierre.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

315 Ça m'éclaire là-dessus.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

320 Vous demandez un viaduc qui traverserait le Canal de Lachine avec un raccordement directement sur la 20.

**M. JACQUES FORTIN :**

Oui.

325 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

On arrive à peu près à la hauteur de l'échangeur Montréal-Ouest. Est-ce que vous avez parlé de cette avenue-là avec le MTQ et voir s'il a une possibilité de raccordement direct au lieu d'arriver peut-être sur Notre-Dame et trouver d'autres voies d'accès pour s'insérer, soit en est ou en ouest sur la 20 ?

330

**M. JACQUES FORTIN :**

En fait, lorsqu'on l'a regardé, l'évaluation qu'on en a faite, le fait de rabattre, de seulement traverser le canal et de rabattre vers Angrignon encore parce que le seul point d'accès, ça va être Angrignon, ce ne sera pas suffisant parce que déjà Angrignon est congestionné.

335

Donc, on pense que ça prend une infrastructure beaucoup plus importante. Soit que Angrignon soit développé autrement ou que... Bon, ce n'est pas notre travail de faire du développement de transport.

340

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

345 Non.

**M. JACQUES FORTIN :**

La seule chose qu'on sait, qui est sûre et certaine, l'amélioration qu'on veut apporter qui est quand même une amélioration significative, le fait d'enlever le croisement avec la rue Notre-Dame, puis d'avoir l'accès direct, ça va améliorer la situation, mais la problématique est telle qu'on ne pense pas que ça va la solutionner.

350

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

355

O.K. Merci.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

360 Dans les deux alternatives que vous proposez, soit Irwin et/ou Lapierre, est-ce qu'il a des expropriations en jeu ?

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

365 On n'a pas analysé ce facteur-là, non.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Merci.

370 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

**M. JACQUES FORTIN :**

375 On vous laisse ce travail à faire. Parfait.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

380 Merci. Alors, nous allons maintenant inviter la Ville de Montréal-Ouest à venir s'avancer à la table des intervenants. J'ai le nom de monsieur Campbell Stuart. Bonjour, Monsieur.

**M. CAMPBELL STUART :**

385 Bonjour. Je vais commencer par remercier la commission, Madame et Messieurs de la commission, pour cette opportunité de parler du côté écologique et environnemental de la proposition pour la réfection du complexe Turcot.

390 Moi, comme maire de Montréal-Ouest, je vais parler brièvement sur certains sujets et j'avoue en partant que je ne suis pas expert dans les technicalités des choses que j'aborde aujourd'hui. Mais je pense que c'est le temps effectivement de penser peut-être un peu plus large que la question qui a déjà été posée par le ministère des Transports, justement pour aborder les sujets sur l'environnement.

395

Alors, pour moi, la première réflexion, c'est de comprendre que ce qui est proposé par le complexe Turcot inclut des effets très importants et des opportunités très importantes sur la situation plus globale, c'est-à-dire que les propositions du ministère des Transports sont locales, mais il faut penser globalement.

400

La première chose pour moi, c'est sur la question des espaces verts. Je vais commencer par vous référer à des recommandations de la commission du conseil d'agglomération de Montréal sur les grands équipements et les activités d'intérêt de l'agglomération, dont j'ai des copies, si vous voulez les avoir ici, qui accepte et fait recommandation en sorte qu'il y ait la création sur l'Île de Montréal des trames vertes et que ces trames vertes incluent une trame verte du grand Sud-Ouest qui englobe le territoire du complexe Turcot et les réfections qui sont envisagées par le ministère.

405

C'est-à-dire qu'on a l'opportunité actuellement de régler plusieurs questions environnementales sur l'Île de Montréal, mais seulement si on fait le lien entre ce qui est proposé pour le complexe Turcot et la route 20 et la cour Turcot et le développement de ceci. On peut les adresser globalement si on comprend ce qui est proposé globalement.

410

Alors, la première de mes suggestions, mes recommandations, ce serait qu'il faut que la protection du terrain Meadowbrook soit intégrée au projet. Le gouvernement du Québec est le propriétaire de la cour Turcot, et ils ont l'opportunité et doivent effectuer une entente de l'éco-territoire sans y pénétrer.

415

Juste pour expliquer un peu plus long là-dessus, il y a une proposition qui a été faite, qui va être faite encore par Héritage Laurentien, qui va être présentée plus tard dans la semaine par Patrick Asch qui, comme j'ai dit, est plus expert là-dedans que moi et donc que j'appuie dans son entier. Et j'encourage très fortement cette commission de la regarder très attentivement.

420

Avec cette proposition, avec le terrain Meadowbrook, avec le terrain falaise Saint-Jacques, on peut protéger plus que 150 hectares de terrain sensible comme éco-territoire sur l'Île de Montréal. Ce serait un gain énorme, énorme, pour toute la population du grand Sud-Ouest. Ces terrains sont les seuls terrains verts pour des centaines et des centaines de milliers de personnes. De faire la construction d'une grande route sans prendre conscience des opportunités et des effets néfastes d'une telle construction, sans penser plus large, ce serait une perte énorme d'opportunité pour nous autres et pour les Montréalais et pour tout le monde.

425

Comme j'ai dit, je suggère très fortement que la commission en prenne conscience et regarde d'un œil très attentif comment la reconstruction de Turcot peut s'intégrer dans les plans et les aspirations des Montréalais et effectivement, également, de la Ville de Montréal

430

435

tel qu'exprimé par elle-même dans son rapport et ses recommandations et ses plans à long terme pour les tram-trains, pour le transport en commun, etc.

440           En parlant du transport en commun, j'ajouterais juste deux choses. Premièrement, il faut penser plus sur la question si on veut, et si on peut, avoir du transport en commun qui a du bon sens. Il y a des milliers et des milliers, des centaines de milliers d'autos qui passent par la route 20 et le complexe Turcot chaque jour et une des aspirations de tout le monde, j'espère, tout le monde, est d'augmenter sensiblement le transport en commun pour les  
445           gens surtout à l'heure de pointe et la seule façon de se faire à mon avis, et de façon raisonnable, ce serait d'avoir des voies réservées pour les autobus.

          Il y a d'autres façons de le faire, comme je dis, il y a des tram-trains, il y a la navette ferroviaire, etc., mais premièrement et, plus important de tout, c'est d'avoir une voie réservée  
450           pour les autobus.

          Ce qui m'amène au deuxième point. Je ne pense pas que c'est possible de penser une voie réservée pour les autobus pour alléger la circulation est-ouest sur l'autoroute 20, surtout à l'heure de pointe, on ne peut pas y penser sans faire la réfection de l'échangeur  
455           Saint-Pierre. La configuration actuelle de cet échangeur avec deux voies seulement, ça rendra impossible d'avoir une voie réservée. À mon avis en tout cas, et je ne sais pas si vous pensez qu'on peut avoir une voie réservée avec juste une autre voie pour tout le reste du monde, mais je ne pense pas que c'est pratique.

460           Mais de penser qu'on peut faire la réfection et du complexe Turcot et... de l'échangeur Turcot je veux dire, et de la route 20 sans s'adresser à la problématique de l'échangeur Saint-Pierre est vraiment de rêver en couleur. Je pense qu'il faut penser encore plus globalement que ça.

465           Dernièrement, j'ai juste certaines suggestions à propos de la pollution, que ce soit sonore ou de la poussière ou des gaz nocifs, etc.

          Je pense qu'il faut vraiment prendre soin des gens surtout. C'est les gens dont on parle ici. On ne devrait pas faire en première place les intérêts des automobiles et les  
470           automobilistes aux dépens des citoyens et des résidents n'importe où ils restent.

          Alors, c'est une obligation primordiale à mon avis qu'il faut faire, et je ne peux pas dire qu'elle ne sera pas faite, mais je veux souligner qu'il faut faire tout un effort pour  
475           diminuer la pollution sonore et atmosphérique tout au long des travaux et autant qu'après avec les murs antibruit, les heures de travail raisonnables, l'isolement des lieux poussiéreux et peut-être même, surtout, je ne sais pas s'il y en a d'autres qui y ont pensé, mais la pollution atmosphérique qui vient des machineries qui ne sont pas en bon état est beaucoup

pire que celui qui est bien entretenu. Alors, je recommande fortement qu'il y ait une réglementation et des inspections régulières sur la machinerie qui est en marche sur les lieux de travail.

Deuxièmement, pour avoir une vie paisible, il faut empêcher l'augmentation du volume et de la vitesse de la circulation dans les quartiers résidentiels pendant la construction. Et ça va être une période de construction assez longue. Alors, il y a toute une planification à faire, j'en suis très conscient, mais à la fin de la journée, les gens vont faire ce qu'ils veulent faire s'il n'y a pas de présence policière pour les empêcher.

Alors, c'est très important que les nouvelles routes, les nouvelles vitesses, les nouveaux détours, etc., que tout soit bien bien surveillé. Alors, effectivement, ça va prendre un budget pour augmenter les budgets des policiers pour surveiller la circulation.

Et troisièmement, sur les grandes routes, la vaste plupart selon les études que j'ai lues, la vaste plupart sur les grandes routes, c'est la grande vitesse. La vaste plupart de ces bruits est effectivement causée par l'interaction entre les pneus et la chaussée de la route.

Il y a beaucoup de recherche qui se fait, je sais, aux États-Unis, etc., sur le genre de surface, que ce soit... *I have no idea how to say in French, rubberised* et que ça vaut la peine surtout, ça vaut la peine sur un projet de cette envergure, des milliards de dollars, d'être certain qu'on a trouvé le genre de chaussée à la fine pointe de la technologie. Ça coûterait peut-être, et certainement, ça coûterait plus d'argent, mais quand on parle de construire des murs antibruit, etc., etc., pour atténuer les effets de la pollution sonore, on devrait peut-être regarder aussi, faire tout notre possible pour être certain que l'ampleur de ce bruit-là soit le moins possible à l'origine.

Alors, c'est ça ma présentation. Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Merci pour votre présentation. Madame Parent ?

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Monsieur Stuart, j'aimerais bien comprendre l'échange de terrains que vous proposez avec Meadowbrook ?

515 **M. CAMPBELL STUART :**

Oui.

520 **MME ANNE-MARIE PARENT :**

Pourriez-vous expliquer un petit peu plus c'est quoi l'échange ?

**M. CAMPBELL STUART :**

525 Oui. D'abord, je vais vous donner des documents qui sont disponibles en ligne aussi, mais je vais vous donner ça, juste pour que vous ayez ça en main.

Pour bien comprendre la situation et la suggestion d'échange de terrains, je vais vous donner une petite histoire sur la question de la préservation possible de Meadowbrook.

530

Meadowbrook, c'est un terrain de golf qui date depuis, je pense, 1917 ou quelque chose du genre. C'est un ancien terrain qui a été cédé pour des fins récréatives à la compagnie ferroviaire Canadian Pacific pour ses employés. Dans les années 80, la compagnie a décidé qu'ils voulaient faire de la construction domiciliaire sur ce lieu qui est d'une grandeur de 57 hectares. Cette décision a été à l'encontre, de mon avis et de l'avis des gens qui ont fait ces rapports-là, va à l'encontre et de l'origine même de la cession de ce terrain et aussi, et de plus en plus, contre les intérêts de tous les citoyens dans le quartier et de tous les citoyens dans ce secteur de Montréal, de l'Île de Montréal.

535

540

C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'autres terrains verts pour environ 700 à 800 000 personnes dans les environs. Les effets néfastes de faire de la construction sur ce terrain sont très bien connus et je vous réfère au mémorandum des Les amis de Meadowbrook qui fait l'argumentation, je crois, assez claire à ce sujet que ça devrait être préservé.

545

Cette présentation a été faite par Les amis de Meadowbrook, mais aussi par Héritage Laurentien. C'est donc le deuxième mémorandum que je viens de vous donner. Et dans ce mémorandum, vous verrez la proposition d'échange dont j'ai fait référence.

550

Cet échange de terrains est basé sur les faits suivants. C'est-à-dire que les intérêts légitimes des propriétaires du terrain de golf Meadowbrook font en sorte que de préserver le terrain, ce serait assez cher parce que pour l'acheter d'eux autres, ce serait pas mal cher et ce serait difficile. Mais la situation qui est devant nous, et que je crois effectivement intéresse actuellement le gouvernement du Québec avec les discussions qui sont déjà amorcées, il y a possibilité de faire... *to kill two birds with one stone as it where.*



555 Le gouvernement du Québec est propriétaire de la cour Turcot. C'est dans leurs pouvoirs de faire un échange de terrains équivalents avec les propriétaires du terrain de golf Meadowbrook de sorte qu'il peut y avoir, qu'il peut être préservé dans leurs intérêts légitimes de développer. Ils l'ont acheté, ils ont le droit de le faire.

560 Mais pour préserver Meadowbrook, pour faire un gain global de 57 hectares, on demanderait au gouvernement du Québec de céder un terrain équivalent aux propriétaires du golf pour qu'ils puissent faire un genre de développement, comme je réfère, *One Planet Living*, mais c'est un genre de développement qui est très bon du point de vue *ecological footprint*.

565 En ce faisant, on ferait autre chose aussi qui serait très très très intéressant pour la population et pour le développement éventuel de la cour Turcot. C'est-à-dire que si on veut protéger la falaise Saint-Jacques, qui est une partie intégrante de ma présentation et de la présentation, j'imagine, de tous les groupes environnementaux, il faut absolument que toute construction routière, ferroviaire, soit éloignée du pied de la falaise Saint-Jacques et pour donner une zone tampon, pour contrer aux effets néfastes de la grande route qui ferait énormément de dommages à 15 mètres de la falaise, et aussi pour donner vie effectivement à la falaise Saint-Jacques comme éco-territoire.

575 L'éco-territoire de la falaise Saint-Jacques est un lieu très sensible. Effectivement, c'est une falaise, alors, c'est impossible, c'est impensable qu'on permettrait à beaucoup de monde de marcher dessus. Ce sera la destruction de cet éco-territoire.

580 Alors, la seule façon de le protéger, et pour le redonner si vous voulez à la population, ce serait d'avoir un lieu assez large entre le pied de la falaise et toute construction assez large pour que les gens puissent se promener. On peut avoir, comme ils disent, une piste multifonctionnelle qui donnerait l'effet de protéger la falaise des deux problèmes, et de la circulation routière et la circulation des personnes.

585 Et c'est juste en regardant la solution globale qu'on peut avoir ces gains-là. Si on regarde qu'est-ce que ça donnerait avec un genre de zone tampon de 15 mètres telle que proposée par le ministère, si on compare ça à une zone tampon de 100 mètres qui est proposée par plusieurs personnes, combinée avec la préservation de Meadowbrook, on aura un gain pour les espaces verts sur l'Île de Montréal de plus de 150 hectares, je crois.

590 Alors, c'est un gain important et c'est seulement en regardant la situation et les solutions globales qu'on peut avoir ces gains-là. On ne peut pas penser dans les zones séparées comme ça.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

595

Alors, merci, Monsieur Stuart, pour votre présentation.

**M. CAMPBELL STUART :**

600

Bienvenue.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

605

Nous allons maintenant inviter le Regroupement Information Logement, madame Valérie Simard. Bonjour, Madame.

**MME VALÉRIE SIMARD :**

610

Bonjour. Donc, la reconstruction du complexe Turcot, c'est un projet d'envergure qui va avoir un impact sur l'ensemble de Montréal, mais principalement pour les résidents du quartier Saint-Henri. Le Regroupement Information Logement, c'est un organisme qui œuvre depuis 30 ans dans un des quartiers voisins de Saint-Henri, Pointe Saint-Charles et c'est donc en solidarité avec les résidents et des organismes de Saint-Henri et parce qu'on partage leurs inquiétudes qu'on vient présenter ce mémoire aux audiences publiques.

615

Donc, le mémoire rejoint différents objectifs : souligner l'impact des expropriations sur un marché locatif saturé, ensuite, démontrer que les mesures compensatoires ne sont ni suffisantes ni adaptées à la situation du logement et finalement proposer une nouvelle méthode de consultation.

620

Je vais vous présenter brièvement ce qu'est le Regroupement Information Logement. Donc, comme je l'ai dit, c'est un organisme qui œuvre depuis 30 ans dans le quartier Pointe-Saint-Charles à aider les citoyens du quartier à la prise en charge de leurs conditions de vie et de logement. Et au fil des années, on a développé une expertise en aménagement urbain en faisant le développement de logement communautaire. Ainsi, on a contribué au développement de 85 % des logements sociaux autogérés du quartier Pointe-Saint-Charles.

625

630

Il y a trois volets. Un volet comité logement qui fait la défense des droits, un volet qui regroupent les requérants de logements communautaires dans Pointe-Saint-Charles et finalement une société acheteuse, la Société d'amélioration de Pointe Saint-Charles qui

fait l'acquisition d'immeubles pour en faire du logement communautaire et qui offre du support à la gestion des coopératives et organismes à but non lucratif dans le quartier.

635

Présentement, on a 1200 ménages qui sont en attente d'un logement communautaire à Pointe-Saint-Charles et on contribue à la gestion de 800 unités de logements.

640

Donc, notre première préoccupation concerne la capacité des ménages qui vont être expropriés. En fait, notre principale inquiétude, ça concerne les expropriations de 160 logements, plus de 160 logements, et on se préoccupe de la capacité de ces ménages à retrouver un logement dans un marché locatif montréalais qui est encore en situation de pénurie.

645

Je vous rappelle que la Société canadienne d'hypothèques et de logements considère qu'un marché locatif a atteint un équilibre quand le taux d'inoccupation est à 3%. Selon les informations qu'on a, la typologie des logements qui vont être touchés par les expropriations, c'est surtout des grands logements familiaux, donc deux chambres à coucher et plus, et des logements de type loft.

650

Or, à Montréal le taux d'inoccupation pour des logements familiaux est de 2,2 %, et dans le secteur du Sud-Ouest il est de seulement 0,1 %. On sait aussi les logements touchés par les expropriations, c'est des logements qui ont des loyers relativement bas si on les compare au prix du marché. Et le Sud-Ouest reste quand même le secteur montréalais où les loyers sont les plus bas. Par contre, entre les deux derniers recensements, les loyers ont connu une hausse de 14,5 % et une nouvelle hausse depuis le dernier recensement de 14,9 %. C'est donc une hausse des loyers qui va deux fois plus rapide que pour l'ensemble de Montréal.

655

660

En plus, les taux de vacance pour des logements familiaux abordables, donc, du logement abordable famille, ce serait entre 550\$ et 699\$ par mois de loyer, c'est de seulement 1,4 % pour l'ensemble de Montréal.

665

Ça nous amène à faire deux constats, que les ménages ciblés par les expropriations risquent de voir leur taux d'effort augmenter et qu'ils ont peu de chance de trouver des logements ayant la même typologie dans le même secteur et au même prix.

670

Notre deuxième préoccupation concerne les mesures compensatoires qui ont été proposées par le ministère des Transports. La première mesure, c'est la construction d'unités de logements dans le cadre du programme québécois Accès-Logis. Ça, c'est un programme de développement de logements sociaux qui est régi par des normes strictes au niveau de la densité d'occupation, au niveau des critères d'admissibilité.

675 Ce n'est donc pas tous les ménages expropriés qui seraient admissibles à obtenir un logement dans le cadre de programme et on peut se douter que les conditions locatives risquent d'être différentes de celles qu'ils connaissent actuellement.

680 On a aussi été surpris de voir qu'il n'y avait aucun nouveau budget qui avait été dégagé pour la construction de ces unités. C'est-à-dire que 160 des 3000 unités prévues dans le budget provincial pour du développement de logements dans le cadre d'Accès-Logis sont déjà réservées aux ménages expropriés par le réaménagement du complexe Turcot.

685 En tant qu'organisme qui fait du développement de logements communautaires, on considère que les budgets sont déjà insuffisants pour répondre aux besoins. Et s'il s'avérait incontournable de procéder à des expropriations, il faudrait au moins qu'il y ait des nouveaux budgets qui soient octroyés à la relocalisation des ménages expropriés.

690 On tient aussi à souligner que depuis plusieurs années, il n'y a pas eu de développement de logements locatifs privés. En fait, les promoteurs privés se sont surtout tournés vers le développement de condominiums et ce ne sont que les initiatives communautaires et publiques qui ont permis le développement de logements locatifs. Donc, on trouve qu'il est aberrant qu'un projet public contribue à la dégradation du parc immobilier locatif.

695 Une autre mesure compensatoire, celle-ci prescrite par la loi, prévoit une compensation financière de trois mois de loyer ainsi que les frais occasionnés par un déménagement pour les ménages expropriés. Comme je l'ai dit précédemment, le taux d'effort des ménages expropriés risque fort d'augmenter, donc, on considère que cette contribution financière est insuffisante et qu'elle risque de disparaître rapidement suite au déménagement.

700 Et la dernière mesure est l'aide au relogement soutenue par l'Office municipale de Montréal. Encore ici, ce ne serait pas tous les ménages qui sont admissibles à obtenir un logement de type HLM avec l'OMH, et on tient à souligner qu'il y a déjà 24 000 ménages qui sont en attente d'un logement HLM pour Montréal et qu'il n'y a pas suffisamment de logements pour répondre à ces besoins-là.

710 Donc, on fait les constats suivants par rapport aux mesures compensatoires. En fait, les besoins pour le développement de logements sociaux dans le Sud-Ouest sont élevés et les budgets qui y sont octroyés sont déjà suffisants et les ménages expropriés viennent s'ajouter à des listes de personnes requérantes qui sont déjà longues et qu'il n'y a déjà pas suffisamment de logement pour répondre à ces besoins-là.

715           Donc, on voudrait faire une suggestion qui serait de reprendre le travail de  
consultation pour faire une consultation en amont. Présentement, il y a de nombreux  
projets en chantier de grands développements immobiliers sur l'ensemble du territoire du  
Sud-Ouest et certains promoteurs privés, bien qu'ils présentaient des projets controversés  
ou qu'ils n'avaient pas l'appui de la population, ils ont quand même tenté de consulter les  
720 citoyens et citoyennes, comme en témoigne l'expérience du RIL par rapport au  
développement des terrains du CN.

LECTURE TEXTUELLE DU MÉMOIRE À PARTIR DE LA PAGE 8

725           Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

730           Merci, Madame Simard, pour votre présentation. (Applaudissements) S'il vous plaît.  
S'il vous plaît.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

735           Est-ce que votre organisme a fait un inventaire des bâtiments qui pourraient être  
utilisés pour régler peut-être la problématique du site 80, Saint-Rémi, pour prendre cet  
exemple-là, qui a une problématique particulière, qui a des gens qui y demeurent et qui y  
travaillent ?

740           Est-ce qu'il y a un inventaire qui a été fait par votre organisme sur le potentiel d'une  
relocalisation de ces résidents dans des types de lofts semblables ?

**MME VALÉRIE SIMARD :**

745           Non. Nous, premièrement, on œuvre dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Donc, il  
y a une différence entre le quartier Pointe-Saint-Charles et le quartier Saint-Henri. C'est un  
comité logement qui s'appelle le POPIR, comité logement qui va d'ailleurs faire une  
présentation demain sur le même sujet.

750           Donc, non, on n'a pas fait de recensement, puis on ne s'est pas particulièrement  
posé la question pour les gens du Loft Saint-Rémi pour la possibilité de relocalisation.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

O.K. Mais dans votre coin, est-ce que c'est quelque chose qui pourrait être fait ?

755 **MME VALÉRIE SIMARD :**

Dans Pointe-Saint-Charles, il n'y a pas de loft pour artistes, donc, milieu de travail, milieu de vie, pas à ce que je sache dans Pointe-Saint-Charles.

760 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

O.K. Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

765

Merci. Au sujet des gens qui vivent dans Pointe-Saint-Charles et dans Saint-Henri, ce que j'en comprends, ce sont des gens qui sont assez attachés à leur quartier ; il y a peu de mobilité ? Quand les gens déménagent, ils restent dans le secteur ou il y a beaucoup de nouveaux arrivants ? Est-ce que c'est un quartier où la population est mobile et s'en va dans d'autres quartiers de Montréal ?

770

**MME VALÉRIE SIMARD :**

Il n'y a pas eu beaucoup de mobilité au cours... depuis longtemps en fait. Les gens restent beaucoup. Je vais parler du cas de Pointe-Saint-Charles que je connais plus, les gens restent beaucoup dans leur quartier. Il y a vraiment un attachement pour ce quartier, mais au cours des dernières années, il y a eu l'arrivée de nouvelles populations à cause de la construction par exemple de condos, développement de condos et tous les projets autour du canal Lachine.

775

780

Donc, il y a une nouvelle population et comme je l'ai dit, les prix des loyers ont tendance à augmenter assez rapidement. Donc, oui, on commence à voir une plus grande mobilité de la population, mais les gens sont très attachés à leur quartier.

785 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Donc, on peut constater une pression. Vous avez exposé qu'il y avait une augmentation du prix des logements qui était plus rapide que la moyenne.

790 **MME VALÉRIE SIMARD :**

Oui.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

795            Parce que dans votre mémoire, vous dites que l'autre volet du RIL « *a pour mandat d'acquérir des immeubles et d'en assurer la gestion et l'entretien ainsi que d'offrir des services de gestion aux coopératives.* » Vous avez un exemple à me donner dans votre coin ce qui s'est fait à cet effet-là ?

800            **MME VALÉRIE SIMARD :**

                 Il y aurait les immeuble de la Sherwin qui se trouvent sur la... excusez-moi, je ne me rappelle pas du nom de la rue... je crois que c'est la rue Saint-Charles ; c'est près du canal Lachine et c'était une ancienne usine. Maintenant, c'est un organisme à but non lucratif.  
805            Donc, on participe sur le c.a. et on fait la gestion de l'immeuble.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

                 Et comment s'est faite l'acquisition de ça ?

810

**MME VALÉRIE SIMARD :**

                 Ah, je suis désolée, je n'ai pas la nature, mais c'est vraiment de l'acquisition : ill a été acheté par l'organisme.

815

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

                 Vous ne savez pas si c'est les résidents de...

820            **MME VALÉRIE SIMARD :**

                 Ce ne sont pas les résidents qui ont acheté.

**MME AMÉLIE RICHARD :**

825

                 Est-ce que je pourrais me permettre de répondre à la question ?

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

830            Oui, allez-y.

**MME VALÉRIE SIMARD :**

Vas-y.

835 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Si vous voulez bien vous identifier.

**MME AMÉLIE RICHARD :**

840

Mon nom est Amélie Richard. Je suis une collègue de travail de Valérie Simard. Donc, au niveau des Habitations Sherwin, c'est sûr que ç'a été une usine qui a été revendiquée par la communauté et on a été capable de le financer à même des programmes de logements sociaux qui existaient à l'époque.

845

Par ailleurs, au niveau des logements de la SOCAM proprement dit, la façon dont ça fonctionne, c'est que s'il y a un immeuble qui est à vendre, il y a un repérage qui se fait par l'organisme et si on a la possibilité de l'acheter pour le retirer du marché privé, alors là, on y va et ça fait en sorte qu'on est capable de garder un bassin, un parc de logements et de le transformer en logement communautaire.

850

Si jamais il y a de la demande, on est aussi capable de le transférer ensuite à des coopératives d'habitations qui voudraient le reprendre.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

855

O.K. Ce n'est pas, donc, exclusivement du logement social ?

**MME AMÉLIE RICHARD :**

860

Pardon ?

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

865

Ce n'est pas exclusivement des logements sociaux, ça peut être des coopératives, ça peut être... Pour prendre l'exemple du 780, Saint-Rémi, si les gens veulent s'investir dans, je ne sais pas moi, investir dans l'achat, est-ce que c'est une structure qui permet ça ?



**MME AMÉLIE RICHARD :**

870 Tout à fait. Tout à fait. C'est juste que là, à l'heure actuelle, la société acheteuse agit beaucoup dans le quartier. Par ailleurs, elle a été appelée à faire des acquisitions à l'extérieur du quartier Pointe-Saint-Charles. Donc, c'est à la demande aussi des milieux. S'ils ont des initiatives comme ça, c'est des choses qui peuvent se faire.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

875 Et c'est subventionné ?

**MME AMÉLIE RICHARD :**

880 Pas toujours.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

885 Pas toujours. O.K., je vous remercie.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, merci pour votre présentation.

890 **MME VALÉRIE SIMARD :**

Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

895 Nous allons maintenant inviter l'arrondissement de Lasalle, madame Manon Barbe à s'avancer à la table des intervenants. Bonjour, Madame. Bonjour, Monsieur.

**MME MANON BARBE :**

900 Bonjour.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

905 À vous la parole.

**MME MANON BARBE :**

910 Alors, je suis accompagnée de monsieur Normand Trottier qui est le directeur du Service de l'urbanisme chez nous à Lasalle. Alors, Madame, Messieurs les commissaires, bonjour.

915 Le conseil d'arrondissement de Lasalle tient à présenter ce qu'il croit être les principaux enjeux soulevés par le projet de réfection de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec et le projet de développement urbain de la cour Turcot par la Ville de Montréal. Si certains de ces enjeux ou problèmes n'interpellent pas spécifiquement le MTQ, il n'en demeure pas moins qu'ils découlent directement de son projet de reconstruction du complexe Turcot.

920 L'Arrondissement de Lasalle a une vision très claire du type d'infrastructures autoroutières, de réseaux artériels de surface et de développement urbain qui devraient occuper la cour Turcot.

925 En effet, non seulement ces éléments sont-ils étroitement liés, mais ils ont des impacts majeurs sur tous les aspects du transport à Lasalle, sur son développement économique et sur la vitalité de ses institutions.

**LECTURE D'EXTRAITS DU MÉMOIRE**

930 En résumé, le conseil d'Arrondissement Lasalle considère que le projet soumis par le promoteur devrait être autorisé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mais avec les modifications qui lui permettront de correspondre davantage à l'infrastructure que nos citoyens souhaitent emprunter et côtoyer pour le prochain demi-siècle.

935 Je souhaite bonne lecture aux commissaires du BAPE, mais également à tous ceux et celles qui auront la curiosité de lire le mémoire déposé par l'Arrondissement de Lasalle. Merci de votre attention.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

940 Merci, Madame, pour votre présentation. Tout à l'heure, il y avait des représentants du Développement Économique Lasalle qui étaient ici. Je vais revenir un peu avec la même question concernant, bon, vous, vous parlez de deux échangeurs, un qui serait aligné sur la rue Lapierre, l'autre un peu plus à l'est sur la rue Irwin. À ce stade-ci, quel est l'état des discussions que vous avez eues avec le ministère des Transports ?

945

**MME MANON BARBE :**

950 En fait, évidemment, comme tous les autres intervenants, le ministère des Transports nous a convoqués à une présentation de la première mouture de leur projet, mais on n'avait pas été consultés en amont. Donc, nous n'avons fait que des représentations et tout ce qu'on présente dans notre mémoire a déjà été signifié dès les premières présentations du projet dans l'arrondissement de Lasalle.

955 Le ministère est venu nous faire une présentation. On a présenté déjà à cette époque-là, dès le début des présentations, en fait nos inquiétudes et nos recommandations.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

960 Quelle a été la réponse du ministère à vos demandes exactement ? Est-ce qu'ils ont répondu ?

**MME MANON BARBE :**

965 En fait, le ministère, sa réponse a été de dire : « Ben, écoutez, on est encadré avec un budget X et on a des choix à faire » ; notre position est plus de dire : « Écoutez, on peut-tu penser plus long que juste sur 10 ans ? On construit un projet qui va prendre 7 ans à construire, puis qui risque d'être là pour les 50 prochaines années. On souhaiterait avoir plus de vision. »

970 Et à la réponse de tantôt qui n'a pas eu... on n'a pas à faire d'expropriations de bâtiments à proprement parler. Il y a peut-être de l'expropriation de terrains qui appartiendraient peut-être à Parcs Canada, mais pour faire nos liens Lapierre et Senkus, il n'y a pas d'expropriation de bâtisses à faire.

975

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

980 Parce qu'on sait que Parcs Canada, le ministère n'a pas les pouvoirs pour exproprier les terrains de Parcs Canada étant donné que c'est de juridiction fédérale. Donc, c'est certain qu'il faudrait que Parcs Canada donne son assentiment à une traversée du canal de Lachine.

**MME MANON BARBE :**

985 Exact.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

990 L'autre question que j'aimerais poser, tout à l'heure vous avez mentionné dans votre  
mémoire au sujet que le développement éventuel de la cour Turcot n'entre pas en  
compétition avec la structure industrielle de Lasalle.

995 Jusqu'à maintenant, on a vu que la Ville entend faire un zonage de type disons  
industriel, de ce que j'en comprends, de la cour Turcot. Il y aura des précisions qui vont être  
apportées dans le mémoire de ce soir de la Ville de Montréal, donc, je ne veux pas vendre la  
mèche, mais ma question est : Avez-vous discuté avec la Ville de Montréal en termes  
d'aménagement du territoire de l'utilisation du sol sur cet aspect-là pour s'assurer qu'il n'y  
aurait pas de compétition ou de fuite commerciale vers la cour Turcot ?

1000 **MME MANON BARBE :**

1005 C'est certain que la Ville de Montréal est au courant aussi de la position de  
l'Arrondissement de Lasalle et de nos inquiétudes face au développement du territoire  
restant. Ce que j'ai fait valoir à Montréal, ç'a été la même chose : j'ai dit : Nous, comme  
Ville de Montréal, on doit savoir ce qu'on veut éventuellement développer sur le terrain  
restant, mais il faut déjà savoir ce qu'on veut pour être en position après de dire où on veut  
faire passer les routes, les axes routiers. Parce que si on veut privilégier du résidentiel, si on  
veut privilégier du commercial ou de l'industriel, les routes, j'imagine, vont avoir un impact  
sur où elles vont passer par rapport au développement qu'on en fera.

1010 Je veux profiter de cette occasion aussi pour dire qu'il y aura effectivement un  
mémoire qui sera déposé de la part d'Héritage Laurentien et l'Arrondissement Lasalle est  
tout à fait en accord, c'est mentionné dans notre mémoire, est en accord avec la position  
d'Héritage Laurentien.

1015 Toute la problématique de base vient du fait qu'on considère, et je pense que c'est le  
lien commun que nous avons avec tous les intervenants qui vont venir se présenter au  
BAPE, c'est qu'il ne semble pas y avoir une vision à long terme. Il ne semble pas y avoir  
une vision large. On est capable au Québec, on est capable comme les autres pays de la  
1020 planète de se doter d'une infrastructure à la hauteur de Montréal.

1025 Donc, on est capable d'avoir une infrastructure. Même si c'est du béton qui va se  
couler là, il y a des moyens de mixer de la beauté avec de la construction autoroutière et  
avec un projet probablement immobilier qui pourrait être tout inclus, mais ça ne doit pas être  
pensé en silos, ça doit être pensé de façon commune.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1030

**MME MANON BARBE :**

Merci beaucoup.

1035

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous allons maintenant inviter le comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles, monsieur Fabrice Marcoux et madame Nathalie Berthélemy. Alors, bonjour, Monsieur. Bonjour Madame. À vous la parole.

1040

**M. FABRICE MARCOUX :**

Bonjour, Messieurs, Madame, les membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Bonjour à l'assistance et merci d'être présents.

1045

Alors, nous sommes un comité de citoyens de Pointe-Saint-Charles qui avons à cœur de protéger la qualité de vie dans nos milieux, entre autres en montrant aux gens et en nous informant nous-mêmes sur les liens entre la santé et l'environnement. Alors, nous avons une vingtaine de membres l'année passée, et c'est passé à environ 60 cette année pour montrer l'intérêt de la population pour les projets qu'on défend de revitalisation des milieux entre autres.

1050

Le plan de la présentation. D'abord, nous sommes en désaccord avec la vision du projet qui est présenté par le ministère des Transports du Québec. Nous allons proposer qu'on construise une alternative par une concertation de tous les groupes et parties prenantes concernées. Nous allons proposer de mettre en évidence quelques éléments importants à retenir et dégager des conclusions qui consisteront en recommandation.

1055

Pourquoi nous sommes en désaccord avec ce projet ? Premièrement parce que la ministre Lyne Beauchamp a présenté celui-ci comme étant conçu pour s'intégrer plus harmonieusement au milieu de vie et à l'environnement en 2007 et puis on a constaté en consultant les documents que c'est un projet faussement intégrateur.

1060

D'abord, les autoroutes continueront de constituer un obstacle à la circulation des personnes. Deuxièmement, il est clair que nous ne tenons pas compte ici des besoins de citoyens qui n'ont pas beaucoup de moyens dans ces secteurs pour vivre dans des

1065

1070 logements locatifs à faible coût et en les délocalisant, on leur propose simplement de s'expatrier en quelque sorte dans la mesure où on développe des condos. Donc, l'autoroute est un empiètement sur l'espace qui existe depuis longtemps pour que les gens se sentent capables de créer des liens sociaux et en faisant tout pour l'automobile, on perd de vue l'essentiel qui est l'être humain qui est au cœur du développement. Théoriquement.

1075 Les personnes qui subiront les travaux et celles qui seront à proximité de l'autoroute par la suite subiront des nuisances accrues, la pollution, le bruit, les poussières, l'enclavement évidemment qui leur permettra difficilement de sentir plus harmonieusement intégré à la vitalité de Montréal qu'on espère développer.

1080 L'autoroute provoque aussi une difficulté accrue pour les espèces et les êtres humains de vivre tout simplement. Donc, ça peut amener une désertification à terme au profit de l'industrie peut-être, mais que vaut l'industrie sans les gens qui y travaillent.

1085 L'affaiblissement des autres propositions de développement qui sont en cours d'élaboration depuis parfois 20 ans, comme celle d'Héritage Laurentien que nous avons mentionné et sur laquelle nous insistons, nous semble une sorte d'aveuglement comme quoi le ministère travaillerait en vase clos sans concerter même ses autres partenaires du gouvernement.

1090 Il faudrait qu'on soit conscients des impacts pour la santé de la circulation accrue puisque la population étant rabaissée, elle sera rapprochée de la population et ceci intensifie les risques de contamination, d'autant plus que les cuvettes créées par les remblais rendent difficile l'évacuation de l'air pollué, que les poussières fines pénètrent, comme on le sait, les particules fines pénètrent dans les poumons, les logements lors des épisodes de smog urbain en particulier. Donc, tout ça n'est rien pour améliorer.

1095 La pollution sera augmentée par l'augmentation de la circulation. La circulation plus rapide permise par la géométrie plus fluide fera en sorte d'augmenter les risques d'accident avec carambolage menant à des dépassements du bord du remblai pouvant aller jusqu'à des morts dans la population locale qui se sera sentie en moins grande sécurité suite aux travaux, en meilleure sécurité comme ça devrait être le but puisque c'était le problème de la sécurité qui était invoqué au départ. Rappelons que la circulation cause de nombreuses nuisances particulièrement dans le Sud-Ouest.

1105 Je voudrais dire que finalement - on va devoir sauter le point de la mauvaise condition de santé des gens du Sud-Ouest, mais c'est toujours ce qui nous motive à mettre de l'avant le cas particulier de ce secteur où on n'a pas beaucoup accès à des zones naturalisées - c'est pour ça qu'on appuie encore une fois le projet d'Héritage Laurentien qui permettra de le faire.

1110 Ça va à contre-courant, ce projet, de la lutte aux changements climatiques puisque l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre pourrait s'évaluer à 20 000 tonnes par années dans l'état actuel des choses et on ne peut pas présumer de l'amélioration de la situation étant donné que l'avenir est toujours incertain si on ne le prévoit pas bien. Donc, il faut accroître la surface de terrain où l'eau peut entrer dans le sol et non pas les remblais qui eux ne permettront que l'augmentation du débit d'eau à destination des égouts.

1115 Et effectivement, ça c'est en lien avec les changements climatiques parce que c'est une mesure d'adaptation aux changements climatiques qui doit être adoptée parce qu'on sait que les précipitations seront plus abondantes et ça occasionnera des déversements dans le fleuve en aval de tout ce qui circule dans les égouts si on ne permet pas à l'eau de plus de s'absorber dans le sol et en plus, la détérioration du sol entraîne une friabilité plus grande du sol et on voit des problèmes au niveau des fondations des bâtiments. Donc, c'est  
1120 une vision à court terme qui préconise de verdir les remblais.

Il faudrait penser à favoriser une diminution du nombre de voies globalement pour éviter la surface d'emprise de nos voies de transport surtout pour les autoroutes.

1125 Donc, un projet qui dévalorise la ville et les quartiers avoisinants. C'est parce que la destruction de zone d'habitation et de bâtiments intéressants nous paraît inacceptable. Entre autres, les rues Cazalais et Desnoyers dans le secteur de Saint-Rémi, le bâtiment des tanneries qui a une valeur patrimoniale qui n'a pas été évalué à sa juste valeur pour la  
1130 bonne raison qu'on veut en faire des condos au lieu d'en faire un centre d'interprétation par exemple de l'histoire industrielle, ce qui serait une manière d'éduquer les gens à ce qu'on fait des erreurs en voyant trop grand, qu'il vaut mieux avoir une modération dans nos ambitions pour ne pas soumettre les gens à un conditionnement inhérent à la société capitaliste. Pardon. Excusez-moi pour cette phrase, mais je continue.

1135 Un projet qui dévalorise la ville et quartiers avoisinants, donc, parce que les zones d'habitations sont aussi déplacées parfois et des délocalisations seront à prévoir parce que des installations sont devenues inutiles comme le Centre Eadie qui est un éco-centre ; alors, c'est assez ironique qu'on déplace des installations qui servent à préserver l'environnement.

1140 La suppression de passages interzones et d'espaces piétonniers qui sont le moyen pour que, encore une fois, des relations sociales se créent, il faudra probablement pouvoir penser faire de grands détours pour rencontrer nos voisins d'ici quelque temps si on continue dans cette voie.

1145 La pauvreté du design, en gros, qui dénote un manque de vision de la part des concepteurs du projet. Entre autres parce qu'on veut continuer dans la voie de la fuite en

avant vers plus de vitesse sans tenir compte des impératifs d'une modération encore une fois, comme je l'expliquais.

1150

Bon, nous avons aussi des inquiétudes quant à la manière dont les contrats sont attribués actuellement avec les partenariats public-privé. Le fait que si le ministère veut suivre le règlement selon lequel on attribue un contrat au plus bas soumissionnaire, il y a des risques que des fois les constructeurs et la firme de génie-conseil qui leur attribue, pas les projets nécessairement, mais qui confirme qu'ils sont valables, comme on le fait avec une étude d'impact sur l'environnement, ça peut donner lieu à des discussions en fait qui ne sont pas connues de tous puisqu'il n'y a pas de règle de déclaration d'intérêt.

1155

Zaki Ghavitian, le président de l'Ordre des ingénieurs du Québec, soulignait récemment l'importance que les donneurs d'ouvrage édictent des règles claires de déclaration d'intérêt pour que les firmes qui soumissionnent puissent se doter d'un code d'éthique qu'elles devront respecter et de cette façon, on devra se rendre à l'évidence que les contrats « clés-en-mains » vont d'emblée à l'encontre des règles d'éthique raisonnable. Ce qui veut dire que la manière même dont le travail se fera pourrait être questionnable.

1160

1165

Voici que nous voyons des fois des plans intelligents émaner de nos gouvernements comme cette navette ferroviaire entre Dorval et le centre-ville que les conservateurs proposaient de mettre de l'avant en 2007 au moment où les travaux pour la conception de ce projet ont commencé, ce qui fait que les populations s'étonnent qu'elles ne soient pas incluses avant qu'on fasse des pressions dans le projet, mais le gouvernement conservateur prévoyait quand même faire passer l'autoroute le long de la falaise, ce à quoi nous nous opposons.

1170

Il faut construire donc une alternative à la lumière de ce que c'est un projet qui présente une vision trop étroite du progrès, axé uniquement sur l'intérêt économique qui dénote une conscience à court terme de l'avantage qu'on pourrait en tirer en prenant les opportunités qui sont à saisir.

1175

Il faut voir à plus long terme, donc, et voir que l'échangeur Turcot présente jusqu'à présent, après 40 ans, un bilan peu intéressant. Par exemple, le fait que nous avons déchanté du règne de l'automobile à la lumière de la crise que connaît ce secteur en ce moment. Les nuisances de la voiture sont des problèmes qui ne sont pas, comme on pourrait dire, anecdotiques ou conjoncturels, mais structurels et il s'avère que l'enclavement va conforter ce problème, ce qui n'est pas dans notre intérêt collectif.

1180

1185

Il faut valoriser le développement et diversifier l'offre de transport en commun parce que c'est possible de trouver plein d'alternatives à l'automobile. C'est ce que nous voulons faire valoir ici. Il y a des voies dédiées aux autobus qui ont été proposées par la Ville,



1190 l'intensification de leur passage démontre qu'il y a des gens qui sont là pour saisir l'opportunité qui leur est donnée. On le demande à grands cris et quand ça vient, on s'en saisi.

1195 Les circuits supplémentaires seraient bienvenus pour favoriser les relations entre les gens, les commerçants, les personnes qui viennent de l'étranger pour visiter la région. Tout le monde en bénéficierait. L'amélioration du réseau de métro et l'instauration d'un réseau complémentaire permettrait qu'on pense faire une gare intermodale au lieu de multiplier les bretelles privilégiant en particulier l'élimination de l'autoroute 20 et la réduction des voies sur l'autoroute Ville-Marie pour qu'on ne conserve que le lien nord pour l'autoroute étant donné qu'il faut considérer qu'il est possible que des voies de RER comme à Paris, quelque chose  
1200 comme des transports pour une plus large distance allant relier les banlieues à Montréal soient imaginées éventuellement et donc, l'automobile ne serait plus la priorité.

1205 Pour construire une alternative, il faut dissocier dans les esprits la circulation automobile du développement économique. Si calcul économique il y a, il doit être juste et englober l'ensemble des coûts. Alors, qu'est-ce que ça veut dire ça ? Ça veut dire que si nous avons compris que nous pouvons aller plus vite en automobile, nous avons aussi compris qu'on peut aussi rester pris longtemps dans les embouteillages et en accroissant le nombre de voies, on s'illusionne si on croit que ça va permettre une plus grande fluidité. En réalité, les personnes vont être prises avec leurs automobiles dans des circuits urbains  
1210 de toute façon qu'on ne veut pas dédier uniquement à l'automobile. On voit que c'est contre la tendance actuelle à instaurer plus de pistes cyclables.

1215 Mais les nuisances entraînées vont au-delà de ça étant donné les impacts à long terme pour notre milieu de vie avec les changements climatiques qui sont annoncés. Il faut croire que ça coûtera plus cher aussi parce que la cour Turcot ne peut pas supporter une autoroute si on en croit l'existence ancienne d'une gare de triage où il y avait des problèmes parce que les conteneurs calaient. C'était l'ancien marais du Lac-à-la-Tortue qui est devenu la rivière Saint-Pierre et donc, d'autre part, les piles qui sont là ne permettront pas qu'on fasse une voie temporaire en zigzag et qu'ensuite on les détruise sans interrompre la  
1220 circulation.

1225 Donc, le prétexte de ne pas vouloir interrompre la circulation pendant les travaux ne tient pas et ne justifie pas qu'on fasse prendre deux fois plus de place aux voies qui passeront de 12 à 18 au total, mais plus large encore pendant la durée des travaux. D'ailleurs, les endroits devront être détruits, alors on n'aura pas besoin de l'espace en question suite aux travaux.

L'espace sous l'autoroute peut d'ailleurs être utilisé et il faut suivre l'exemple des villes européennes qui favorisent les tramways, des villes américaines qui éliminent les

1230 autoroutes qui passent au centre-ville et qui se rendent compte que finalement, il n'y a pas plus de circulation mais moins, et que les gens peuvent se rendre aussi facilement par d'autres moyens.

1235 Le surplus lié au choix du scénario de référence, je parle du surplus financier qu'on pourrait tirer si on considère qu'on ne fait qu'investir 500 millions pour réparer pendant 10 ans, nous permettrait de commencer à investir tout de suite dans une offre accrue de transport en commun. Puis la concertation donnera sûrement des solutions très économiques et abordables si tout le monde pense à comment on pourrait s'entendre sur un mode de vie plus viable à long terme.

1240 Les retombées économiques sont d'habitude de 90% pour le transport en commun d'après une étude de Claire Lorcias-Jacob du Forum Urba 2015 contre 50% pour le transport autoroutier. Donc, il n'y a pas d'argument économique qui soit définitif en faveur de l'augmentation de la circulation, au contraire.

1245 Ça, c'est pour montrer qu'au pied de la falaise Saint-Jacques, on voit l'accumulation d'eau qui dénote que c'est un ancien marécage et c'est le cas de toute la cour Turcot pour une longue bande en tout cas le long de la falaise. Héritage Laurentien a développé davantage ce point ou le fera... l'a fait hier soir, je crois.

1250 Par contre, il faut penser que re-naturaliser en partie la cour pourrait se faire par une entrepreneur privé qui veut respecter les principes plus stricts en matière de revitalisation et il faudrait échanger le terrain de Meadowbrook comme ils proposent contre la cour Turcot. Transport Québec pourrait donner ceci - mais on n'évoquera pas cela plus longuement parce que le temps nous presse.

1260 Donc, valoriser le partage des connaissances et des compétences. Ça devrait être toujours dans l'esprit du développement durable que de faire valoir la richesse, l'inventivité, je parle de la richesse d'imagination, l'inventivité des gens qui sont dans les milieux concernés par les projets. Et d'ailleurs, la Loi québécoise sur l'environnement à l'article 19.1 dit que tout le monde a le droit à un environnement sain pour sa propre jouissance de la vie finalement.

1265 Donc, le fait est que si le gouvernement ne s'y plie pas, il contrevient à sa propre loi. Puisque c'est bien indiqué à l'article 62 ou 26, je ne me rappelle plus, qu'il doit se conformer à cette loi lui-même et ses ministères également. Et ça, ça veut dire qu'on doit penser non pas en fonction seulement de la réduction des coûts, mais investir dans l'avenir. La Loi sur le développement durable 2006 n'a pas de pouvoirs contraignants, mais c'est quoi le but de se donner des lois si on ne les suit pas ?

1270

1275 La motion adoptée par la Chambre en faveur de Kyoto pour montrer qu'on était en désaccord avec l'attitude du Fédéral qui essaie de se défilier de ses obligations, c'était par Lyne Beauchamp, démontre également qu'on veut être des pionniers, mais on sait qu'il faut être capable de créer ces sites-là. Donc, il faut que le ministère des Transports refasse ses devoirs et qu'il y ait une firme indépendante qui supervise la manière dont les contrats sont attribués afin qu'il n'y ait pas de risque de dérapage.

1280 Par contre, le développement durable, ça veut dire qu'on doit aussi suivre ce qui se fait actuellement et non pas être déconnecté de la réalité et l'amélioration se fait par la Ville de Montréal, se fait par tous les acteurs qui se concernent dans le monde et pourquoi ne pas faire partie de ce mouvement-là et aller à contre-courant ? Il faut tenir compte des projets, comme le Plan de mobilité durable de la Ville de Montréal en particulier, que nous saluerons quand il sera présenté, mais il faut attendre. Ça veut dire aussi qu'on doit tenir compte de l'intérêt des citoyens puisque personne n'approuve ce projet, à ce que je sache.

1285 Pas conséquent, des éléments importants doivent être pris en compte. Il faut éviter les remblais qui présentent de nombreux inconvénients, l'augmentation de la surface d'emprises au sol qui amène une perte d'utilisation des sols, ne serait-ce que pour la sécurité alimentaire. On pourrait faire des jardins communautaires à la place. Ils forcent la démolition d'immeubles, ils favorisent la création d'enclaves, difficulté de créer des passages piétonniers, séparation des quartiers, frein au transport alternatif.

1290 Ils tendent à augmenter la pollution atmosphérique en la rapprochant de la population et en l'emprisonnant. Ils tendent à augmenter la pollution par le bruit parce qu'elle est plus proche. Ou alors, si on érige des murs antibruit, ils renforcent le sentiment d'enfermement de manière très marquée sans empêcher la pollution. Ils sont un frein à d'autres projets innovants comme la création d'une trame verte par exemple.

1300 Je continue avec les problèmes liés à l'intégration du transport en commun.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Excusez-moi, si vous pouvez conclure, s'il vous plaît.

1305 **M. FABRICE MARCOUX :**

1310 Oui, je conclus par ces points-là. Nous préconisons de repenser l'offre de transport collectif en amont du projet en augmentant la fréquence des trains, en intégrant les projets qui ont déjà été mis sur la table, l'augmentation de trains de banlieue vers l'ouest, l'intégration de la navette ferroviaire reliant l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville,

l'implémentation du réseau de tramway et réflexion nécessaire à faire quant à son prolongement vers Lachine, l'amélioration de la desserte par autobus.

1315 De plus, la mise en service de voies réservées pour les transports collectifs telle qu'elle a été présentée par André Lavallée lors de l'assemblée générale du conseil régional en environnement nous paraît une option très intéressante.

1320 Et pour conclure, la falaise Saint-Jacques, qu'est-ce que c'est ? C'est un lieu de promenade ou un dépotoir ? Si on déverse la neige pendant l'hiver, après ça, la vie ne peut pas reprendre au printemps. Vous voulez revoir ? Donc, c'est clair qu'il faut aménager une zone-tampon en bas de la falaise qui est la zone en rouge au milieu pour qu'on puisse espérer que la vie reprenne dans ces lieux-là et ça n'empêcherait pas du tout le développement d'un quartier très vivant.

1325 Puis il faut aménager des corridors verts dans les différentes directions, puis ça, ce n'est pas une solution au développement durable puisque personne n'aura accès aux zones entre les bretelles surtout qu'elles seront rabaissées. Alors, il faudrait vraiment recouvrir toutes ces voies-là d'un corridor qui aspirerait la pollution si on voulait éviter de polluer davantage.

1330 Alors, si vous avez le temps de lire le mémoire, vous aurez d'autres recommandations.

1335 Être cohérent avec nos valeurs, c'est la priorité. Si on veut un avenir meilleur, il faut se questionner sur nos modes de fonctionnement. Avez-vous des questions ?

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1340 Nous n'avons pas de questions. Nous vous remercions pour votre présentation.

**M. FABRICE MARCOUX :**

1345 Je vous remercie pour votre écoute et je suis disponible pour répondre aux questions de la population également au site du CEP que nous vous donnerons quand il sera créé. Merci.

(Applaudissements)

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1350 Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation. Nous allons maintenant inviter la Ville de Westmount, madame Karin Marks et madame Johanne Poirier à s'avancer. Bonjour, Mesdames, à vous la parole.

**MME KARIN MARKS :**

1355 Merci. Monsieur le Président, Madame, Monsieur, les commissaires, représentants du ministère des Transports du Québec, Mesdames et Messieurs.

LECTURE DU MÉMOIRE

1360 Je vous remercie pour votre attention.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1365 Merci pour la présentation de votre mémoire. J'aurais une question. Le ministère nous a expliqué en première partie d'audiences publiques que les travaux devaient être faits sur 24 heures virtuellement, donc, des travaux spécialisés, moins bruyants la nuit bien entendu.

1370 Ça veut dire que si le ministère sur le territoire de la Ville de Westmount ne peut pas faire aucuns travaux la nuit, si j'ai compris, vous interdirez aux entrepreneurs lors de l'émission des permis, j'imagine que ce serait de cette façon-là que vous procéderiez, c'est-à-dire au moment que l'entrepreneur demande son permis de construire, là vous demanderiez des engagements ; est-ce que c'est ça que je dois comprendre ?

1375 **MME KARIN MARKS :**

1380 C'est ça notre réglementation. C'est certain qu'on commence avec ça. S'il y a des questions à discuter, il faut les discuter ensemble, mais ces règlements sont en mesure pour la Ville de Westmount quand on fait des constructions. Ils sont là pour les entrepreneurs quand ils font la construction parce que c'est clair que travailler 24 heures sur 24 heures pendant deux ans, je crois qu'on met en péril la santé de ceux qui sont tout à fait à côté.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1385 À ce moment-là, ça voudrait dire que ça pourrait prolonger la période des travaux. S'il n'y a pas de travaux la nuit, ça voudrait dire que la période de jour pendant laquelle il y

aurait des travaux pourrait être un peu plus longue, mais vous préféreriez ça ; c'est ce que je comprends ?

1390 **MME KARIN MARKS :**

C'est fort possible et je pense que s'il y a des discussions à faire, c'est là où commence notre réglementation. On veut savoir que ça, c'est clair et après ça s'il y a des discussions à faire, nous autres, comme on le fait toujours, on le ferait avec nos résidents et avec le ministère pour voir s'il y a des choses qui pourraient peut-être être faites, mais la réglementation pour nous, ça reste.

1395

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Va primer. Et vous allez demander des engagements aux promoteurs lors des demandes de permis de construction. Merci. Oui, Madame Parent ?

1400

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Vous parlez de la prolongation de la falaise Saint-Jacques ; est-ce que vous pouvez préciser qu'est-ce que vous entendez par ça ?

1405

**MME KARIN MARKS :**

Comme vous le savez, surtout ceux qui demeurent sur la rue Saint-Antoine, la vue de la falaise n'est pas très intéressante pour le moment. Alors, on reconnaît que c'est un aspect important tout le long et ce qu'on veut, c'est qu'on essaie de voir : Est-ce qu'il y a des moyens de la mettre en évidence encore une fois en faisant ce projet ?

1410

Nous ne sommes pas des architectes ou... moi, je ne le suis pas, madame l'est, mais elle n'a pas travaillé sur ce projet, mais je crois que c'est un aspect qui a été reconnu en allant vers l'ouest et on aimerait qu'on le regarde dans la planification de la partie à Westmount.

1415

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Est-ce que ç'a été discuté avec la Ville de Montréal ?

1420

**MME KARIN MARKS :**

1425

Non, pas encore.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Jamais. O.K. Merci.

1430

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1435

**MME KARIN MARKS :**

Merci beaucoup.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1440

(Applaudissements) Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation, s'il vous plaît. Nous allons faire une pause de 15 minutes. Nous allons reprendre à 15 heures 15.

SUSPENSION... REPRISE

1445

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous allons maintenant inviter madame Johanne Desrochers de l'Association des ingénieurs-conseils à venir. Bonjour, Madame.

1450

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

Bonjour.

1455

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Bonjour, Monsieur.

**M. MARTIN CHOINIÈRE :**

1460

Bonjour.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1465

Alors, si vous prenez la parole, Monsieur, si vous voulez bien vous identifier pour les fins de la transcription. Alors, je vous cède la parole.

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

1470 Alors, merci, Monsieur le Président, Madame, Monsieur, les commissaires. Je vous présente effectivement monsieur Martin Choinière qui est membre du comité de transport de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec et vice-président-transport pour l'ouest du Québec du Groupe Conseil Roche.

1475 Alors, merci de nous recevoir. Je vais vous présenter un peu l'Association, parler de notre intérêt dans le projet et notre appréciation également avant de conclure.

LECTURE DU MÉMOIRE

Merci.

1480

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1485 (Applaudissements) S'il vous plaît, pas de manifestation. J'aurais une question à vous poser au sujet de... bon, le ministère a invoqué qu'il y avait une urgence à faire la réfection de l'infrastructure à plusieurs reprises. Il a été question aussi d'un partenariat public-privé qui a fait l'objet aussi l'objet de commentaires dans les médias.

1490 De par votre expérience, est-ce qu'un partenariat public-privé, PPP, pour un projet de ce type-là, est-ce qu'il offre une flexibilité suffisante pour permettre de mener à terme et à bon terme un projet de l'ampleur du complexe Turcot à votre avis ?

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

1495 Je vais préciser qu'au niveau de ce dossier du partenariat public-privé, la position de l'Association, je pense que c'est important de vous donner un petit préambule, mais la position de l'Association a été de favoriser cette approche si elle permettait de développer des projets structurants au Québec. C'est la position qu'on a eue lorsque ce mode de réalisation... pas de réalisation, mais de financement a été introduit il y a quelques années.

1500 Donc, si ça devait permettre qu'on réalise des projets structurants, on allait donner la chance à cette forme de projets de se réaliser et collaborer. Donc, ça c'est la position. Alors, on n'est pas contre. Vous avez parlé des journaux, on a souvent, nous en tout cas, vu qu'on nous plaçait comme contre ça. Ce n'est pas le cas.

1505 Ceci dit, dans le cas du projet du complexe Turcot, il y a une unanimité au sein des membres de l'Association à l'effet que ce n'est pas un projet qui devrait être réalisé en



1510 partenariat public-privé. Vous avez évoqué le manque de flexibilité, en fait, et également la complexité d'un projet réalisé dans de l'existant comme c'est le cas et aussi l'urgence d'agir, beaucoup d'éléments qui font qu'on n'a pas toujours l'unanimité. Ça, je peux vous témoigner autour de cette table très diversifiée en termes de membership. Mais là, il n'y a pas d'hésitation.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

1515 Vous dites dans votre mémoire « *les possibilités d'intervention pour un projet de reconstruction de structure qui relie plusieurs autres équipements sont limitées et on ne peut mettre en péril l'efficacité du système* » comment... c'est sûr que je ne vous demande pas une étude de faisabilité verbale en 5 minutes, mais on a entendu et on va entendre des options telles boulevard urbain sur la 20, un enfouissement, des mises en tunnel. Est-ce que c'est des options réalistes dans une structure semblable si vous dites que c'est limité comme interventions ?

1520 Est-ce qu'on doit obligatoirement reconstruire minimalement ce qu'il y a présentement ?

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

1525 Je ne sais pas, Martin, si tu veux... Je conclurai ou je commence ?

**M. MARTIN CHOINIÈRE :**

1530 Tu peux peut-être commencer.

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

1535 Alors, des discussions que nous avons pu avoir avec les membres qui ont participé aux travaux depuis plusieurs années autour du projet, du complexe, parce qu'évidemment, ça fait plusieurs années, comme tout bon projet, ça s'étend sur plusieurs années. Il y a plusieurs études qui sont réalisées...bon, il semble que oui, minimalement on doit pour toutes sortes de considérations, on doit reconstruire le projet, l'échangeur tel qu'il est.

1540 Maintenant, il y a eu beaucoup d'améliorations d'apportées si on regarde du tout début. Il y a des modifications importantes, il y a des ajouts. Il va sûrement y en avoir encore parce qu'il y aura plusieurs éléments, des idées qui seront apportées et qui seront de bonnes idées à tenir en compte.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

1545

Mais aller aussi loin qu'un boulevard urbain sur la 20 en particulier ?

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

1550

Ah , ça, je ne me prononcerai pas là-dessus.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

1555

Non ? Ce serait radical.

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

D'abord parce que je n'aurais pas la compétence de le faire.

1560

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Ce serait radical comme...

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

1565

Et c'est radical effectivement, oui, de passer... Je pense que tout... je ne sais pas, Martin, qui est plus en transport va répondre. Mais j'imagine que tout peut se faire, mais j'aime bien que vous ayez le mot « réaliste » parce que le réalisme, ça nous ramène aussi à la question économique qui est assez essentielle.

1570

Alors, il y a tous ces aspects-là et la question de temps et d'urgence. Martin ?

**M. MARTIN CHOINIÈRE :**

1575

Peut-être pour rajouter certains éléments, on se retrouve dans une situation où on est au cœur, on est dans un centre névralgique du réseau routier autant au niveau local, régional, québécois, que nord américain.

1580

C'est important de conserver la fonctionnalité des ouvrages qui sont en place actuellement. Donc, avec cette prémisse-là, il y a certains types d'ouvrages qui ne sont pas appropriés dans le cadre du présent projet.

On mentionnait différentes options, tout ça, c'est important que les critères de conception de cet ouvrage prennent en considération que c'est un nœud. C'est des axes

1585 routiers majeurs, supérieurs, qui s'entrecroisent. Donc, il y a des éléments de fonctionnalité qui sont essentiels dans ce type de projet.

1590 Puis il faut prendre en considération que l'ouvrage est planifié pour une période de 75 ans et on cherche à préserver la fonctionnalité des ouvrages en place en termes de capacité et autres pour une période de 75 ans. À ça, on vient ajouter des mesures d'atténuation et de bonification du projet, tout ça. Donc, c'est sûr que le choix des solutions fait en sorte qu'on converge rapidement vers certains types d'ouvrages qui devraient être mis en place, puis qui répondent de façon réaliste aux besoins du projet.

1595 **MME JOHANNE DESROCHERS :**

Le transport des marchandises et des personnes.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

1600 Je vous remercie.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1605 Nous vous remercions pour votre présentation.

**MME JOHANNE DESROCHERS :**

Merci beaucoup.

1610 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous allons maintenant inviter monsieur Pierre Gauthier à s'avancer. Alors, bonjour, Monsieur.

1615 **M. PIERRE GAUTHIER :**

Bonjour.

1620 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

À vous la parole.

**M. PIERRE GAUTHIER :**

1625 Je vous remercie pour votre accueil. L'image est pâlotte un petit peu... afin, je ne  
sais pas si ça va s'améliorer ou si c'est parce qu'on n'a pas utilisé le projecteur ? C'est la  
qualité à laquelle on doit s'attendre ? Bon.

1630 Donc, mon nom est Pierre Gauthier, je suis professeur agrégé au département de  
géographie, urbanisme et environnement de l'Université Concordia. Je cumule une  
formation en architecture et en urbanisme et mes recherches et mon enseignement portent  
sur l'étude de la forme urbaine, l'urbanisme physico spatial et le design urbain.

1635 Je m'intéresse à l'évolution du cadre-bâti des quartiers centraux des villes de  
Québec et de Montréal notamment et à l'histoire des pratiques de développement et  
d'aménagement et à l'impact des théories normatives de l'urbanisme sur la forme urbaine.

1640 Mes propos aujourd'hui porteront sur la question de l'intégration urbaine des  
infrastructures de transport dans une perspective de développement soutenable. J'estime  
que le projet de reconstruction du complexe Turcot comporte de graves lacunes à l'égard de  
la nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre dans le contexte notamment  
de la crise des changements climatiques.

1645 Le projet fait largement fi de même de la nécessité de réduire l'impact des transports  
routiers sur la santé des populations et leur qualité de vie en général. Je n'entends  
cependant pas traiter ici de ces questions d'un point de vue technique, d'autres élaboreront  
sur ce sujet devant cette commission de manière plus compétente que je ne le ferais, mais  
j'entends pour ma part évoquer la réponse que la recherche et la pratique en urbanisme et  
en aménagement du territoire apportent aux obligations qui nous incombent aujourd'hui en  
1650 matières d'environnement, de santé publique et d'utilisation raisonnée de nos ressources,  
bref, de développement soutenable.

1655 Je traiterai brièvement des problématiques spécifiques d'aménagement et de  
développement des transports touchant trois secteurs, la cour Turcot, Saint-Henri et Côte-  
Saint-Paul, avant de conclure sur des pistes de réflexion et quelques hypothèses de travail  
sur les manières dont le projet pourrait être bonifié.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

1660 Une analyse très très brève de la proposition qui est sur la table et de scénarios de  
remplacement ou alternatif comme on dit quelques fois.

1665 Alors, dans la cour Turcot d'abord. Alors là, c'est encore là très dommage que la qualité soit à ce point mauvaise, mais finalement ce sont trois coupes qui ont été produites par le ministère des Transports qui sont mises à bout et c'est une coupe en fait de la proposition à peu près au milieu, près de l'échangeur Angrignon, donc, à peu près au milieu, pas très loin du centre de la cour Turcot.

1670 Alors, je compte une autoroute, 6 voies, l'autoroute 20, et à laquelle on ajoute 2 dessertes, donc, la voie nord, 3 voies, l'autoroute elle-même, 6 voies, je l'ai mentionné, desserte sud, 3 voies, et évidemment un boulevard urbain de surface pour irriguer ce secteur et assurer le développement futur, donc, le boulevard Notre-Dame, 6 autres voies. Total, 18 voies pour entrer et sortir de Montréal par le sud-ouest.

1675 Là, c'est là où la logique autoroutière confine presque à l'absurde, à mon point de vue, mais enfin, ce sont des propos très durs. Mais on est enfermé dans une logique autoroutière qui nécessite l'ajout de voies de service, sans compter les bretelles d'accès, etc., qui, au total, forment une emprise qui est extrêmement importante et qui mangent le territoire urbain qu'on voudrait par ailleurs développer et servir.

1680 Alors, je continue. Autre aspect. Je parlais de la question des barrières naturelles, de barrières artificielles, donc, une autoroute urbaine étant une de ces barrières infranchissables. Alors, on se trouve dans la situation présentement... si on redéveloppe ce secteur-là, le secteur de la cour Turcot, il faut se poser la question des accès : quelles sont les barrières, quelles sont les aires habitables existantes, les aires habitables qu'on entend  
1685 créer dans ce secteur-là.

1690 Je constate qu'il y a deux points de franchissement de la falaise dans ce secteur-là, c'est très ancien, ce sont des points qui existaient déjà, un chemin qui existait déjà sous le régime français. Deux points donc qui sont distants de 4.2 kilomètres. Donc, la rue Saint-Jacques près de l'échangeur Turcot lui-même et, à l'autre bout, on est au-delà... on fait, on est à Montréal-Ouest à l'autre bout. Donc, deux points de franchissement. Du côté de l'autre barrière que constitue le canal, deux points de traversée du canal distant de 2.5 kilomètres.

1695 Alors, ma conclusion sur la proposition du ministère pour ce secteur, c'est qu'on ne pallie pas le manque de connexions entre les quartiers dû à la présence des barrières. Deuxièmement, on ne maximise pas dans la proposition actuelle le potentiel de développement local. On ne remédie pas au problème de mobilité des habitants de Notre-Dame-de-Grâce qui pour sortir de Notre-Dame-de-Grâce ont deux options, la rue Saint-Jacques, la rue Sherbrooke, deux rues qui convergent vers le nouveau site du Centre de  
1700 santé de l'Université McGill.

1705 Et, bon, là on est enfermé dans une logique autoroutière, je le mentionnais, avec 18 voies et en dépit du fait qu'on ait toutes ces voies, on ne règle pas les problèmes que j'ai mentionnés. Et l'intégration du transport en commun sur l'autoroute elle-même dans un corridor réservé a pour effet de ne pas bénéficier aux résidents des quartiers limitrophes, incluant les résidents par exemple de Notre-Dame-de-Grâce qui pourraient bénéficier d'un lien de transport en commun comme le tramway ou un train.

1710 Alternative : construire un boulevard urbain à très grande capacité, 6 voies minimum, doublé d'un corridor de transport en commun sur rail en surface, allonger le boulevard Cavendish vers la cour Turcot pour désengorger les rues Saint-Jacques et Sherbrooke en prévision de la venue du CSUM et construire des ponts supplémentaires sur le canal Lachine. Possibilité aussi de construire un parc sur le piémont, qui serait significatif. Et  
1715 considérer ensuite comment ce système-là avec un boulevard principal et des boulevards de moindre capacité pourraient servir au développement des aires que j'ai identifiées en bleu ici.

1720 Donc, distance entre les points de franchissement de la falaise... en fait est réduite de moitié. Distance entre les ponts, là il y a une erreur sur ma présentation, distance entre les ponts : 750 mètres en moyenne.

1725 Secteur Saint-Henri, CUSM. - Je passe rapidement. La proposition du ministère de reconstruire l'échangeur sur talus fait en sorte qu'on ajoute un mur à la barrière naturelle que constitue la falaise. J'ai pu consulter la maquette électronique préparée à la demande du ministère des Transports et ce sont des photos de cette maquette que j'ai prises.

1730 Voici ce qu'on nous propose à la falaise à proximité immédiate du CSUM. Ça m'apparaît fort problématique. Là, je dois accélérer, mais c'est un spaghetti d'accès à l'autoroute, ça crée là un *no man's land* où les piétons n'ont pas droit de cité, où les cyclistes n'ont pas droit de cité. C'est tout un territoire qui est donné à l'automobile. Je note au passage que dans la proposition, la nouvelle mouture de la proposition du ministère des Transports, on élimine les accès au réseau supérieur qui se trouvaient à proximité de la rue Sherbrooke.

1735 Le seul accès présentement se trouve en bas de la falaise, ce qui nécessite que tous les gens qui viennent du nord, des quartiers du nord, traversent le site, en fait, utilisent les mêmes voies qui sont les voies qui vont être les voies d'accès au nouvel hôpital pour accéder au réseau supérieur en bas de la falaise. Ça m'apparaît tout à fait paradoxal et  
1740 assez contre indiqué, franchement.

Autres distances. Bon, j'ai mesuré les distances qu'il y a à parcourir pour passer sous l'autoroute pour aller d'un point à l'autre, entre Saint-Jacques, en fait le long de la rue

1745 Saint-Jacques ou de la rue Saint-Rémi, entre Saint-Henri et le nouveau site de l'hôpital, 75 mètres, c'est mon estimation sur la base des documents que j'avais dans un cas ; 80 mètres dans l'autre. 80 mètres, c'est trois fois la largeur du boulevard René-Lévesque.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1750 Excusez-moi, Monsieur Gauthier, vous avez encore 5 minutes.

**M. PIERRE GAUTHIER :**

1755 C'est bien. Donc, trois fois la largeur du boulevard René-Lévesque. 80 mètres en fait, c'est à peu près la largeur du basilaire de la Place Ville-Marie. Donc, il faudrait passer sous la Place Ville-Marie pour émerger de l'autre côté.

1760 Je note qu'il y a des efforts qui sont dans le Sud-Ouest et dans Saint-Henri pour essayer de bénéficier de la venue de l'hôpital pour générer des emplois pour la population locale et essayer de générer, de bénéficier de l'activité économique qui va être associée à la venue de l'hôpital. Une succession de barrières comme celles-là me semble de nature à compromettre très gravement le potentiel de développement dans Saint-Henri.

1765 Alors, c'est une préoccupation majeure que j'ai à l'égard du projet. Je pense que dans ce cas-ci, on devrait considérer une reconstruction aérienne des ouvrages, mais qui serait beaucoup moins dommageable que ce qui est proposé.

1770 Dernier point. Dans les secteurs Galt et Cabot à Côte-Saint-Paul, on a fait avec mes étudiants une étude du potentiel de développement du secteur, du système spatial du quartier et de son utilisation, des besoins de la population. Conclusion, bon, évidemment d'autres l'ont mentionné, l'emprise de la nouvelle autoroute sur talus est beaucoup plus considérable que l'emprise actuelle, aurait un effet de barrière, d'enclavement des quartiers.

1775 On nous dit c'est pas grave, du côté de Cabot, il s'agit d'un secteur industriel. Or, notre analyse a démontré que si le secteur Cabot devait se développer dans le même sens que les tendances lourdes le long du canal avec du développement, bon, dans ce cas-ci, il serait souhaitable que ce soit un développement mixte de bonne densité, mais à prédominance résidentielle, à terme, on calcule la possibilité de 3 000 à 3 500 unités de logement, plus du commercial, plus éventuellement un petit pôle de haute technologie le long du canal. Au bas mot, un demi-milliard de dollars de développement.

1780 Alors, quand on nous dit que l'autoroute sur talus est l'option la moins chère, on constate qu'effectivement, on n'a pas mesuré le potentiel de développement, on n'a pas

1785 d'études qui ont traité du potentiel de développement qui serait sacrifié par une option ou une autre ou qui serait valorisé par une option ou une autre. En fait, nous n'avons qu'une seule option et ces considérations n'ont pas été prises en compte.

1790 Donc, trois... s'agissant de l'autoroute elle-même, et je vais conclure là-dessus, on a étudié trois possibilités avec les étudiants. Recyclage et/ou reconstruction aérienne de l'autoroute existante avec son recouvrement pour mitiger les impacts en termes de bruit, en termes de poussière et d'émission à proximité immédiate de l'ouvrage, histoire de mitiger les impacts sur le quartier et sur la population locale et de capitaliser sur le potentiel de développement qu'on trouve aux abords de l'autoroute.

1795 Deuxième option : reconstruction et enfouissement depuis la rue Eadie jusqu'à La Vérendrye ; troisième option, peut-être innovatrice cette fois-ci : enfouissement partiel, jamais plus de 240 mètres en tunnel, donc ce ne serait pas techniquement un tunnel, avec un recouvrement d'une toiture légère pour diminuer les nuisances.

1800 Donc ça, c'est l'illustration d'une de ces propositions-là. Ce que je n'ai pas, il y a un problème technique ici, il aurait fallu lancer la version PDF mais, enfin, l'exemple que vous avez dans votre dossier, puis sera disponible sur internet, l'option du recouvrement d'une autoroute avec une toiture en polycarbonate. En fait, c'est fait présentement en Chine, c'est une technologie qui existe, qui est utilisée pour des aéroports, pour des gares ferroviaires et  
1805 qui est utilisée pour une autoroute à Pékin présentement, une autoroute qui passe au-dessus d'un zoo ; alors, pour ne pas déranger la quiétude des animaux, on contrôle le bruit, on contrôle la poussière de cette façon-là.

1810 Alors moi, ce que je veux dire, et là c'est véritablement ma conclusion, c'est qu'il y a un effort de... outre le fait qu'on a des études qui nous manquent, on est orphelin d'études qui m'apparaissent absolument essentielles pour pouvoir juger de l'à-propos d'une proposition ou d'une autre, il y a un effort d'imagination à faire qui n'a pas été fait à mon point de vue et que je déplore.

1815 Le Québec, Montréal en particulier est une ville créative, une ville qui est reconnue pour la qualité de vie de ses quartiers centraux. C'est une ville universitaire, on a ici toutes les compétences techniques, j'entendais les ingénieurs s'exprimer tout à l'heure, on a tout le savoir faire nécessaire pour développer des solutions d'avenir, que ce soit des solutions innovatrices, si on doit construire une autoroute en milieu urbain densément peuplé ou alors  
1820 des solutions de transport en commun. Et il me semble que nous devrions investir à développer cette expertise plutôt que d'investir dans une solution du passé.

Merci.



**M. MICHEL GERMAIN, président :**

1825            Alors, merci pour votre présentation qui... (applaudissements)... s'il vous plaît, s'il vous plaît... qui est très bien munie en images et en cas d'espèce qu'on analyse. Personnellement, je trouve ça très intéressant comme présentation.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

1830            La proposition qui était sur la dernière image, moi, que j'ai encore devant moi...

**M. PIERRE GAUTHIER :**

1835            Ah, vous la voyez ? C'est heureux.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

1840            Oui.

**M. PIERRE GAUTHIER :**

Vous voyez la même chose, j'imagine, qu'au grand écran ?

1845            **MME ANNE-MARIE PARENT :**

Oui. Ce qui est en bas, est-ce que c'est l'effet boulevard Décarie ?

**M. PIERRE GAUTHIER :**

1850            L'effet de..?

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

1855            Boulevard Décarie, mais avec une couverture ? Est-ce que c'est semi-encasté ?

**M. PIERRE GAUTHIER :**

1860            L'idée ici, puis effectivement ce sont des hypothèses de travail qui montrent la possibilité de redévelopper sur la base d'autres prémisses. Par exemple dans ce cas-ci, de mitiger les impacts. Est-ce qu'effectivement c'est une solution qui serait recevable ? Je n'ai pas toutes les réponses à cet égard-là. Mais ce qui est proposé ici, c'est que pour les

1865 portions en récession et qui seraient ouvertes pour éviter d'avoir plus de 240 mètres à la fois  
en tunnel véritablement, la proposition ici c'est de mettre une toiture très très légère en  
polycarbonate et la prétention ici, ce serait à être validé, mais j'espère qu'on ne rejettera pas  
ça du revers de la main, en fait, c'est le cas échéant qu'on pourra étudier plus sérieusement  
des scénarios comme ceux-là, l'hypothèse c'est que ce serait une toiture légère, donc, on ne  
serait pas dans un tunnel ici techniquement parlant. Ça ne nécessiterait pas une  
1870 construction avec des corridors séparés pour l'évacuation, tout ça, les nouveaux critères qui  
s'appliquent depuis la tragédie du Mont-Blanc.

**MME ANNE-MARIE PARENT :**

Merci.

1875

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1880

**M. PIERRE GAUTHIER :**

Merci.

1885

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous allons maintenant inviter au nom de monsieur Paul Legault, un mémoire  
présenté par monsieur Fabrice Marcoux ou bien madame Nathalie Berthélemy. Alors,  
bonjour, Madame. Vous êtes madame Berthélemy ?

1890

**MME NATHALIE BERTHÉLEMY :**

Re-bonjour. Donc là, je prends la parole au nom de Paul Legault, qui est un citoyen  
et qui voudrait montrer au travers d'un petit panorama avec plusieurs photos qu'est-ce ce  
que ça signifie pour un citoyen justement d'être enclavé dans un quartier ou de ne pas avoir  
1895 accès à des voies piétonnes ou cyclistes, et comment est-ce qu'on pourrait, au contraire,  
envisager les choses en prenant en considération non seulement les aspects de la voiture,  
mais surtout les aspects des autres modes de transport que nous cherchons à prioriser  
aujourd'hui au travers de nombreux projets.

1900

Donc, un projet qui contribue à enclaver tous les quartiers avoisinants, c'est ce qu'on  
nous propose. Si on se réfère à ce qui existe aujourd'hui déjà, on voit que même si on  
pense avoir pensé aux citoyens piétonniers qui souhaitent utiliser le transport en commun, et

1905 ben, les trottoirs sont quasiment inexistant, difficiles d'accès ; les choses, le bouton pour appeler le bus est cassé, il y a très peu de choses qui permettent de prendre un bus qui est censé passer par là et prendre du monde.

1910 Donc, on voit qu'ici, on a comme deux poids, deux mesures : la voiture qui a toute la place et le piéton qui n'en a pas. Donc, on pose la question de savoir si le piéton a aussi des droits et puis le projet étant en ville, il y a quand même 400 000 habitants qui habitent dans un rayon de 2 kilomètres, eh ben, à quoi doit ressembler leur quartier, qu'est-ce qu'ils peuvent faire comme déplacement ? C'est la question que pose Paul qui habite le quartier depuis longtemps.

1915 Donc, ici, on voit des piétons qui tentent par tous les moyens de traverser un boulevard autoroutier, enfin, un boulevard avec beaucoup de voitures. Et on imagine ce que ça va donner si on multiplie le nombre de voies en passant de 12 à 18 comme c'est prévu. Et quels sont les détours que l'on va devoir faire pour pouvoir se rendre d'un point à un autre qui paraissent si proches et qui sont en définitive si éloignés.

1920 Alors, on note qu'on ne justifierait pas un aménagement par un seuil de fréquentation parce que ça doit être naturel et évident. Encore une fois, on est en ville. Encore une fois, il n'y a pas deux poids, deux mesures. Tout le monde a droit de pouvoir passer, puis au contraire, le piéton qui n'a pas une carapace pour se protéger doit être protégé en priorité.

1925 Ici, on voit aussi quels sont les aménagements qui sont proposés aux piétons qui souhaitent se rendre d'un point à un autre. Généralement peu. Souvent, les trottoirs se finissent abruptement, on ne sait pas pourquoi ; souvent, il n'y a pas de passage-piéton pour traverser la route. Même pour se rendre à un arrêt de bus comme sur la photo à droite et bien, le piéton ne peut pas aller ensuite plus loin en continuant parce que la route est terminée. Donc, c'est des photos actuelles bien sûr qui présentent la situation telle qu'elle est aujourd'hui, mais au travers de tout le projet tel qu'il a été évoqué, on ne voit absolument aucun aménagement pour le piéton.

1935 Plus proche du projet en question, il y a plusieurs problématiques vraiment très ennuyeuses, en voici quelques-unes. Le Centre Gadbois, qui est un centre qui est le deuxième à Montréal aujourd'hui pour la culture du sport. On propose à ce niveau-là non seulement de rabaisser l'autoroute au niveau du centre, ce qui entraînera, comme d'autres personnes le remarquent, beaucoup plus de pollution et puis, en plus, justement, la pollution sera plus présente parce qu'elle aurait moins l'occasion de s'échapper. En plus, le fait d'avoir aujourd'hui le Centre Gadbois dans un cul-de-sac, ça permet justement aux autres moyens de locomotion, le piéton, le vélo, de se sentir plus en sécurité, d'être dans un espace protégé, un espace pour eux.

1940

1945 Ici, on n'améliore absolument pas leur sécurité, bien au contraire. On rabaissera les voitures au niveau du sol, on prévoira des passages pour les voitures alors que ça va gêner les piétons et les cyclistes et on pourra même se servir du stationnement pour faire un raccourci si la voiture... par exemple s'il y a un embouteillage dans le coin, les voitures pourront même passer par le stationnement du Centre Gadbois pour éviter un embouteillage par exemple. Donc, on peut se demander quel type de culture physique on propose aux  
1950 citoyens.

1955 Ici, c'est la rue Carillon. La rue Carillon, c'est un passage qui est utilisé uniquement par les personnes qui habitent à proximité et c'est un passage qui est supprimé dans le projet. Donc, pourtant, justement ce qu'on chercherait à faire en priorité, ce serait de permettre aux personnes qui habitent pas loin, de pouvoir se rendre sur les voies plus communes, disons.

1960 Et puis la deuxième, ben, il y a d'autres problématiques. La problématique du passage de la piste cyclable. Paul Legault proposerait de créer une piste cyclable entre Pullman et le canal Lachine, puis ce serait d'après lui quelque chose d'assez difficile à présenter puisque justement, il y a de nombreux barrages. Et puis pour les piétons justement qui, comme on le voit sur les photos à droite, tentent de remonter le talus, ce serait sympathique de penser un petit peu à eux et puis de proposer, par exemple, des escaliers ou des espaces privilégiés.  
1965

Pour les rues Cazalais et Saint-Denis, comme on le sait, c'est des quartiers qui vont perdre beaucoup avec le projet, dont une partie va être détruite, puis là, on ne comprend pas bien comment une destruction permanente de logis peut être justifiée alors qu'il s'agit simplement de permettre temporairement de faire coexister deux voies rapides.  
1970

Pour nous, il s'agit au contraire de quartiers qui ont une forte valeur qu'il faudrait protéger, des milieux de vie qui sont beaux, qui font partie de la culture de Montréal. Donc, il faudrait plus prendre en compte les aspects de ces quartiers-là et chercher à adapter la voiture à ces quartiers plutôt que de faire l'inverse, de détruire ces quartiers pour permettre un accès à la voiture.  
1975

1980 La falaise Saint-Jacques qui a un potentiel très important. D'ailleurs, ç'a été souligné de nombreuses fois, et puis aussi aujourd'hui, un éco-territoire. Pourtant, on voit que comme la falaise Saint-Jacques est clôturée sur toute la partie supérieure, ben, elle sert de dépotoir et donc, les photos montrent qu'on peut trouver à peu près tout ce qu'on veut trouver comme déchets à recycler sur cette falaise.

Et évidemment, le projet va dans le sens d'un appauvrissement supplémentaire par rapport à cette barrière naturelle qui est un point fort pour Montréal, qui pourrait avoir un

1985 potentiel très important. Le fait de passer l'autoroute juste en dessous de la falaise contribuera à l'abimer davantage et à renforcer son côté dépotoir.

1990 Et puis, Paul Legault note aussi que dans le projet, il y a beaucoup de cynisme quelque part. Quand on dit que les espaces sous les voies autoroutières pourront être verts, il y a quelque chose qui n'est pas vraiment réalisables dans la réalité. D'ailleurs, si on regarde ce qu'on obtient, généralement les gens jettent détritrus, quand ils ne se servent pas des zones comme de simples dépotoirs pour tout ce qu'on peut trouver.

1995 À droite, on montre une photo qui n'est pas à Montréal, mais qui présente un petit centre, un petit CPE en fait sous une voie autoroutière et puis on peut se demander si c'est ça qu'on veut comme type de développement. C'est une photo qui a été prise à Hong-Kong. Et puis en bas, on voit une zone soi-disant verte à proximité d'une voie routière, mais on sait très bien qu'aucune biodiversité pourra vivre là et puis que personne n'aura envie d'aller s'y promener la fin de semaine.

2000 Un autre aspect du projet, c'est que ça va entraîner davantage de voitures sur Montréal globalement. Les personnes qui prennent aujourd'hui de plus en plus souvent le train, puisqu'il y a une augmentation de l'utilisation des trains de banlieue de 5% par an, je pense, vont être amenés à prendre plus souvent leur voiture puisque ce sera plus pratique. 2005 Donc, on peut imaginer davantage de congestion dans le centre-ville ou sur les ponts, rien qui puisse améliorer, je pense, ni l'aspect économique, ni l'aspect intéressant de Montréal.

2010 Donc, à travers de ça, on peut se demander quel type d'alternatives on peut avoir. Peu d'alternatives ont été étudiées dans le projet. Est-ce que vraiment on n'aurait pas pu passer des voies ailleurs ? Est-ce que vraiment, on n'aurait pas pu penser les choses autrement ? Donc, on aurait pu penser à de très nombreuses autres options et nous sommes tristes que ces options n'aient pas été évaluées davantage.

2015 En particulier, rien n'empêche qu'on peut penser aux piétons en amont du projet, aux cyclistes en amont eu projet comme les photos de droite. Les rails, les ponts, les trottoirs, les passages protégés peuvent être de bons copains et puis on peut se permettre de passer à droite ou à gauche d'un passage pour une voiture. En fait, il faut penser le transport comme une globalité, comme une possibilité, mais surtout penser à l'ensemble de toutes les autres options et puis penser aux aspects verts, aux aspects d'urbanisme, aux aspects de trames, etc. 2020

2025 Donc, le projet tel qu'il est présenté crée des déchirures très importantes. Il faudrait au contraire relier des pistes, voir comment on pourrait justement traverser la cour Turcot, franchir les barrières que l'on nous propose d'édifier, favoriser les passages piétons comme on voit à droite. C'est existant encore une fois. Il y a un escalier qui permet d'aller sur un

pont, mais ensuite, il n'y a plus de passage piéton, donc on se demande à quoi peut bien servir l'escalier.

2030 Voilà. Puis pour conclure, Paul Legault dit qu'on peut beaucoup mieux faire en considérant tous ces aspects et que si le sort des résidents qui habitent à proximité de l'échangeur n'émeut pas le MTQ ou les promoteurs du projet, peut-être que le sort du castor qui habite juste en dessous peut les émouvoir. C'est un castor qui s'est érigé un barrage avec toute la pollution qu'il a pu trouver aux alentours. Et puis à côté, la photo qui représente son milieu de vie.

2035 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

2040 Merci pour votre mémoire. Effectivement pour terminer avec le fameux castor urbain, c'est assez impressionnant de voir quand même qu'un castor ou qu'une famille de castors ou que des castors ont pu se maintenir dans le secteur.

**MME NATHALIE BERTHÉLEMY :**

2045 Mais on n'est pas allé le voir pour lui demander s'il était malade par contre.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2050 Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Effectivement, les images étaient très très révélatrices. Alors, nous vous remercions. Nous allons maintenant inviter le Comité logement Centre-Sud, monsieur Éric Michaud. Alors, bonjour, Messieurs. Étant donné que vous êtes deux, alors, si vous êtes tous les deux à prendre la parole, vous identifier pour les fins de la transcription.

2055 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui. Je suis Philippe Côté, je suis vice-président du Comité Logement Centre-Sud et je suis accompagné du directeur général, enfin, le coordinateur, Éric Michaud. Et donc, nous débutons la présentation de notre mémoire que nous avons déposé.

2060 Alors, c'est de rappeler que le Comité logement est un des plus anciens comités logement du Québec. Il fête bientôt son 35<sup>e</sup> anniversaire. Deux grandes missions occupent le Comité logement : c'est la défense des droits, donc, l'enjeu de l'information dans toutes les dimensions du logement, du maintien dans les lieux lorsque le logement se définit par le fait de pouvoir se maintenir dans les lieux, c'est ça le droit fondamental du droit au logement, 2065 et aussi nous faisons la promotion du logement social dans le quartier Centre-Sud qui est

donc à l'est du centre-ville. Donc, si on peut dire, nous sommes en situation de miroir avec le projet actuellement présenté qui se trouve, lui, à l'ouest du centre-ville.

2070 Ce serait de rappeler que Montréal dans la vie de ces quartiers centraux entre 1961 et 1975, donc, en 14 ans, il y a eu 32 000 logements détruits pour la modernisation de la métropole ; à l'époque, on estimait qu'il y avait 4 personnes par ménage, donc, c'est à peu près 125 000 personnes qui ont été déplacées pour réaliser ce qu'on pourrait appeler maintenant Montréal-ville moderne, dont participe justement le chantier à l'époque de l'échangeur Turcot.

2075 Alors, ce fut une opération qui a consisté dans l'est de Montréal à faire que 70% des familles ont quitté entre 51 et 71 et ç'a surtout été remplacé par du logement, disons, *bachelor*, personnel. Et ce qu'il faut surtout rappeler de toutes ces années-là, c'est que les dernières démolitions pour l'autoroute Ville-Marie ont été réalisées en 1975, peu avant la réalisation, ben, son arrêt, le moratoire sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie dû au conflit des grands travaux avec le Stade Olympique.

2080 Donc, quelque part nous vivons depuis proche de 35 ans avec aucune démolition massive, elles ont déjà eu lieu, et par conséquent, nous sommes actuellement devant un nouveau projet. Est-ce que c'est un nouveau projet ? En tout cas, j'irai assez vite en soulevant que nous souhaitons plutôt que le ministère des Transports reste justement dans son emprise, respecte, si je peux dire, le fait qu'il a déjà acquis des terrains et qu'il ne doit pas poursuivre, si je peux dire, cette erreur d'aménagement qu'a vécue Montréal au cours des années 50, 60, 70.

2090 Donc, à ce moment-là, c'est de refuser en principe les expropriations. Je pense que Montréal a déjà assez payé. Comme je le rappelle, c'est 125 000 personnes qui ont dû être déplacées, c'est à peu près au-delà de 10% de la population de Montréal qui dans ces années-là a dû être délocalisée, expropriée. Je pense que Montréal a déjà assez payé et que par conséquence, le ministère des Transports doit respecter les Montréalais et leur milieu de vie.

2100 Concernant l'ampleur du projet, pour donner une comparaison, le ministère des Transports évalue à la suite de l'opération qu'il entend faire que l'échangeur va occuper un espace de 116 hectares et j'aimerais soulever que nous, dans le Centre-Sud, on a le redéveloppement de la maison de Radio-Canada, c'est un espace de 10 hectares. Donc, toute comparaison gardée, le projet actuellement en discussion, enfin en présentation, c'est 11 fois l'espace de la maison Radio-Canada qui sera occupé par une infrastructure autoroutière.

2110 Et dans le cas de Radio-Canada, en ce qui me concerne, on voit très bien... enfin, ou difficilement l'ensemble du redéveloppement du site et avec même la maison de Radio-Canada qui l'a présenté en consultation publique devant l'Office cet hiver. Alors, on a... difficile, comment dire, pour redévelopper les terrains, c'est justement l'autoroute Ville-Marie qui fait problème, son manque d'intégration urbaine.

2115 Autrement dit, l'ensemble du projet est suspendu justement à la reconfiguration de la tranchée autoroutière et des bretelles entrée/sortie de l'autoroute. Donc, c'est pour dire que ce n'est pas évident d'avoir une autoroute en ville. Même le site de la maison de Radio-Canada qui est proche de stations de métro, proche du centre-ville, c'est à peine 11%, enfin, moins de 9 à 8% de ce que le MTQ entend utiliser comme espace montréalais à l'ouest du centre-ville.

2120 Et j'aimerais maintenant passer la parole à Éric Michaud pour aborder l'enjeu du programme Accès-Logis.

**M. ÉRIC MICHAUD :**

2125 C'est ça. Ce qu'on aimerait aussi ajouter, c'est que dans le cadre du projet, le ministère des Transports, un représentant du ministère des Transports a déclaré que des mesures de relocalisation utiliseraient le programme Accès-Logis finalement pour permettre de reloger les personnes qui vont être expropriées.

2130 Ce programme vise à loger des personnes à faibles ou modestes revenus qui ont déjà actuellement des problèmes à se loger actuellement au Québec. On les compte par... je n'ai pas amené les chiffres avec moi malheureusement, j'ai oublié mon dossier, mais on parle de plusieurs centaines de milliers de ménages. Les unités dans le programme Accès-Logis se comptent, actuellement, c'est 3 000 pour cette année, ça se compte depuis quelques années par ordre de 2 à 3 000, les unités de logements disponibles dans le programme et on considère que ce n'est pas à ce programme-là à payer pour assumer la relocation d'un projet du ministère des Transport.

2140 Il nous semble quant à nous que ça devrait être à même les budgets de transport que si on veut reloger des gens, que ça ne doit pas être pris dans les fonds du logement social, mais que ça doit être assumé à même des programmes de transport selon nous.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

2145 J'ajouterais peut-être aussi une dimension. Dans les bâtiments expropriés, enfin, les résidents expropriés, il y a aussi le 780, Saint-Rémi qui est un des rares succès d'ateliers-



résidences d'artistes et de soulever que dans le Centre-Sud, il y a beaucoup de projets qui essaient de se réaliser, aussi bien dans le Quartier des spectacles que dans une revitalisation de l'église Sainte-Brigitte.

2150           Donc, ce qui est déjà là, existant, on pourrait dire que c'est un genre de succès et que plusieurs, je le répète, comme Centre-Sud, essaieraient de mettre en place ce type d'équipement qui puisse allier le travail et l'habitation. Donc, pendant ce temps-là, Montréal essaie d'être une métropole culturelle des Amériques et je pense qu'il faudrait conserver l'ensemble de son patrimoine justement de revitalisation des quartiers centraux.

2155

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

2160           Vous avez parlé du 780, Saint-Rémi. Est-ce que vous, comme organisme, vous voyez une solution à portée de la main pour relocaliser ces gens-là dans le même type d'habitation qu'ils ont présentement ? Est-ce qu'il y a des avenues, est-ce qu'il y a un recensement de l'immeuble qui a été fait, des immeubles, ça peut être des anciennes usines, des anciens bâtiments, manufactures, qui pourraient se prêter à ce genre d'aménagement ?

2165           **M. ÉRIC MICHAUD :**

2170           Ça, je vous dirais que ça relèverait plus du comité logement du quartier ici qui le POPIR en fait, comité logement. Nous, évidemment, ce n'est pas notre secteur d'intervention, donc, on ne veut pas se hasarder dans les...

2175

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

2180           O.K., mais si vous étiez confronté à la même problématique dans votre secteur, il y aurait quoi comme avenue ?

2185

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

2190           Je répondrais qu'en principe, nous, c'est pour le droit universel au logement. Donc, on ne verrait pas une clientèle spécifique parmi une autre, pourquoi les artistes par rapport à des mères ou à des enfants, enfin, ou à des personnes âgées, et que s'il doit y avoir justement une intervention, ce serait au niveau peut-être du ministère de la Culture ou de Montréal qui veut développer l'emploi local à travers les nouvelles industries culturelles.

2195           Donc, ça ne devrait pas être le logement social qui devrait supporter des lieux de production. La mission, c'est la mission d'œuvrer. C'est des outils de travail, c'est pour ça

qu'on parle souvent de sites industriels, industries légères qui permettent d'avoir du bruit à 11 heures le soir, ou autre.

2190 Et c'est ça, on accepte mal que le logement social, les objectifs d'universalité soient, je peux dire, pervertis vers des groupes qui en ont besoin, je n'en doute pas.

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

2195 O.K., je vous remercie.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, ça va, nous vous remercions pour votre présentation.

2200 **M. ÉRIC MICHAUD :**

Je vous remercie.

2205 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous allons maintenant inviter le Centre d'écologie urbaine de Montréal, madame Annie Rochette et monsieur Pascal Gomes - on me corrigera pour le nom.

2210 **MME ANNIE ROCHETTE :**

Monsieur Gomes ne pouvait pas être présent.

2215 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Gomes, o.k.

**MME ANNIE ROCHETTE :**

2220 Alors, je vais tenter de représenter dûment mon organisme toute seule.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, à vous la parole.

**MME ANNIE ROCHETTE :**

2225

Alors, je suis Annie Rochette, chargée de projet au Centre d'écologie urbaine de Montréal. Je suis chargée de projet en développement durable. Je vais présenter brièvement le centre.

2230

C'est un organisme à but non lucratif qui existe depuis maintenant 13 ans et dans sa réflexion et son action, le centre s'inspire de l'écologie sociale pour développer et partager une expertise quant aux approches les plus viables démocratiques de développement urbain durable. On a différentes façons d'intervenir : on procède par l'éducation populaire, des projets de démonstration pour essayer de susciter l'adoption de politiques publiques, écologiques et démocratiques et bien sûr, on participe aussi aux débats publics sur des questions d'écologie et de démocratie urbaine.

2235

2240

Le droit des citoyens à prendre part aux décisions relatives à la planification et à la gestion des affaires urbaines est pour nous un principe fondamental. Le dossier du transport nous préoccupe et nous intéresse particulièrement depuis plusieurs années et est un de nos dossiers majeurs d'intervention. Entre autres, on mène actuellement un projet qui vise à repenser l'aménagement urbain pour mieux partager l'espace public entre ces divers usagers, donc favoriser par des aménagements appropriés les transports actifs et on planifie des quartiers verts dans deux quartiers de Montréal actuellement.

2245

Et on pense que si la tendance actuelle à l'accroissement des déplacements automobiles n'est pas renversée, les quartiers verts qu'on planifie vont devenir des petits oasis dans une mer de voitures et n'auront pas un grand impact sur la qualité de vie des citoyens.

2250

Je passe maintenant à la présentation de notre mémoire qui s'intitule *Pour une vision durable et une planification régionale intégrée des transports à Montréal*. La principale demande de notre mémoire, c'en est une assez radicale : c'est que le MTQ reprenne son projet depuis le départ. D'après nous, le travail doit être repris bien en amont de la conception technique des aménagements.

2255

2260

D'ailleurs, je tiens à préciser que ce n'est pas cette conception par les ingénieurs du MTQ qu'on critique, mais c'est plutôt le mandat qui leur a été attribué. On est persuadé qu'ils ont répondu de manière très compétente à ce mandat, mais c'est la vision du transport et de l'aménagement du territoire qui est sous-tendu par le mandat qu'on remet en question.

Selon nous, ça ne répond pas du tout au principe du développement durable et ça ne constitue pas une option intéressante pour le développement de la région métropolitaine et on a identifié 5 conditions pour qu'il devienne un projet durable.

2265 La première, c'est qu'il s'inscrive dans une vision commune, durable et avant-  
gardiste du développement de Montréal et selon nous, ce n'est pas le cas. Tout projet de  
transport urbain qui mise encore sur la prédominance de l'automobile relève d'une vision des  
années 50, donc, qui est complètement dépassée aujourd'hui et qui ne répond pas aux  
besoins de la ville.

2270

Selon nous, le but premier d'un système de transport, ce n'est pas d'assurer la  
mobilité, mais plutôt l'accessibilité aux lieux d'échange sociaux et économiques. Les  
autoroutes qui sont conçues pour permettre les déplacements rapides sur de longues  
distances sont nécessaires aux déplacements interrégionaux, donc, entre autres à  
2275 l'accessibilité des marchandises aux diverses régions, mais ne sont pas adaptées à la ville.

En milieu urbain, ce sont plutôt des réseaux fins et bien connectés, la mixité et la  
densité d'occupation ainsi que la diversité des moyens de transport qui assurent  
l'accessibilité. Les autoroutes au contraire constituent une barrière entre leurs utilisateurs et  
2280 le milieu qu'ils traversent. Par ailleurs, on sait que les autoroutes urbaines favorisent  
l'étalement urbain. Dans le contexte actuel où on est confronté aux changements  
climatiques et où l'approvisionnement en pétrole risque de devenir de plus en plus difficile à  
relativement brève échéance, on a plutôt besoin de densification.

2285

Enfin, puisqu'elles relient les quartiers périphériques et les villes de banlieue aux  
secteurs centraux, les autoroutes urbaines servent en bonne partie aux déplacements  
pendulaires qui pourraient être bien mieux assurés pourtant par une bonne offre de transport  
collectif plutôt que par une autoroute.

2290

Donc, selon nous, le projet devrait plutôt miser sur le transport collectif et prévoir le  
développement d'une trame urbaine sur le site plutôt que de miser sur la reconstruction des  
autoroutes.

2295

La deuxième condition, c'est que le projet soit planifié d'une manière cohérente avec  
les politiques et les plans qui ont été adoptés récemment dans la région de Montréal, entre  
autres par le gouvernement du Québec et ses diverses instances et ministères et par la Ville  
de Montréal. Il y en a toute une liste dans le mémoire, mais pour nous, les plus importants  
sont le Plan de développement durable, le Plan d'urbanisme et le Plan de transport de la  
Ville de Montréal ainsi que le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales  
2300 pour la région métropolitaine.

Tous ces plans énoncent une vision claire qui mise sur la consolidation du centre de  
l'agglomération et le transport collectif pour réduire les impacts environnementaux et  
sanitaires du développement urbain et assurer la prospérité économique de la région.  
2305 Même le MTQ a adopté un plan régional de gestion des déplacements et une stratégie de

développement durable dont les constats et principes ne sont pas respectés dans le projet Turcot. Entre autres, la stratégie qui est plus récente énonce comme orientation une planification intégrée, une réduction des gaz à effet de serre, le transport collectif et actif comme priorité et la concertation à l'échelle régionale.

2310

Si la planification du projet de réfection était fondée sur ces documents d'orientation, il proposerait une nette réduction de la capacité routière et une offre structurante de transport collectif, ce qui n'est pas du tout le cas maintenant.

2315

La troisième condition selon nous, c'est que le projet découle d'une planification régionale intégrée des transports. C'est tout à fait essentiel que le projet soit conçu en prenant en compte les autres projets de transport dans la région, et il en a beaucoup. On parle souvent de la navette aéroportuaire, du tram-train de Lachine, du prolongement du train de banlieue, mais il y en a d'autres aussi.

2320

Il y a l'autoroute, la modification de la rue Notre-Dame qui va avoir un impact, l'autoroute 25, les modifications à l'autoroute Bonaventure et même la construction de la 30 qui devraient être prises en compte. Et tout ça dans une vision globale et cohérente du transport dans la région. On devrait aussi être capable d'estimer les impacts cumulatifs de tous ces projets.

2325

D'ailleurs, la MTQ a annoncé l'amorce d'une démarche de planification durable de la mobilité dans la région. C'est dans un document de réponses à des questions de participants à cette audience publique que la MTQ mentionne cette amorce de planification. On trouve que c'est extrêmement intéressant. Il y a des éléments très pertinents là-dedans, mais on se dit que le projet de reconstruction du plus grand échangeur du Québec devrait en faire partie. C'est pour nous tout à fait inacceptable que la planification régionale se fasse après la conception du projet Turcot.

2330

Je passe rapidement sur la quatrième condition parce qu'elle me semble très évidente. C'est que le projet permette une réduction significative des déplacements automobiles et de leurs impacts environnementaux, sociaux et sanitaires. Pour ça, il faudrait que le projet propose une réduction de la capacité routière, et ce n'est pas le cas. Ça propose plutôt une légère augmentation.

2335

2340

Et la cinquième condition, c'est que le projet s'intègre bien au milieu de vie, et on ne croit pas que ce soit le cas non plus. Le projet devrait permettre de réparer les torts qui ont été causés aux quartiers environnants qui ont été touchés par l'échangeur dans les années 60. On ne pense pas que les talus, le rabaissement des voies surélevées en talus le permette. Au contraire, ça va créer des barrières encore plus imperméables et dans un

2345

contexte où l'accès au logement, principalement pour des personnes à faible revenu, est difficile, les expropriations ne sont pas acceptables selon nous.

2350 Donc, on propose plutôt ce que monsieur Longpré a qualifié d'option radicale tout à l'heure, mais l'aménagement d'une trame urbaine, oui, de boulevard urbain dans l'axe est-ouest qui peut être desservi autrement que par des autoroutes selon nous et on souhaite aussi que le projet intègre la nature plus qu'il le fait maintenant.

2355 En conclusion, on demande donc au MTQ de revoir entièrement son projet à la lumière d'une planification intégrée et concertée avec tous les acteurs concernés, soient les acteurs de l'environnement, des affaires municipales, les diverses administrations municipales concernées, la santé publique et les agences régionales de transport.

2360 Donc, on souhaite une planification qui propose pour Montréal une vision durable du transport et de l'aménagement du territoire.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2365 Nous vous remercions pour votre présentation. J'aimerais ça revenir sur la mission de votre organisme. Votre organisme, pouvez-vous m'en parler un petit peu plus ? Vous l'avez résumé au début du mémoire en quelques lignes. Votre organisme, c'est quoi ? Il existe depuis 96, mais plus particulièrement, ses réalisations, c'est quoi jusqu'à maintenant ?

**MME ANNIE ROCHETTE :**

2370 On travaille à la fois sur l'environnement, les questions d'environnement et de démocratie à l'échelle urbaine.

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

2375 Et vous faites des séances d'information ? Quand vous parlez de démocratie, vous amenez les gens à participer ? Qu'est-ce que vous faites exactement ?

**MME ANNIE ROCHETTE :**

2380 On essaie de faire en sorte que les structures, municipales entre autres puisqu'on intervient à l'échelle municipale, soient les plus démocratiques possibles, donc fassent de la place aux citoyens, pas seulement par de la consultation, mais en amont. On essaie de faire en sorte que les citoyens participent pleinement à la planification de l'aménagement  
2385 pour leur ville.

C'est le Centre d'écologie urbaine qui a été derrière l'adoption du budget participatif dans le Plateau Mont-Royal. Le Centre a beaucoup travaillé aussi à l'élaboration de la Charte des droits et responsabilités ; il a été un peu l'initiateur de ça, de la Charte des droits et responsabilités de Montréal, donc sur le volet démocratie.

2390

Pour ce qui est de l'environnement, on propose des pratiques écologiques aux citoyens, mais aussi, on essaie d'influencer les politiques publiques pour faire en sorte par exemple qu'on adopte des politiques plus écologiques en matière de transport, gestion des matières résiduelles, etc.

2395

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Et j'imagine que vous participez régulièrement... lorsque l'Office de consultation de Montréal tient des consultations, est-ce que vous participez régulièrement ?

2400

**MME ANNIE ROCHETTE :**

Pas à toutes, ça dépend de nos disponibilités. On est un petit organisme, donc... On mène des projets aussi de démonstration. J'ai parlé précédemment de notre projet de planification de quartiers verts. Donc, la réalisation de ces projets de démonstration nous occupe beaucoup aussi, mais oui, on essaie de participer aux consultations publiques.

2405

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Très bien, nous vous remercions pour votre présentation.

2410

**MME ANNIE ROCHETTE :**

Merci à vous.

2415

**M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, c'était la dernière présentation que nous avons cet après-midi. Alors, nous allons lever la séance pour poursuivre ce soir à compter de 19 heures et je vous souhaite un bon souper.

2420

\*\*\*\*\*

2425

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

2430

ET J'AI SIGNÉ:

2435

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**