



262 P NP DM36

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

FRONT D'ACTION POPULAIRE EN RÉAMÉNAGEMENT URBAIN

180, boul. René-Lévesque Est, local 105, Montréal (Québec) H2X 1N6

Tél. : (514) 522-1010 • Téléc. : (514) 527-3403

Courriel : frapru@cooptel.qc.ca • Web : <http://www.frapru.qc.ca/>

Projet de reconstruction du complexe Turcot

**Avant d'agir localement
Faut penser globalement**

**Mémoire
du Front d'action populaire en réaménagement urbain
(FRAPRU)**

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

15 juin 2009

Avant d'agir localement Faut penser globalement

1- Présentation

Le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) est un regroupement québécois. Il a pour mission la promotion du droit au logement, la défense collective des droits des locataires et le maintien des populations résidentes dans les quartiers populaires. Il est composé de 130 groupes membres dont près de 60 à Montréal.

Au cours des dernières années, le FRAPRU a souvent eu l'occasion de mentionner, principalement à l'administration municipale, son point de vue sur les grands projets de développement prévus sur l'île de Montréal. Encore une fois, nous ferons l'exercice, mais nous pensons que le ministère des Transports du Québec (MTQ) a le désir d'aller trop vite. **D'entrée de jeu, nous demandons au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de mettre un frein aux velléités du ministère.**

Nous tenons à mentionner que le FRAPRU appuie de façon inconditionnelle le mémoire présenté par le POPIR Comité logement.

2- Profil d'un quartier

Le quartier St-Henri, dans le Sud-Ouest de Montréal, est un quartier de locataires à plus de 85 % (5 970), comparativement à un peu plus de 65 % pour la ville de Montréal. Plus de 2 150 des ménages locataires de St-Henri consacrent 30 % et plus de leur revenu pour se loger et plus de 1 000 doivent mettre plus de la moitié de leur revenu pour se loger.

De plus, et le point n'est pas négligeable dans le contexte d'éventuelles expropriations, le taux d'inoccupation général pour le Sud-Ouest n'est que de 2,3 %, donc en dessous du 3 % reconnu pour être un seuil d'équilibre du marché¹. Aussi, les logements pour personnes seules ainsi que pour les grandes familles sont quasiment inexistantes (1,3 % pour les logements d'une chambre à coucher). À la rareté des logements et à la pauvreté des locataires, s'ajoutent les importantes hausses de loyer. De fait les loyers ont augmenté de 14,9 % entre 2005 et 2008, ce qui est largement supérieur au taux d'inflation². Tout ça, dans une période de croissance économique. Les locataires de St-Henri partent bien mal pour faire face à la crise économique dans laquelle nous sommes.

¹ Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement.

² Durant la même période, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 11,5% dans la région métropolitaine de recensement de Montréal. Source : Statistique Canada.

3- Expropriations

Le premier effet du projet de l'échangeur Turcot est l'expropriation de plus de 160 ménages, dont une majorité de locataires. Rappelons que ce serait la deuxième fois que l'on chasse des personnes de ce quartier pour le bénéfice de l'automobile.

Le quartier St-Henri étant très affecté par la crise du logement, l'expropriation de ces ménages locataires arrive objectivement à un bien mauvais moment. Malgré le désir du MTQ de vouloir reloger les locataires, il est évident que cela pose des problèmes à plusieurs niveaux.

Premièrement, être délogé signifie être dépossédé de son lieu de vie, d'appartenance. Ce qui peut avoir des conséquences néfastes pour plusieurs personnes. Stress excessif, difficultés scolaires pour certains enfants (pouvant mener au décrochage) et de manière générale perte de jouissance d'un milieu social et d'un réseau d'entraide communautaire.

Deuxièmement, cela entraîne inévitablement des coûts. Même si une aide financière était allouée, des dépenses seraient encourues par ces ménages. Comme on le sait, ce n'est pas tout le monde qui en a les moyens.

Troisièmement, il est loin d'être garanti que les ménages locataires pourront avoir un nouveau logement qui leur convient à un prix acceptable.

De plus, quoique le MTQ aurait demandé une réserve de 160 unités de logements dans le programme AccèsLogis, il est presque assuré que ces nouveaux logements ne seront pas construits en temps. Aussi, nous trouvons inapproprié que des unités de logement social prévues au dernier budget soient prises afin de reloger des ménages expropriés pour des fins d'autoroute. Advenant que les expropriations se maintiennent, ce que nous voulons à tout prix éviter, nous demandons que ces nouveaux logements sociaux soient financés indépendamment des unités déjà budgétés par le Gouvernement du Québec.

Nous demandons au MTQ de revoir ses plans afin d'éviter les expropriations.

4- Transport, environnement et modernité

Nous croyons que les mentalités, la technologie et la créativité sont assez fortes pour que l'on conçoive une infrastructure respectueuse de l'environnement et des personnes. Pensons seulement aux effets néfastes sur la santé d'être à proximité de

voies de circulation dense. Ce sont toujours les personnes des quartiers populaires qui doivent subir les affres du supposé progrès.

Plusieurs intervenantEs ont déjà émis des propositions à ce sujet. Nous pensons qu'il faut réfléchir à toutes les éventualités, tant du point de vue du design, que du modèle de transport que nous voulons privilégier pour le présent et l'avenir. De plus en plus de personnes, de groupes et d'institutions penchent du côté du transport collectif. Nous joignons notre voix à ceux-ci.

Nous demandons donc que le projet de l'échangeur Turcot favorise le transport en commun.

Il est temps qu'au Québec, et plus particulièrement à Montréal, les projets d'infrastructures rentrent dans le 21^{ème} siècle. La vision de la modernité des années 1950 à nos jours est tout aussi d'actualité que le train à vapeur. Il faut repenser la modernité en fonction de l'environnement et des populations. Il faut revoir la Ville dans l'esprit du bien être des communautés.

Enfin, nous sommes persuadés qu'il est illogique, contre-productif, voire grotesque, de planifier une telle infrastructure sans prendre en compte l'ensemble des plans qui sont sur la planche à dessin (Griffintown, Autoroute Notre-Dame, le CHUM, Autoroute Bonaventure/Cité du Havre, etc.). Il faut être capable d'avoir une vue d'ensemble si l'on veut construire notre ville de la manière la plus socialement acceptable, tout en favorisant un débat réellement démocratique.

En ce sens et pour conclure, nous exigeons que :

- **le BAPE recommande un moratoire sur le projet de l'échangeur TURCOT;**
- **le Gouvernement du Québec impose ce moratoire au MTQ;**
- **la Ville de Montréal organise une vaste consultation sur l'ensemble des grands projets (Griffintown, Autoroute Notre-Dame, le CHUM, Autoroute Bonaventure/Cité du Havre, etc.);**
- **le Gouvernement et la Ville revoient leurs plans pour chacun des projets en ayant à l'esprit un développement urbain respectueux de l'environnement et des personnes (principalement les plus dépourvues financièrement);**
- **le Gouvernement et la Ville s'engagent dans tous les cas à maintenir les populations actuelles dans leurs milieux respectifs.**