

**Mémoire présenté au bureau des audiences publique**

Projet de reconstruction du complexe Turcot

Pierre Zovilé

Juin 2009

## **Table des matières**

<b>1. Présentation personnelle.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Intérêt envers le projet.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Intérêt envers les changements climatiques.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Intérêt envers le patrimoine historique bâti.....</b>	<b>6</b>
<b>5. En quoi le projet présenté par le MTQ m'affecte.....</b>	<b>7</b>
<b>6. Préoccupations liées au projet.....</b>	<b>8</b>
<b>7. Suggestions et commentaires.....</b>	<b>9</b>
<b>8. Position quand à l'autorisation du projet.....</b>	<b>11</b>

## 1. Présentation personnelle

Je suis locataire au 780 St-Rémi. J'exerce mes activités professionnelles à partir de mon domicile depuis 1987 dans le domaine du design, de la communication et des nouveaux média. Parallèlement je poursuis une carrière artistique pour laquelle j'ai bénéficié à plusieurs reprises de subventions du Conseil des Arts du Canada, section nouveaux médias.

J'ai successivement habité : un loft boulevard St-Laurent de 1984 à 1992, un bungalow (construit en 1968) à Boucherville de 1992 à 1998 avant de m'installer "temporairement" au 780 St-Rémi en Novembre 1998. J'ai toujours possédé une automobile jusqu'en décembre 2007 où mes déplacements professionnels se trouvèrent de moins en moins fréquents jusqu'au moment où ils ne justifiaient plus l'usage permanent d'une automobile. J'ai donné mon dernier véhicule à la Fondation Canadienne du Rein dans le cadre du programme auto-rein (recyclage du véhicule au profit de la recherche).

En tout j'ai vécu et travaillé pendant dix neuf années dans des lofts. Cette expérience de longue durée s'est avérée riche en enseignements, elle a largement contribué à la lente élaboration d'un style de vie qui repose sur un équilibre entre le temps consacré au travail rémunérateur et le temps consacré à la vie de famille. Architecte de formation et utopiste de coeur, j'ai été le cobaye de mes convictions: à propos de la qualité des volumes habitables et de la manière de les utiliser ainsi que dans les promesses d'une vie meilleure et mieux remplie grâce au progrès technologique. Dans les deux cas, le projet de vie s'est révélé plus complexe que prévu et à été la source de plusieurs déconvenues. Mais en bout de ligne, ces années d'expériences ont abouties à un style de vie équilibré dont je connais maintenant les limites et les paramètres indispensables à sa réussite et qui je pense ne représente pas de risque pour le fragile environnement qui est devenu le nôtre.

J'ai un fils de 20 ans qui vit avec moi à temps partagé. Il entre à l'université de Montréal en économie à l'automne prochain. Il appartient à la génération qui devra vivre avec nos erreurs.

## 2. Intérêt envers le projet

J'ai porté un vif intérêt au projet de rénovation de l'échangeur Turcot dès que j'ai appris que le nouvel aménagement proposé par le MTQ engendrait la démolition de l'édifice qui abrite mon domicile et lieu de travail ainsi que celle de plusieurs habitations voisines rue Cazalais.

Démolir des habitations parfaitement viables m'apparaît complètement anachronique lorsque l'on prône le développement durable.

Je me suis donc attaché à essayer de comprendre la démarche du MTQ dans ce projet.

J'ai participé activement à la plupart des séances d'information, ainsi qu'à de nombreuses réunions organisées par les groupes de citoyens, les organismes concernés par ce projet et le promoteur. J'ai aussi complété mes connaissances personnelles par diverses recherches sur des projets de rénovation urbaine réalisés dans d'autres villes qui représentent une nouvelle manière de considérer l'urbanisme. Je fais partie du groupe de locataires qui a mis sur pied le comité des résidents du 780 St-Rémi où chaque semaine nous échangeons sur les divers aspects du projet en essayant d'appréhender l'avenir. J'ai aussi entrepris des recherches personnelles sur l'historique de l'édifice ainsi que sur le quartier St-Henri. J'ai fait la connaissance de Daniel Guilbert qui étudie avec beaucoup de soin l'histoire du quartier St-Henri et plus particulièrement le patrimoine industriel, ses informations précieuses m'ont aidé à mieux comprendre l'histoire du quartier et d'une certaine manière comment et pourquoi nous sommes arrivés à la typologie actuelle. Je dois aussi mentionner l'aide précieuse de M Pierre Brisset du GRUHM qui m'a permis de mieux comprendre de nombreux aspects du projet et comment dans le temps les infrastructures autoroutières ont occupé le terrain et leur fonction dans le réseau montréalais. J'ai aussi consulté avec beaucoup d'intérêt les résultats des travaux universitaires ayant pour sujet l'échangeur ou les quartiers qu'il traverse. Dès que les documents du promoteur ont été publiés, j'ai téléchargé les soixante-neuf fichiers PDF disponibles pour lesquels je n'ai malheureusement pas eu le temps disponible pour en faire la lecture intégrale. J'ai assisté et participé aux premières audiences publiques et complété mon suivi au moyen des enregistrements audio. J'ai consulté avec attention la plupart des documents déposés par les participants et j'ai suivi la couverture du projet dans les médias (TV, presse écrite, internet). Mon courriel s'est retrouvé dans plusieurs fils de discussion, ce qui m'a permis un suivi régulier de l'évolution du projet.

Je pense avoir acquis une connaissance générale du projet qui malheureusement confirme ma première impression:

le projet présenté par le promoteur est une intervention brutale sans respect pour le quartier et ses habitants et dont les conséquences sur l'environnement immédiat risquent de donner des résultats contraires aux objectifs du développement durable.

Ce projet présente toutes les caractéristiques d'un projet bâclé, sans vision globale cohérente, habillé avec une couche minimum de vert conforme et motivé principalement par une peur panique de voir les événements tragiques du viaduc de La Concorde se répéter.

### 3. Intérêt envers les changements climatiques

En quoi le projet présenté par le MTQ rejoint-il les objectifs de la loi sur le développement durable ?

C'est la première question que j'ai posé à l'occasion de la première séance d'information tenue par le MTQ au tout début du projet. Pour toute réponse j'ai obtenu "On maintient en place une structure essentielle pour l'activité montréalaise donc c'est une démarche durable" Devant le caractère sibyllin de la réponse je n'ai pas osé approfondir le sujet de peur d'incommoder le panel !

Les rapports du Club de Rome (1972@1974) ont été les premiers documents largement diffusés à propos de l'impact des activités humaines sur l'environnement. J'ai personnellement entendu parler du réchauffement climatique et de ses multiples conséquences pour la première fois en 1973, pendant mes études. Le concept même de développement durable a été élaboré à cette époque et est pratiquement passé inaperçu lorsque le débat de l'époque s'est concentré sur la croissance zéro. Il a finalement trouvé un premier aboutissement en 2005 avec l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto. Donc trente-trois années se sont écoulées entre le moment où l'on a tiré le signal d'alarme et l'adoption des premières dispositions dont chacun sait qu'elles sont à la fois insuffisantes et inapplicables.

Aujourd'hui il semble bien que le libéralisme sauvage qui a caractérisé les 30 et quelques dernières années ait atteint ses limites. L'activité économique mondiale des douze derniers mois a été pour le moins mouvementée: le prix du baril de brut a atteint des records, le trésor Américain a renfloué les banques pendant qu'un nombre anormalement élevé de grands financiers sautaient par la fenêtre ou finissaient au placard et aujourd'hui l'ex-géant de l'industrie mondiale de l'automobile agonise au tapis !

Nous vivons donc une époque charnière où certain mythes s'effondrent et **où notre imagination doit être fortement sollicitée afin de gérer au mieux notre faculté d'adaptation**. Notre société n'a pas non plus complètement assimilée les conséquences de la révolution technologique entamée au début des années 80 avec l'informatique, 1990 avec Internet, 2000 et plus avec le commerce électronique, les vidéo conférences, l'échange de documents électroniques et tous les progrès qui ont rendu certains déplacements physiques superflus.

L'ensemble des changements des 20 dernières années a aussi provoqué une accélération générale de notre rythme de vie au point où le temps consacré aux déplacements est devenu un facteur déterminant dans nos choix de vie à long terme et quotidiennement. Le nombre sans cesse croissant de nouveaux véhicules: automobiles et camions lourds a atteint un niveau qui a dépassé la capacité des infrastructures en place. La moindre panne, accident ou travaux d'entretien sur le réseau provoque des congestions qui affectent le fonctionnement de l'ensemble de la société au quotidien.

Avant d'investir des sommes considérables dans des infrastructures autoroutières inadéquates, même si l'échangeur Turcot était flambant neuf, les problèmes de circulation de l'agglomération Montréalaise seraient identiques, un consensus minimum doit être atteint quand à l'avenir de cette structure. Dans une démocratie qui respecte ses engagements, Il revient aux citoyens le droit de décider des priorités qui régissent le développement de leur milieu de vie.

#### **4. Intérêt envers le patrimoine historique bâti**

L'édifice situé au 780 St-Rémi a été construit en 1922 par Impérial Tobacco sur l'initiative de Sir Mortimer Barnett Davis lorsqu'il cherche à contrôler les réseaux de distribution des produits du tabac en imposant aux grossistes des contrats d'exclusivité. Au début des années 1920, l'Imperial Tobacco établit son propre réseau de détaillants en tabac. C'est pour répondre à cette stratégie d'expansion que l'entrepôt de tabac a été construit rue St-Rémi à proximité des voies du Grand Tronc. Construit en béton, selon les plus récentes normes de l'époque qui incluaient des contraintes sismiques ainsi qu'une capacité à résister aux incendies. Ces caractéristiques architecturales en font d'une certaine manière une construction durable façon 1922. On peut ajouter que sa durabilité a aussi été validée au chapitre de la reconversion qui s'est effectuée progressivement au fur et à mesure que les entreprises délaissaient l'édifice, des locataires privés occupaient les espaces laissés vacants.

D'un point de vue historique, il représente le dynamisme économique et le savoir-faire des années vingt. Il fait partie du paysage de St-Henri depuis quatre-vingt sept ans et est une des dernières silhouettes caractéristiques qui identifient le quartier. Le démolir revient à effacer un autre élément de notre patrimoine bâti, plusieurs pages de l'histoire de Montréal et de la mémoire collective et bien entendu faire perdre au quartier St-Henri un peu plus de son identité.

L'ensemble des lofts du 780 St-Rémi constitue d'autre part un témoignage exemplaire de l'imagination et du talent créatif des Montréalais à occuper le terrain et à se créer des espaces de vie dans les édifices laissés pour compte. Le résultat est autant de réponses aux besoins insatisfaits par les "produits" disponibles sur le marché de l'habitation.

La reconversion des grands édifices héritage de notre histoire économique et sociale en habitation est un apport indispensable pour maintenir la diversité des espaces de vie disponibles.

## 5. En quoi le projet présenté par le MTQ m'affecte

- Il démolit mon habitation et lieu de travail et met en péril mon entreprise.
- Il est aux antipodes de tout ce que j'ai appris pendant les dix années que j'ai consacré à l'étude de l'architecture à École Nationale Supérieure des Beaux Arts-UP6 Paris et à l'École d'Architecture de l'Université Laval dont j'ai obtenu un baccalauréat en 1982.
- Il ne correspond pas non plus à l'idée même de développement durable telle qu'elle est décrite dans la loi, présentée dans les médias, les publications spécialisées, les groupes de discussion.
- Le comportement du promoteur laisse planer un sérieux doute quand à la viabilité de l'exercice démocratique ce qui choque profondément le citoyen que je suis. En effet tout au long des derniers mois malgré les demandes répétées de plusieurs professionnels du cadre bâti, universitaires et intervenants concernés par le projet qui ont réclamé des documents informatiques de format DWG / DXF, normes utilisées par tout les bureaux d'architectes et d'ingénieurs à l'échelle planétaire, le promoteur n'a JAMAIS répondu favorablement à cette requête, se bornant à fournir systématiquement des fichiers au format pdf protégés de surcroît de manière à rendre très complexe l'utilisation électronique des données ainsi présentées. Les prétextes invoqués lors des périodes de questions sur le sujet ont été aussi nombreux que farfelus. Il me semble qu'une série de plans électroniques au format AutoCad™ aux échelles appropriées pour l'étude rapprochée et la vision d'ensemble, accompagné d'un modèle tridimensionnel dans lequel on retrouve en couches distinctes le relief du site, les rues, les édifices et l'état existant de la structure auraient été un excellent dossier de départ pour qui souhaite se livrer à l'exercice de recherche et de conception. Je suppose que toutes ces informations sont du domaine public sachant qu'elles sont toutes accessibles gratuitement via internet (NavUrb / Topographie Satellite Radar). Par ce comportement contraire à son discours le promoteur démontre qu'il n'a nullement l'intention de partager l'information contrairement à ce que M. Dubé a affirmé à maintes reprises. Il en est de même pour l'intérêt porté par le promoteur à toutes les tentatives d'alternative qui ont été proposées recevant pour réponse un commentaire désobligeant du style "c'est du travail d'architecte..." ou invoquant une nouvelle norme, disposition ou amendement rendant la proposition inapplicable. Même les projets de rénovation urbaine reconnus à l'échelle internationale comme des exemples modèles qui ont été pris comme référence par certains participants ont été dénigrés et qualifiés de sujets sans intérêt.
- Ce comportement difficilement acceptable vient rajouter une pression supplémentaire, sur l'incertitude engendrée par l'objectif d'une expropriation. Pour ce qui concerne ma connaissance historique du Québec le mot expropriation rime avec Mirabel.  
Une tragédie en 4 actes: I - le délire mégalomane II - l'abus de pouvoir III - le gaspillage de fonds publics IV - les vies gâchées.

La démarche que j'ai dû entreprendre pour m'informer et être en mesure de défendre mes intérêts réclame un surplus de travail et de réflexion. Elle accapare quotidiennement une partie de mon temps, m'oblige à faire des journées plus longues et m'a contraint au report temporaire de deux projets importants afin de consacrer le temps nécessaire à l'aboutissement du présent document. Cette situation de menace et d'incertitude perturbe mes activités professionnelles et réduit ma capacité de concentration.

## 6. Préoccupations liées au projet

L'incapacité du MTQ à remplacer mon espace de vie à l'identique (ou caractéristiques similaires).

La seule information que j'ai réussi à obtenir auprès de RESO à propos du projet de la cité des artistes, dont la description trouvée sur internet a suscité ma curiosité :

"c'est un projet pour 2011" ??

Sans savoir si l'on parle du début de la conception, de la construction, ou de l'inauguration.

Malgré plusieurs appels et deux conversations avec 2 personnes différentes je n'ai pas obtenu plus d'information.

Les réponses du promoteur contenues dans le document DQ2,1 (p-2 et 3) n'apportent rien de nouveau. Il s'agit intégralement de la même litanie entendue à plusieurs reprises. "Contactez les organismes suivants, ou débrouillez-vous" Ces propos n'ont rien de rassurant pour la centaine et plus de personnes qui vont se retrouver sans domicile. Au nombre des futurs expropriés figure un couple des personnes âgées très touchant que j'ai rencontré à l'occasion d'une réunion de quartier, leur témoignage était très émouvant, l'espace d'un instant j'ai revu mes grand-parents. L'idée de les savoir confrontés à cette réalité reste très pénible. Les réponses servies par le ministère qui s'appliquent aussi aux résidents de la rue Cazalais les concerne autant que chacun de mes voisins en plus d'être inacceptables, elles représentent un grave manque de respect à l'endroit des personnes âgées.

La proposition de MTQ présente une solution unique qui semble bien être sans appel.

Sur le terrain, derrière le 780, le 5 juin j'ai remarqué que des poteaux avaient été installés afin de clôturer le terrain, quelques jours plus tard, le grillage était installé, hier dans la nuit du 10 au 11 juin un camion à été vu par un locataire en train de vider son chargement en plein milieu du site, c'est le bruit de la porte de la benne en se refermant qui à attiré l'attention de mon voisin. Si les travaux ont déjà commencé, la nuit en plus, ??? pourquoi suis-je ici à 3h53 du matin en train de raconter ma vie dans le cadre d'un exercice de démocratie qui en a de moins en moins l'air ?

Aucune analyse récente du milieu urbain (DT2 - transcription des audiences)

Comment peut-on décider de bouleverser une surface aussi étendue et diversifiée sans avoir au préalable fait la moindre enquête de terrain ?

Cette seule raison est suffisante pour renvoyer le ministère des transports à sa table à dessin. Elle confirme l'attitude négligente du promoteur à l'endroit des milieux traversés et son orientation exclusivement dirigée vers l'automobile et le transport routier.

La solution retenue de "mise en remblais" est un coup dur porté à la continuité du tissu urbain. Rien dans ce geste ne va consolider ce qu'il reste de la trame urbaine historique du quartier, continuer le maillage, apporter quelques valeurs ajoutées pour ceux qui quotidiennement ou de manière épisodique utilisent ces lieux. Elle augmente l'emprise au sol des surfaces de roulement auquel on doit ajouter les talus qui à toutes fins utiles deviendront des endroits de non-lieu pour les riverains et les habitants. Le résultat est l'isolement de certains quartiers et le partage en zones distinctes dont la perméabilité laisse à désirer particulièrement si l'on considère le point de vue du piéton, du cycliste ou de l'utilisateur de transport en commun.



## 7. Suggestions et commentaires

Un véritable débat de société m'apparaît indispensable.

Le cas de Turcot doit être le théâtre d'un véritable débat de société sur la notion même de déplacement. Toutes les options visant à réduire le trafic routier doivent être explorées en profondeur en prenant en considération l'ensemble des changements imposés par les nouvelles conditions qui régissent l'économie mondiale.

L'ampleur de ce chantier et son impact sur le milieu est trop important et implique trop d'entités distinctes pour que sa conception soit pilotée avec autant de rigidité et d'arrogance par le Ministère des transports.

Dans la situation actuelle, l'approche à privilégier est la disparition progressive de la structure, exception faite du lien Nord-Sud en déplaçant le volume du trafic vers du transport en commun de qualité pour les déplacements personnels et vers un itinéraire de contournement qui reste à compléter pour le transport routier.

Il ne fait aucun doute que la structure est arrivée en fin de vie utile. Toutefois sa durée de vie pourrait être allongée en réduisant les contraintes qu'elle subit. Réduire et contrôler rigoureusement la vitesse, imposer une limite de poids pour les camions sont des mesures qui permettraient de maintenir la structure fonctionnelle le temps d'aménager les infrastructures de remplacement indispensables avant de procéder à la destruction définitive de l'échangeur.

Depuis 10 ans, de ma fenêtre je peux quotidiennement être témoin des problèmes de congestion dans l'échangeur Turcot. La situation varie selon le rythme des travaux mais n'a pas vraiment évolué dans le temps enfin de manière perceptible.

Mettre l'échangeur au sol tel que planifié par le MTQ règle seulement deux problèmes:

- la sécurité de la structure (ref Viaduc La Concorde à Laval)
- une plus grande facilité à en assurer l'entretien

En contre partie, l'approche retenue compromet définitivement le développement et la progression d'une trame urbaine continue vers l'Ouest ainsi que celui des activités humaines sur le terrain. La proposition réquisitionne l'espace disponible au seul profit de la circulation automobile aux dépens des résidents sans apporter de bonification spatiale ni aucune autre forme qui puisse améliorer les conditions de vie dans le quartier. Dans un quartier bordé d'un côté par la falaise et de l'autre par un canal et traversé en son milieu par une voie ferrée double l'intervention du promoteur revient à condamner littéralement l'une des extrémités.

Mais la structure au sol ne changera en rien les problèmes de congestion quotidiens dont souffre l'échangeur Turcot. L'émission de polluants résultant du trafic routier restera identique.

Entendre que "la pollution générée par la circulation se réduira d'elle même au fur et à mesure que les automobilistes adopteront des véhicules électriques" est de loin la plus grosse ineptie entendue dans tout le débat sur le sujet. Est-il besoin de rappeler que voici quelque temps les bio-carburants étaient présentés comme une des solutions miracle à la pollution automobile jusqu'à ce que l'on réalise que le carburant vert déstabilisait le cours des produits alimentaires et que la pollution causée par une agriculture dépendante des engrais, pesticides et insecticides était tout aussi dommageable à l'endroit des nappes phréatiques que la pollution produite par le moteur à explosion l'est pour l'atmosphère.

Les véhicules électriques sont certes propres à l'usage, mais leur production génère une pollution équivalente à celle des véhicules traditionnels. Pour ce qui concerne les dispositions à

prendre en fin de vie du véhicule, le sujet n'est pas encore au goût du jour. On sait toutefois que le coeur énergétique du moteur comprend une batterie contenant acides et métaux lourds dont la manipulation et le recyclage sont particulièrement délicat compte tenu de la toxicité des composantes. La solution la plus propre pour limiter la pollution résultant du trafic routier passe par le transport en commun. Le contenu au chapitre transport en commun présenté par le MTQ ne correspond ni aux besoins ni à ce que la population et les groupes impliqués réclament. Le document DB12 (courriel de M. François Arsenault / STM) lève une partie du voile sur les relations du promoteur avec ses principaux partenaires. Une fois de plus la réalité semble être différente de la version romancée servie au public.

Dans ses présentations Monsieur Dubé fait grand cas du "Just in Time", un précepte issu des géants de la grande distribution qui consiste à avoir plus de marchandises sur la route que dans les entrepôts. Cette conception de la distribution est à mon avis à l'opposé des objectifs d'un développement durable. Elle n'a, à ma connaissance jamais été validée par aucune législation ni aucun règlement d'encadrement minimum. C'est une stratégie qui prétend aux économies et à une meilleure utilisation des ressources mais qui n'a jamais mesuré les effets secondaires qu'elle engendre (pollution sonore et atmosphérique, dégradation accélérée des infrastructures routières et autoroutières, augmentation des accidents de la route, 35% des accidents implique ou sont provoqués par des camions). Avant de présenter un tel argument, il me semble qu'un débat sur le sujet serait de mise afin que la population se prononce sur la validité du "Just-In-Time" qui vise à faire faire des économies aux multinationales et à la grande industrie aux dépens de la santé et de la qualité de vie des citoyens. Ce débat ne concerne pas seulement les habitants des quartiers limitrophes de l'échangeur Turcot mais bien tous ceux qui utilisent quotidiennement les routes et autoroutes du Québec ainsi que ceux qui ne les utilisent pas mais contribuent toutefois à leur financement.

## **8. Position quand à l'autorisation du projet**

Étant donné la teneur du projet, la façon et les conditions dans lesquelles il a été présenté par le promoteur je considère ce projet comme inacceptable pour les raisons suivantes:

- il compromet définitivement le développement de plusieurs quartiers;
- il n'apporte aucune valeur ajoutée au contexte urbain;
- il n'améliore en rien la situation du transport en commun;
- il ne favorise pas la réduction des GES;
- il ignore complètement les besoins des cyclistes et des piétons en matière de réseaux;
- il ne crée pas les conditions favorables au retour des habitants des banlieues vers la ville;
- il ne règle pas les problèmes de congestion de l'échangeur Turcot;

...et bien entendu il démolit mon habitation.

P. Zovilé  
Juin 2009