

MÉMOIRE DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

Audience publique du BAPE



Projet de reconstruction du complexe Turcot

Présenté aux membres
de la commission d'enquête
du Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement (BAPE)

Le 16 juin 2009

MÉMOIRE DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

Audience publique du BAPE

Projet de reconstruction du complexe Turcot

Présenté aux membres
de la commission d'enquête
du Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement (BAPE)

Le 16 juin 2009

Table des matières

| | |
|--|----|
| Sommaire du mémoire | 5 |
| Présentation de l'arrondissement du Sud-Ouest | 7 |
| 1. Mise en contexte et préoccupations de l'arrondissement | 9 |
| 2. Principaux enjeux pour le Sud-Ouest et demandes de l'arrondissement | 13 |
| 2.1 Les expropriations de résidences, de commerces et d'industries | 13 |
| 2.2 L'aménagement du territoire : remblais, talus et murs de soutènement | 15 |
| 2.3 La qualité de l'air | 19 |
| 2.4 Le pôle Gadbois et son complexe récréatif | 21 |
| 2.5 Les bassins de rétention | 25 |
| 2.6 L'expropriation d'installations municipales : cour de voirie Eadie et écocentre | 27 |
| 2.7 L'impact économique du projet | 29 |
| 2.8 La mise en œuvre du chantier | 31 |
| 2.9 La falaise Saint-Jacques et le développement de l'ancienne cour de triage Turcot | 33 |
| 2.10 La circulation dans le quartier de Saint-Henri | 35 |
| Conclusion | 37 |
| Résumé des principales demandes | 39 |

Sommaire du mémoire

L'arrondissement du Sud-Ouest est préoccupé au premier chef par le projet du ministère des Transports du Québec de reconstruire le complexe Turcot, puisque 80 % de l'infrastructure autoroutière est située sur son territoire, au cœur même des quartiers de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul.

Ce territoire, berceau de l'industrialisation au Canada, est habité par quelque 70 000 Montréalais et vit, depuis quelques années, une belle relance sociale et économique. Or, pour l'arrondissement du Sud-Ouest, le projet de reconstruction proposé par le Ministère ne tient pas compte de ce contexte urbain et ne répond pas aux besoins des citoyens concernés. Il doit donc être revu. Néanmoins, nous jugeons qu'il est de notre devoir de présenter au Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mémoire pour faire connaître nos principales préoccupations et demander des correctifs essentiels.

L'expropriation de résidants et d'entreprises représente une question très délicate, qu'il faut aborder et résoudre avec équité et humanité. Au total, 160 logements et 71 immeubles seront touchés, en tout ou en partie, par une expropriation, ce qui crée une grande appréhension pour des centaines de personnes.

La formule « remblais, talus et murs de soutènement » adoptée par le Ministère comporte de nombreux désavantages en milieu urbain, dont les principaux sont : l'occupation de beaucoup d'espace dans un milieu densément bâti, l'érection de constructions bloquant horizons et vues, la création d'enclaves dans des secteurs résidentiels et l'imposition de contraintes au développement de l'arrondissement. Cette formule ne peut être appliquée partout là où le ministère des Transports du Québec (MTQ) le propose actuellement.

La qualité de l'air suscite des inquiétudes. Le Ministère affirme que le projet aura un « impact neutre » sur la qualité de l'air, une assertion que plusieurs acteurs contestent parce que, entre autres, les voies autoroutières du futur complexe Turcot seront rapprochées de secteurs habités.

Le pôle Gadbois et son complexe récréatif sont menacés à plusieurs égards par le projet du Ministère. Par exemple, le complexe récréatif Gadbois, le deuxième en importance à Montréal, sera entièrement bloqué, à l'ouest, par un haut mur de soutènement, ce qui le privera de son stationnement, créera des problèmes d'accès et de sécurité et augmentera la pollution par le bruit. Tous ces facteurs peuvent provoquer des pertes d'usagers.

Les bassins de rétention à ciel ouvert comportent de grands désavantages et sont à proscrire en milieu urbain.

La cour de voirie Eadie et l'écocentre de l'arrondissement devront déménager pour laisser place au complexe Turcot. L'arrondissement doit donc faire face à des dépenses imprévues, d'abord pour acquérir et décontaminer des terrains, puis pour construire et déménager ces installations municipales.

L'impact économique du projet est à envisager sous tous ces aspects. Ainsi, la construction en remblais ensevelira à jamais des superficies importantes qui ne pourront plus être exploitées, et les travaux, qui dureront plusieurs années, créeront des conditions difficiles pour toutes les entreprises, et particulièrement les commerces.

La mise en œuvre du chantier, dont l'ampleur et la durée seront considérables, devra être entourée de plusieurs mesures de mitigation. Le Ministère devra informer adéquatement la population et assurer la coordination avec l'arrondissement.

La falaise Saint-Jacques fait déjà l'objet d'une grande volonté de protection de la part des acteurs municipaux concernés. L'arrondissement du Sud-Ouest, responsable de l'entretien de cet écoterritoire, encourage le Ministère à collaborer à la réalisation des mesures de mise en valeur proposées par la Ville.

La circulation dans Saint-Henri, un quartier âgé et densément bâti, subit les contrecoups de la localisation de la sortie Atwater qui déverse chaque jour des milliers de véhicules sur une rue résidentielle, la rue Rose-de-Lima.

Dans ce mémoire, l'arrondissement du Sud-Ouest explique ces préoccupations et les accompagne de demandes précises, dont le lecteur trouvera le résumé à la page 39.

Par leur nombre et leur importance, ces enjeux témoignent d'un réel malaise à l'égard du projet du Ministère. À l'heure actuelle, le projet de reconstruction du complexe Turcot ne s'intègre pas dans son milieu urbain. L'arrondissement croit qu'il devrait, au contraire, transmettre une vision d'avenir qui réponde aux besoins en transports collectifs, qui soit exemplaire dans son parcours et respectueuse de son environnement. Les fondements du projet devraient donc être revus afin de concevoir un nouvel ouvrage digne de Montréal et des citoyens qui y vivent.

Présentation de l'arrondissement du Sud-Ouest

Porte d'entrée majeure de Montréal, l'arrondissement du Sud-Ouest s'étend de chaque côté du canal de Lachine, sur un territoire de 13,6 kilomètres carrés qui fut jadis le berceau de l'industrialisation du Canada, voire de l'Amérique du Nord. Situé à proximité du centre-ville, il comprend les quatre quartiers suivants :

- Petite-Bourgogne;
- Saint-Henri;
- Pointe-Saint-Charles;
- Côte-Saint-Paul–Émard.

Sa population est de quelque 70 000 personnes, incluant un nombre important d'aînés, de personnes seules, de familles établies depuis longtemps et de nouveaux résidents.

Le Sud-Ouest compte plusieurs institutions et services, notamment :

- le parc Angrignon, un des six grands parcs urbains de Montréal;
- le complexe récréatif Gadbois, deuxième centre multisports de l'île de Montréal;
- le marché Atwater, l'un des grands marchés publics de Montréal;
- la Maison Saint-Gabriel, musée de la Nouvelle-France;
- la rue Notre-Dame;
- le Théâtre Corona;
- la maison de la culture Marie-Uguay;
- sept stations de métro;
- des kilomètres de pistes cyclables.

Enfin, l'arrondissement offre un paysage urbain et un patrimoine historique d'exception, caractérisé par d'anciens bâtiments industriels reconvertis en bureaux, en ateliers et en complexes résidentiels. Toutes ces particularités font du Sud-Ouest un endroit unique, en plein développement culturel, récréotouristique, résidentiel et commercial.

1. Mise en contexte et préoccupations de l'arrondissement

L'arrondissement du Sud-Ouest est préoccupé au premier chef par le projet du ministère des Transports du Québec de reconstruire le complexe Turcot au cours des prochaines années, puisque 80 % de l'infrastructure autoroutière est située sur son territoire, au cœur même des quartiers de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul.

Or, la proposition élaborée par le Ministère et actuellement à l'étude ne répond ni aux attentes ni aux besoins du Sud-Ouest. Selon nous, elle devrait être entièrement revue de manière à réaliser un projet véritablement intégré dans la trame urbaine qui l'accueillera. Malheureusement, malgré l'importance de ce projet pour les communautés visées, ni l'arrondissement, ni la Ville n'ont été invités à participer aux étapes initiales de conception.

Néanmoins, nous jugeons qu'il est de notre devoir de présenter au Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mémoire pour exprimer les intérêts de la population locale, faire connaître nos principales préoccupations à l'égard du projet et demander des correctifs essentiels.

40 ans plus tard, un simple remplacement?

Depuis plus de 40 ans, le complexe Turcot impose son tracé, sa structure ainsi que sa pollution atmosphérique et sonore aux quartiers qu'il traverse. Construite à une époque où les déplacements des véhicules motorisés incarnaient le progrès, cette infrastructure métropolitaine fut en son temps considérée comme un chef-d'œuvre d'ingénierie.

Quatre décennies plus tard, alors que le complexe Turcot arrive à la fin de sa vie utile, les technologies ont beaucoup évolué, les mentalités, les valeurs et la façon de vivre en ville aussi. Nous sommes convaincus que le futur complexe Turcot pourrait, s'il était revu en profondeur, à nouveau faire preuve de modernité et s'inspirer de l'esprit contemporain, en répondant particulièrement aux attentes et besoins des Montréalais qui vivent et travaillent dans le Sud-Ouest. Rappelons en effet qu'environ 70 000 résidents et plus de 33 000 travailleurs du Sud-Ouest côtoient cet immense entrelacement autoroutier et doivent composer avec ses nombreux impacts.

Or, à ce jour, l'effort de réhabilitation du Ministère est axé sur l'ingénierie, sans un souci réel d'intégrer le projet dans son milieu urbain et d'en améliorer la qualité et le

cadre. L'intention du Ministère est de reconstruire complètement l'actuelle structure routière, de facture aérienne, en la ramenant au niveau du sol. En majeure partie construit sur des remblais, le réseau comporterait des talus paysagés et des murs de soutènement. Son cœur, l'échangeur Turcot, pourrait soutenir un débit journalier de 304 000 véhicules, alors que son débit actuel est de 280 000 véhicules.

À l'évidence, ces choix du Ministère sont principalement dictés par des considérations économiques. Mais, d'autres considérations doivent absolument être prises en compte pour l'élaboration du projet. Ainsi :

- plutôt que de céder une place toute marginale aux transports collectifs et actifs, le futur complexe Turcot devra prendre en compte l'effort de mobilisation des populations et des gouvernements du monde entier – incluant ceux de Montréal et du Québec – pour changer les habitudes de consommation d'énergie et réduire la production des gaz à effet de serre;
- l'infrastructure qui sera retenue par le Ministère devra, à tout le moins, collaborer au travail de Montréal pour affirmer sa créativité sur la scène internationale et faire honneur à sa désignation de « ville UNESCO de design ».

Des inquiétudes nombreuses et partagées

L'arrondissement vit un regain socioéconomique attendu depuis longtemps. Après des décennies d'appauvrissement et d'isolement, les divers quartiers du Sud-Ouest prennent un nouvel élan, attirant résidents et entrepreneurs¹. À bon droit, la population se demande si le futur complexe Turcot, qui sillonnera des quartiers résidentiels ainsi que de vastes secteurs commerciaux et industriels, freinera cette relance et compromettra sa qualité de vie.

Plusieurs groupes et organismes du Sud-Ouest se sont mobilisés pour critiquer ce projet, par exemple :

- Le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO);
- Mobilisation Turcot;
- Les tables de concertation du Sud-Ouest;
- CSSS Sud-Ouest-Verdun

Il est encore temps de tenir compte des préoccupations légitimes des citoyens, des groupes et des organismes du Sud-Ouest ainsi que des commentaires des observateurs.

¹ Entre 2001 et 2006, la population du Sud-Ouest a augmenté de 4,7 %. Source : Statistique Canada.

L'inquiétude générée par le projet est alimentée par le fait que le concept retenu par le Ministère ne correspond que très peu aux positions de la Ville de Montréal en matière d'urbanisme et de transport. Émises dans le Plan d'urbanisme et le Plan de transport, ces positions ont été adoptées à la suite de vastes consultations et reflètent largement l'opinion de la communauté montréalaise. Il y est clairement énoncé que :

La Ville soutient une meilleure qualité de l'aménagement urbain et de l'architecture et compte assurer une véritable transformation de la culture montréalaise en ce sens afin de mieux construire le Montréal de demain.

Le Plan d'urbanisme en bref

Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectifs et actifs².

Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal

Un défi à la mesure du savoir-faire québécois

Certes, le complexe Turcot représente un système de circulation majeur pour la région métropolitaine, et même pour le réseau autoroutier québécois. L'arrondissement du Sud-Ouest demande toutefois au Ministère de prendre en considération le territoire qui l'accueille, à la fois porte d'entrée de Montréal et secteur fortement urbanisé, composé de quartiers résidentiels, de rues commerciales, de zones industrielles et de milieux naturels patrimoniaux.

L'arrondissement du Sud-Ouest estime qu'il est possible de trouver des solutions d'intégration novatrices, adaptées à son territoire et contribuant à son cadre urbain et paysager. Au-delà des aspects financiers, l'effort en vaudra la peine, car les résultats pourront être appréciés par plusieurs générations de Montréalais et d'usagers de la route. Un défi de taille, un défi à la mesure des compétences de tous les professionnels du Québec qui sont concernés – ingénieurs, architectes, urbanistes, architectes-paysagistes, etc.

Une telle requête nécessite de reprendre au complet la conception du projet. À défaut, nous présentons des demandes de correctifs qui permettraient de répondre de façon imparfaite aux aspirations de l'arrondissement. Il s'agit bel et bien d'un minimum.

Ainsi, dans ce mémoire, l'arrondissement du Sud-Ouest fera état de ses principales préoccupations touchant particulièrement :

² L'arrondissement du Sud-Ouest souscrit d'autant plus à cette dernière position que plus de 42 % de sa population utilise le transport en commun pour se rendre au travail.

- Les expropriations de résidences, de commerces et d'industries;
- L'aménagement du territoire : remblais, talus et murs de soutènement;
- La qualité de l'air;
- Le pôle Gadbois et son complexe récréatif;
- Les bassins de rétention;
- L'expropriation d'installations municipales : cour de voirie Eadie et écocentre
- L'impact économique du projet;
- La mise en œuvre du chantier;
- La falaise Saint-Jacques et le développement de l'ancienne cour de triage Turcot;
- La circulation dans le quartier de Saint-Henri.

2. Principaux enjeux pour le Sud-Ouest et demandes de l'arrondissement

2.1 Les expropriations de résidences, de commerces et d'industries

Dans sa brochure « Le projet de reconstruction du complexe Turcot », le ministère des Transports du Québec souligne que la zone de reconstruction « se situe en milieu urbain » et qu'il y existe « peu de terrains vacants ». Selon la proposition du Ministère, des expropriations de propriétés privées seront nécessaires pour aménager des emprises. Pour l'arrondissement, cette question est délicate et très préoccupante, car elle touche directement des centaines de personnes et ne sera réglée que dans plusieurs années, ce qui crée beaucoup d'appréhension.

Au total, 71 immeubles et terrains seront touchés, en tout ou en partie, par une expropriation. Le Ministère entend ainsi acquérir les immeubles résidentiels situés du côté nord de la rue Cazalais, de même qu'un bâtiment comptant plus de 100 logements sur la rue Saint-Rémi. Aussi, toutes les propriétés non résidentielles situées entre l'emprise actuelle du Ministère et la rue Cabot seront expropriées, y compris l'usine située au coin de la rue Saint-Patrick.

Le secteur résidentiel

Le Ministère évalue que 166 logements devront être démolis pour laisser place aux nouvelles structures. Répartis dans 28 propriétés résidentielles, ces logements se situent sur les rues Saint-Rémi, Cazalais et Desnoyers, dans le Sud-Ouest, ainsi que sur la rue Selby, à Westmount.

Pour les citoyens qui devront déménager, le Ministère prépare actuellement, avec la Société d'habitation du Québec et la Ville de Montréal, un projet *AccèsLogis* à leur intention. Ce projet permettra de maintenir le parc de logements abordables existant et d'offrir aux personnes expropriées un logement dans le secteur. Toutefois, dans certains cas, les citoyens auront de la difficulté à retrouver les conditions d'habitation équivalentes, par exemple un logement avec cour. L'arrondissement demande donc que les personnes expropriées puissent bénéficier de mesures compensatoires et de programmes de relocalisation de qualité.

En ce qui concerne les résidants du 780, rue Saint-Rémi, l'arrondissement enjoint au Ministère de dépasser les normes du programme *AccèsLogis* pour qu'ils puissent bénéficier de logements correspondant à ceux qu'ils occupent, sur le mode habitat-travail.

Enfin, l'arrondissement demande au Ministère de s'assurer que chaque site touché par l'expropriation fournisse, une fois les travaux complétés, un environnement viable, bien intégré et de qualité pour les citoyens qui habiteront encore dans ce secteur.

Le secteur commercial et industriel

Selon le Ministère, 32 propriétés commerciales et industrielles seront touchées par l'expropriation. Chaque entreprise visée devra faire face à des difficultés variées. Afin de réduire les pertes d'emplois et de maintenir les activités économiques locales, l'arrondissement demande au Ministère de favoriser la relocalisation de ces entreprises dans le Sud-Ouest.

2.2 L'aménagement du territoire : remblais, talus et murs de soutènement

Le concept retenu propose la construction des nouvelles infrastructures routières sous les infrastructures existantes ou adjacentes à celles-ci. Ces nouvelles infrastructures seront construites en grande partie au sol.

Le projet de reconstruction du complexe Turcot, Transport Québec, page 5.

Par ce procédé, le Ministère pourra maintenir le passage quotidien des véhicules pendant les travaux et faire des économies substantielles en évitant la reconstruction, puis l'entretien de structures sur piliers. Cette solution prendra la forme de remblais qui, selon les contraintes, seront parachevés par des talus ou des murs de soutènement. Même si cette approche abaisse notablement la structure, elle peut générer plusieurs effets négatifs de taille :

- L'empreinte au sol de l'ouvrage sera beaucoup plus étendue en largeur que l'actuelle infrastructure et, par conséquent, occupera beaucoup plus d'espace, et ce, dans des quartiers densément bâtis et dépourvus d'espace;
- Comme ils s'élèveront sur une hauteur moyenne de deux étages (de 6 à 10 mètres), les talus et les murs de soutènement imposeront une façade monumentale à la trame urbaine, bloquant les horizons et les vues;
- Par le fait même, ces constructions enclaveront des secteurs déjà largement coupés par diverses frontières (voies ferrées, canal de Lachine) et imposeront des contraintes majeures à leur développement;
- Les hauts murs de soutènement attireront les graffitistes en tous genres;
- En créant des espaces clos ou fermés sur un côté, talus et murs de soutènement nuiront à la circulation piétonne et susciteront un sentiment d'insécurité, tout à l'encontre du Plan d'urbanisme de Montréal qui cherche à « créer un environnement convivial pour les piétons et les cyclistes dans la conception des voies en structure et des échangeurs avec le réseau artériel »;
- Ils entraîneront des détournements de rues qui complexifieront le réseau routier local;
- À long terme, remblais, talus et murs de soutènement imposeront des contraintes majeures au développement de la ville, à l'ouverture de nouvelles rues, à l'installation de nouvelles infrastructures souterraines, etc.

Pour toutes ces raisons, et à l'instar de la plupart des intervenants du débat et d'une grande partie de la population, l'arrondissement du Sud-Ouest demande au Ministère de remettre en question l'utilisation des remblais, talus et murs de

soutènement à certains endroits. Il faut absolument que l'usage des structures sur piliers soit considéré là où l'intégration urbaine du projet le justifie.

L'arrondissement est particulièrement inquiet de l'effet de tunnel qui sera créé au croisement de la structure avec la rue Notre-Dame. Cette rue, qui traverse toute la ville de Montréal d'est en ouest, acquiert une importance vitale dans le Sud-Ouest : dotée d'une valeur patrimoniale et d'une vocation commerciale, elle fait l'objet de nombreux efforts de revitalisation depuis quelques années, et la construction récente de plusieurs logements y a attiré de nombreux nouveaux résidents. Bref, le Sud-Ouest met tout en œuvre pour rendre « sa » rue Notre-Dame plus conviviale.

Or, suivant la proposition du Ministère retenue pour l'étude d'impact, il est prévu qu'à l'entrée ouest du quartier de Saint-Henri, six étagements de l'échangeur croiseront la rue Notre-Dame, une des principales rues du quartier. Pour gérer le profil de ces voies, le Ministère a choisi d'abaisser le niveau de la rue. Le fait de creuser ainsi la rue et d'utiliser des remblais entraînera la construction de murs de part et d'autre, d'où une inévitable impression d'écrasement. Piétons et automobilistes devront franchir en succession six structures d'étagement... Une expérience qui s'annonce très désagréable, un concept antiurbain, contraire aux principes élémentaires de l'aménagement d'une ville.

Pour leur part, le complexe Gadbois et son environnement immédiat souffriront de la formule « remblai – mur de soutènement » de plusieurs manières, exposées à la section 2.4 de ce mémoire.

Enfin, plusieurs groupes de citoyens du quartier de Côte-Saint-Paul critiquent sévèrement l'aménagement de tels talus près des résidences.

Par ailleurs, le Ministère affirme que :

L'option du verdissement a été retenue pour ce projet. Les talus, paliers et remblais ainsi que les espaces résiduels dans les échangeurs seront aménagés et paysagés (plantation d'arbres et d'arbustes, aménagement d'espaces publics, etc.) de manière à ce qu'ils s'intègrent harmonieusement au tissu urbain environnant.

*Le projet de reconstruction du complexe Turcot,
Transport Québec, page 5.*

Quoique séduisante à première vue, cette orientation de verdissement laisse perplexes les responsables des espaces verts de la Ville et de l'arrondissement. Déjà, à Montréal, plusieurs emprises relevant du Ministère souffrent d'un entretien très déficient. L'arrondissement se demande comment le Ministère pourra voir à l'entretien régulier et permanent de ces nouveaux talus, dans des secteurs urbains fortement fréquentés. De plus, il faut considérer que contrairement aux autoroutes l'aménagement d'arbustes et de bosquets en milieu urbain peut attirer divers

problèmes d'hygiène et de sécurité publique qui ne manquent pas de susciter des inquiétudes.

L'arrondissement demande donc au Ministère d'apporter des garanties quant à l'aménagement sécuritaire et à l'entretien des talus.

2.3 La qualité de l'air

Le Plan d'urbanisme de Montréal se donne pour objectif d'atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu urbain, tels le bruit, les odeurs, la poussière, la fumée et la circulation intense, et d'éviter la création de nouvelles situations conflictuelles. En ce qui concerne la pollution de l'air, le Ministère semble à première vue répondre à cette préoccupation en déclarant que :

L'impact général du projet sur la qualité de l'air sera neutre. La qualité de l'air en 2016 sera meilleure comparativement à la situation actuelle.

Le projet de reconstruction du complexe Turcot, page 6.

L'arrondissement du Sud-Ouest s'interroge sur la pertinence de cette affirmation. Les citoyens, la Direction de la santé publique et le CSSS du Sud-Ouest–Verdun expriment aussi de nombreux doutes à ce sujet. Il semble, au contraire, que le seul fait de diminuer la hauteur de l'infrastructure et de rapprocher les routes des milieux habités risque d'augmenter la pollution de l'air. De plus, lorsque le complexe Turcot sera terminé en 2016, le MTQ nous indique qu'il sera en mesure d'accueillir 304 000 véhicules par jour, soit plus qu'actuellement. Enfin, l'argument du Ministère selon lequel l'efficacité énergétique croissante du parc automobile abaissera la pollution relève, présentement, davantage du souhait que de la réalité. Dans ce contexte, l'arrondissement désire que le Ministère diminue la capacité routière du complexe et incite les automobilistes à emprunter les transports en commun ou à adopter le covoiturage.

Par ailleurs, dans une étude d'impact produite par Dessau à la demande de Transports Québec, il est écrit :

Puisque l'on ne retrouve pas de station d'échantillonnage de l'air ambiant dans la zone d'étude où les travaux de reconstruction du complexe Turcot seront réalisés, la qualité de l'air dans ce secteur a été établie à partir de stations se trouvant dans des milieux comparables.

Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction du complexe Turcot, page 33.

Sur une question aussi fondamentale que la santé des citoyens, l'arrondissement du Sud-Ouest ne peut se contenter d'une telle approximation. Ainsi, il déplore qu'aucune station d'échantillonnage n'existe dans les environs du complexe récréatif Gadbois, dont un côté sera situé à quelques mètres de l'échangeur Turcot (voir la section 2.4). Il demande expressément au Ministère de financer l'aménagement et l'exploitation d'une station d'échantillonnage de l'air ambiant dans ce secteur, et ce, quel que soit le projet retenu.

2.4 Le pôle Gadbois et son complexe récréatif

Bâti avant l'arrivée de l'échangeur Turcot, qui le borde à l'ouest, le complexe récréatif Gadbois possède malgré tout un grand potentiel récréotouristique. Situé sur la rive nord du canal de Lachine, le complexe Gadbois est au cœur même d'un pôle récréotouristique majeur, mis en valeur grâce aux investissements de Parcs Canada et de la Ville de Montréal dans le cadre de la revitalisation du canal de Lachine. Le secteur environnant y est aussi en pleine revitalisation, et la récente construction de plusieurs immeubles résidentiels y attire de nouveaux résidents. La construction prochaine du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) à proximité fournira l'occasion, non seulement de renforcer cette relance, mais aussi d'établir une nouvelle collaboration entre les deux institutions, au bénéfice notamment des milliers d'employés du CUSM.

Actuellement, le complexe récréatif Gadbois est le deuxième en importance à Montréal, après le complexe sportif Claude-Robillard. Son bâtiment de 19 500 mètres carrés abrite une piscine olympique intérieure, un gymnase simple, un gymnase double, deux arénas, plusieurs installations d'élite ainsi que des locaux utilisés à des fins communautaires. Le complexe a une vocation variée, logeant tout à la fois un centre de conditionnement physique, des camps de jour et une vingtaine d'organismes sportifs. Site officiel des Jeux du Sud-Ouest, le complexe Gadbois joue un indispensable rôle de rapprochement social et communautaire en offrant de nombreuses activités de loisir et de socialisation aux aînés et aux jeunes du Sud-Ouest et en accueillant quelque 20 événements spéciaux. Chaque année, un demi-million de personnes profitent de ses installations et de ses programmes.

Équipement de stature métropolitaine, le complexe récréatif Gadbois jouit encore d'un bon potentiel d'exploitation, ses installations n'étant pas encore utilisées à leur maximum, et l'arrondissement du Sud-Ouest projette de le mettre en valeur au cours des prochaines années, tant auprès des nouveaux résidents que dans toute la région métropolitaine.

En dépit de ses atouts et possibilités, le complexe récréatif Gadbois doit, depuis 1967, composer avec la grande proximité de l'échangeur Turcot. Par exemple, le son et la vibration occasionnés par le passage des véhicules sont perceptibles de l'intérieur du bâtiment.

Par ailleurs, à l'automne 2008, le complexe a dû fermer subitement son stationnement, situé sous la structure de l'échangeur Turcot, à la suite de chutes de morceaux de béton. Le Ministère s'est engagé à aménager un stationnement temporaire pour les nombreux usagers du centre récréatif, mais cet engagement vital tarde à se réaliser. L'arrondissement a bien converti temporairement un petit espace attenant, mais les 40 places qu'il contient sont loin de répondre à la demande. Le stationnement sous le viaduc, très utilisé, en offrait 260!

Notons également que pendant les nombreux événements spéciaux qui se déroulent au complexe récréatif Gadbois, l'arrondissement doit pallier ce manque en engageant une firme spécialisée en circulation, ce qui occasionne des frais supplémentaires. Il faut aussi souligner que le complexe récréatif Gadbois n'est desservi que par un seul circuit d'autobus.

Le complexe récréatif Gadbois et le projet à l'étude

S'il était réalisé sans modification, le projet soumis par le Ministère engendrerait des impacts négatifs majeurs pour le complexe récréatif Gadbois et son environnement immédiat. Le Ministère veut y construire un mur de soutènement qui :

- Serait situé à une très courte distance du centre (de 3 à 5 mètres, au plus près);
- Serait haut d'une dizaine de mètres, soit la même hauteur que le bâtiment;
- Longerait tout le centre et le dépasserait.

En plus d'éliminer définitivement le stationnement sous la structure, le mur de soutènement, par son imposante stature et sa grande proximité, isolerait le complexe tout au long du côté ouest du bâtiment, ce qui créerait des problèmes d'accès et de sécurité et alimenterait un fort sentiment d'insécurité chez les passants. Sans compter l'effet confinant et oppressant du mur, voilà une « solution » antiurbaine, tout à fait contraire à une plus grande humanisation des villes.

Le rapprochement de l'échangeur Turcot nuirait aussi à la qualité de l'air dans le complexe Gadbois, puisque l'autoroute serait à la même hauteur que le toit de l'immeuble, où sont situées les prises d'air. Soulignons encore que l'enveloppe du bâtiment, déjà attaquée par les embruns salins de l'échangeur Turcot, en hiver, se dégraderait et vieillirait encore plus rapidement, si ce dernier était reconstruit plus près. En ajoutant le bruit incessant causé par le flot de véhicules roulant à grande vitesse à quelques pieds au-dessus, sur un des principaux tronçons nord-sud de l'échangeur Turcot, le complexe récréatif Gadbois perdrait vraisemblablement de son pouvoir d'attraction. Or, celui-ci subit déjà une baisse de 15 % de son achalandage depuis la fermeture de son stationnement : une telle configuration risquerait fortement de provoquer un véritable exode des usagers.

En d'autres termes, le scénario envisagé par le Ministère compromet le bon fonctionnement même du complexe récréatif Gadbois, alors que le Plan d'urbanisme de Montréal veut, au contraire, améliorer les services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels dans les milieux de vie.

Considérant tous ces effets et conséquences néfastes pour le complexe récréatif Gadbois, l'arrondissement du Sud-Ouest demande au Ministère :

- De trouver une solution acceptable et permanente à la fermeture du stationnement du complexe récréatif;
- De revoir la conception même du projet en prolongeant les structures sur piliers du canal de Lachine jusqu'à la rue Notre-Dame;
- De donner aux concepteurs de ces structures sur piliers le mandat de faire preuve de vision et de dessiner une architecture de qualité qui participe à la mise en valeur non seulement du canal de Lachine, mais également des espaces libérés sous les structures;
- De financer un programme de suivi de la qualité de l'air à l'intérieur du bâtiment qui serait confié à l'arrondissement ainsi que l'installation et le fonctionnement d'une station d'échantillonnage de l'air ambiant sur le toit de l'immeuble pour mesurer exactement l'impact du rapprochement de l'échangeur;
- De garantir en tout temps le plein accès au bâtiment et le respect des normes de sécurité-incendie, durant toute la durée des travaux;
- De faire en sorte de ne pas nuire à la tenue des grands événements sportifs, durant toute la durée des travaux.

Il faut éviter que les environs du complexe récréatif Gadbois se transforment en désert social.

2.5 Les bassins de rétention

Pour éviter de surcharger le réseau d'égout desservant les voies autoroutières, la Ville de Montréal assume ses responsabilités en imposant des normes de rétention des eaux de ruissellement. Il existe plusieurs moyens de retenir temporairement ces eaux. Pour sa part, l'administration municipale utilise les bassins de rétention couverts, une méthode coûteuse, mais durable, sécuritaire et propre.

Afin de répondre aux exigences municipales, le Ministère a plutôt opté pour les bassins de rétention à ciel ouvert, un procédé inacceptable en milieu urbain. Les six bassins prévus, bien qu'ils soient simples et économiques à aménager, ont le grand désavantage de capter et de retenir les détritiques, d'attirer la vermine, d'enlaidir le paysage et de créer des risques pour la sécurité. Bref, ces trous béants sont à proscrire dans un milieu aussi densément peuplé que le Sud-Ouest.

L'arrondissement demande donc au Ministère de réviser son choix et d'envisager d'autres solutions tel le surdimensionnement des conduites sous les voies autoroutières.

2.6 L'expropriation d'installations municipales : cour de voirie Eadie et écocentre

La reconstruction du complexe Turcot entraînera l'expropriation de deux importantes installations municipales : la cour de voirie Eadie et l'écocentre de l'arrondissement. Même si le scénario définitif de la relocalisation n'est pas encore confirmé, le déménagement pourrait avoir lieu à plus ou moins court terme, selon la planification du projet.

L'arrondissement et la Ville doivent donc acquérir un terrain pouvant accueillir les deux installations et couvrant une superficie d'environ 28 000 mètres carrés. Déjà, les autorités de l'arrondissement ont déterminé un site de relocalisation qui répond aux impératifs opérationnels liés à ces deux installations (facilité d'accès, distance à parcourir pour les équipes de travail, etc.). Comme la cour de voirie et l'écocentre sont actuellement situés en partie sur des terrains appartenant au Ministère, sous la structure du complexe Turcot, la Loi sur l'expropriation ne couvrira pas entièrement le coût du nouveau terrain. Cela entraînera une dépense supplémentaire, à laquelle s'ajouteront les frais de décontamination, d'aménagement et de construction.

Selon toute vraisemblance, la facture totale de ces dépenses sera supérieure aux indemnités prévues par la Loi sur l'expropriation. Étant donné que le déménagement est causé par la reconstruction du complexe Turcot, l'arrondissement demande au Ministère d'assumer tous les frais directs et indirects générés par la relocalisation de ces installations municipales.

2.7 L'impact économique du projet

Le Sud-Ouest est en pleine revitalisation. Sa population augmente, son secteur immobilier vit une grande vigueur – la valeur des immeubles ayant triplé depuis 2000 –, de nouveaux commerces ouvrent, plusieurs projets sont en cours de réalisation ou sur la table à dessin. De concert avec ses divers partenaires locaux, l'arrondissement travaille à favoriser cet essor.

Mais, il est certain que la reconstruction du complexe Turcot telle qu'elle est envisagée actuellement aura un impact négatif sur cette lancée, d'abord pendant les travaux, qui s'étendront sur plusieurs années, puis pour les décennies suivantes. En effet, la construction en remblais ensevelira à jamais des surfaces importantes. Selon le Ministère, la superficie de l'ouvrage actuel occupe 42 hectares, alors que la nouvelle autoroute s'étendra sur plus de 116 hectares, soit presque trois fois plus. Ces terrains ne pourront plus jamais être exploités et générer des revenus fiscaux. Une perte potentielle totale évaluée à environ 40 millions de dollars.

Il faut aussi considérer l'immense potentiel de développement de la cour Turcot, d'une superficie de plus de 800 000 mètres carrés. En 2003, le Ministère a acquis la propriété en prévision de la réfection de l'échangeur, gelant du coup toute exploitation du site pour plus de 15 ans. De la même manière, alors que la construction du futur CUSM pourrait apporter des occasions d'affaires au quartier de Saint-Henri, la configuration générale du projet, qui concentre les voies d'accès au réseau autoroutier entre le quartier de Saint-Henri et le CUSM, freinera ces possibles retombées économiques.

Par ailleurs, en plus des coupures potentielles d'emplois et de services pour la population, l'expropriation de commerces et d'industries (voir la section 2.1) risque d'entraîner d'autres pertes de revenus. Pendant toute la durée du chantier, les commerces auront à subir des conditions difficiles telles que fermetures de rues, bruit et poussière qui risquent d'éloigner leur clientèle.

En résumé, à court comme à long terme, la nécessité de reconstruire le complexe Turcot est loin de s'inscrire dans la revitalisation qui est en marche dans le Sud-Ouest, et risque fort de lui nuire.

Pour toutes ces raisons, l'arrondissement du Sud-Ouest demande au Ministère de reconnaître l'importance des pertes financières que ce projet représente pour le Sud-Ouest et la Ville de Montréal, et d'accéder à l'ensemble de ses demandes.

2.8 La mise en œuvre du chantier

L'arrondissement veut s'assurer que la sécurité et la qualité de vie des résidants du Sud-Ouest seront préservées pendant toutes les années que durera cet immense chantier. Certes, le Ministère aura à veiller sur la réalisation d'un projet d'une grande complexité physique et matérielle, mais il devra avant tout voir aux impacts de ce chantier sur la vie des citoyens concernés. Sans jamais sous-estimer les graves inconvénients pour la population, il devra mettre en œuvre les mesures de mitigation les plus adéquates.

L'arrondissement note que le Ministère semble partager cette préoccupation :

La circulation sur les structures existantes sera maintenue durant toute la durée des travaux afin d'éviter le débordement de la circulation dans le réseau local.

De manière générale, les entrepreneurs du chantier devront respecter les normes municipales en mettant en place les mesures d'atténuation appropriées, dont celles de la Ville de Montréal qui concernent la gestion des eaux et le contrôle des poussières.

Le projet de reconstruction du complexe Turcot, page 6.

Le ministère des Transports prend aussi des engagements :

- Concernant les impacts sonores associés aux travaux de construction, le Ministère s'engage à mettre en place les mesures d'atténuation appropriées et à faire un suivi acoustique dans les zones sensibles afin de s'assurer du respect des niveaux autorisés;
- Concernant la qualité de l'air, le Ministère s'engage à appliquer des mesures d'atténuation courantes, dont l'arrosage des structures lors de la démolition et le nettoyage quotidien des rues;
- Concernant la stabilisation des sols, la circulation de machinerie lourde, les accès au chantier et la gestion des hydrocarbures, le Ministère s'engage à recourir aux mesures courantes.

Pour sa part, l'arrondissement demande au MTQ de s'engager également à :

- Maintenir des conditions de circulation adéquates pendant les travaux;
- Maintenir l'accès en tout temps des véhicules d'urgence aux résidences, entreprises et institutions.

La reconstruction du complexe Turcot durera près de 10 ans. Au cours de cette période, le Ministère devra détourner la circulation qui, immanquablement, se retrouvera sur le réseau municipal. En effet, chaque fois que le Ministère met en branle un chantier sur son réseau, les automobilistes tentent d'échapper à la

congestion générée par les travaux en utilisant tous les itinéraires possibles, principalement les artères et rues locales.

Cet afflux supplémentaire de véhicules aura pour conséquence de détériorer beaucoup plus rapidement le réseau routier de l'arrondissement. Il est donc essentiel que le Ministère s'engage d'ores et déjà à financer les dépenses supplémentaires que son projet entraînera pour la réfection des rues de l'arrondissement. N'ayant pas les ressources nécessaires pour faire face à ces conséquences, l'arrondissement lui demande d'élaborer une formule de compensation équitable et de s'engager à assumer pleinement toutes ses responsabilités, sans chercher à les transférer à d'autres acteurs.

Enfin, pendant tout le temps que durera le chantier, il sera essentiel d'informer régulièrement et adéquatement la population du Sud-Ouest. Le Ministère devra renseigner les citoyens sur les diverses étapes du chantier et les mesures de mitigation qui y seront associées. L'arrondissement devra être informé prioritairement; il sera ainsi en mesure de planifier sa propre logistique des travaux municipaux et de faciliter les déplacements des véhicules et des piétons dans ses rues. À cette fin, le Ministère devra mettre en place un mode de communication très précis, plus interactif que son système habituel, annonçant les changements en avance et en continu. L'arrondissement pourra ainsi programmer ses travaux en fonction de ceux du Ministère et réduire au minimum les désagréments pour les usagers du réseau routier.

2.9 La falaise Saint-Jacques et le développement de l'ancienne cour de triage Turcot

Depuis de nombreuses années, l'arrondissement du Sud-Ouest se charge, pour la Ville de Montréal, de l'entretien de l'escarpement de la falaise Saint-Jacques. Des activités de nettoyage, de plantation et de mise en valeur ont été réalisées à répétition et si, aujourd'hui, ce secteur présente un potentiel prometteur, c'est certainement en grande partie grâce à ces efforts. En fait, la falaise Saint-Jacques est l'un des dix écoterritoires retenus par la Ville de Montréal dans la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Dès le début des échanges entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports au sujet du complexe Turcot, il fut question de rapprocher les voies ferrées et l'autoroute de la falaise. D'aucuns y voient une occasion importante de donner une nouvelle vocation à l'ancienne cour de triage Turcot : une fois les infrastructures de transport déplacées à sa limite nord, ce vaste site pourrait être plus facilement développé.

Cela dit, les divers acteurs concernés accordent une attention particulière à la protection de la falaise Saint-Jacques. Au cours des derniers mois, ceux-ci, et notamment la Direction des grands parcs et de la nature en ville de la Ville de Montréal de même que les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, ont élaboré un consensus : pour assurer la protection et la conservation de la falaise, il faudrait aménager une zone tampon de dimensions raisonnables entre le bas de l'escarpement et l'emprise du Canadien National. En plus de protéger adéquatement la falaise même, cet espace permettrait, à terme, l'aménagement de milieux humides contribuant à la biodiversité du site.

Le Ministère s'est montré réceptif à cette demande, et tout porte à croire que l'emplacement définitif des infrastructures sera décidé en fonction des intérêts de toutes les parties, de façon à préserver un juste équilibre entre la protection de la falaise et le potentiel de développement de la cour Turcot.

2.10 La circulation dans le quartier de Saint-Henri

Dans Saint-Henri, un quartier âgé et densément bâti, la circulation des véhicules a une influence directe sur la qualité de vie des citoyens. Le projet du complexe Turcot prévoit la fermeture d'un accès à l'autoroute 720, en direction est, dans l'axe de la rue Greene. Outre certaines particularités liées à la géométrie de l'ouvrage, cette fermeture est justifiée, car l'accès à cette entrée passe par des rues résidentielles de Saint-Henri, ce qu'il faut éviter.

S'inscrivant dans la même logique, l'arrondissement du Sud-Ouest demande au Ministère de relocaliser la sortie Atwater qui déverse chaque jour des milliers de véhicules sur une rue résidentielle, la rue Rose-de-Lima. Une telle modification au projet améliorerait de beaucoup la vie des résidents.

L'arrondissement du Sud-Ouest recommande qu'à défaut d'accéder à cette demande légitime, le Ministère finance entièrement les mesures d'apaisement de la circulation qu'il faudra déployer dans ce secteur. Une analyse détaillée des impacts serait requise pour déterminer toutes les mesures à mettre en œuvre, mais nous savons déjà qu'il faudra rétrécir les chaussées des rues Saint-Antoine vers l'ouest, entre les rues Rose-de-Lima et Saint-Philippe, et Rose-de-Lima, au sud de la rue Saint-Jacques. Ces travaux devraient être accompagnés d'une opération de verdissement intensif.

Conclusion

Voici comment le ministère des Transports du Québec décrit le territoire d'implantation du futur complexe Turcot :

L'ensemble de la zone correspond à un milieu fortement urbanisé.
Le projet de reconstruction du complexe Turcot, page 4.

Dans ce « milieu fortement urbanisé », beaucoup de gens, de tous âges, vivent, mangent, dorment, étudient, travaillent... La majeure partie de ce territoire étant sous sa juridiction, l'arrondissement du Sud-Ouest reconnaît la nécessité de reconstruire le complexe Turcot, mais il demande au Ministère de déployer tous les efforts nécessaires à la réussite d'un projet exceptionnel pour les prochaines décennies.

Comment le futur complexe Turcot pourrait-il être considéré comme une réussite? En transmettant une vision d'avenir, respectueuse de son environnement, innovatrice dans ses lignes et exemplaire dans son parcours. En concrétisant les valeurs contemporaines de développement durable et de transports collectifs. En donnant une envergure humaine et élégante à un ouvrage d'abord destiné à « être pratique » et en répondant aux besoins des citoyens qui vivront dans ses environs, tout comme à ceux qui l'utiliseront.

Le futur complexe Turcot doit être véritablement intégré dans son milieu urbain, c'est-à-dire qu'il doit minimiser ses impacts négatifs sur les citoyens, présenter une structure qui s'harmonise avec les quartiers qu'il parcourt et ajouter à la beauté de Montréal. Beaucoup plus qu'une simple réplique de son prédécesseur, il témoignera alors de notre évolution pendant les 40 dernières années et de notre actuel savoir-faire.

Nous avons tout ce qu'il faut pour accomplir cette œuvre. Voici l'occasion de repenser le rôle du complexe autoroutier et son rapport avec la ville et ses citoyens. Essentiellement, il nous faudrait donc revoir ensemble les fondements de la reconstruction du complexe Turcot afin de concevoir un nouvel ouvrage digne de Montréal et des citoyens qui y vivent. L'arrondissement du Sud-Ouest offre son entière collaboration au Ministère pour la réalisation d'un projet exceptionnel, d'un projet d'avenir.

Résumé des principales demandes

Demandes à portée générale

1. Revoir le projet en profondeur, y compris sa planification et sa conception initiales, de manière à ce que le futur complexe Turcot s'intègre réellement dans la trame urbaine montréalaise.
2. Rendre le projet conforme aux orientations du Plan d'urbanisme et du Plan de transport de Montréal, notamment celles qui visent l'augmentation de l'utilisation des transports publics.
3. Reconnaître que le projet entraînera pour la Ville de Montréal une perte de potentiels fiscaux évaluée à environ 40 millions de dollars et, en conséquence, accéder aux demandes que l'arrondissement et les autres acteurs municipaux présentent au BAPE.
4. Appliquer rigoureusement, pendant la réalisation des travaux, toutes les mesures de mitigation incluses dans l'étude d'impact du projet.
5. Mettre en place, pour toute la période de construction, des mécanismes d'information des citoyens et de coordination des communications avec l'arrondissement.

Demandes relatives aux expropriations

6. S'assurer que toutes les expropriations seront justifiées et indispensables.
7. Élaborer un programme de relogement permettant aux ménages expropriés de retrouver un cadre de vie équivalant à celui qu'ils devront quitter.
8. Offrir aux résidents du 780, rue Saint-Rémi un programme de relogement prévoyant une typologie de logements similaire à celle des locaux qu'ils occupent.

9. Favoriser la relocalisation, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, des entreprises commerciales et industrielles expropriées.

Demandes relatives à l'intégration urbaine du projet

10. Revoir l'utilisation de la formule « remblais-talus-murs de soutènement » là où l'intégration urbaine du projet le requiert dans le but de diminuer certains impacts négatifs tels que les enclavements, la surconsommation d'espace au sol et l'obstruction des vues et des horizons.
11. Revoir le croisement de l'échangeur Turcot avec la rue Notre-Dame, de manière à offrir un cadre urbain ouvert et sécuritaire aux usagers de la rue Notre-Dame.
12. Donner des garanties formelles quant à l'entretien des aménagements qui seront réalisés dans le cadre du projet.
13. Utiliser des conduites surdimensionnées sous les voies autoroutières pour assurer la rétention des eaux de ruissellement. Éviter à tout prix les bassins de rétention à ciel ouvert.
14. Financer tout entretien additionnel des réseaux routiers artériel et local qui sera généré par la surutilisation de ces réseaux pendant la réalisation du projet.
15. Contribuer aux efforts que la Ville de Montréal déploie pour mettre en valeur l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.
16. Relier la sortie Atwater sur l'A-720, en direction est, à une artère plutôt qu'à la rue résidentielle Rose-de-Lima. À défaut de quoi, financer des travaux visant l'apaisement de la circulation sur les rues Rose-de-Lima et Saint-Antoine.

Demandes relatives au complexe récréatif Gadbois et autres installations municipales

17. Mettre en place et financer une solution acceptable et permanente au problème de stationnement du complexe récréatif Gadbois.
18. Financer l'acquisition d'une nouvelle station d'échantillonnage de l'air ambiant, son installation sur le toit du complexe récréatif Gadbois ainsi que son utilisation. Cette mesure de suivi sera confiée au Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal.
19. Financer un programme de suivi de la qualité de l'air à l'intérieur du complexe récréatif Gadbois. Ce programme sera géré par l'arrondissement du Sud-Ouest.
20. Prolonger les structures sur piliers traversant le canal de Lachine jusqu'à la rue Notre-Dame.
21. Concevoir ces structures sur piliers de telle sorte que l'espace dégagé sous celles-ci puisse être utilisé et contribuer à la qualité de vie des résidents de Saint-Henri.
22. Garantir un accès illimité au complexe, y compris lors de la tenue de grands événements, et cela, durant toute la période des travaux.
23. Financer toutes les dépenses directes et indirectes reliées à la relocalisation des autres installations municipales touchées par le projet, particulièrement la cour de voirie Eadie et l'écocentre du Sud-Ouest, même si certaines de ces dépenses excèdent les paramètres de la Loi sur l'expropriation.

