



Mémoire sur le projet de réfection du complexe Turcot

**présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**Conseil régional de l'environnement de Montréal
Montréal, le 18 juin 2009**

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard
André Porlier
Révision : Leila Copti

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (QC)
H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890
Courriel : info@cremtl.qc.ca

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de plus d'une centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air.

Table des matières

Introduction	4
I-Une nouvelle vision du transport pour Montréal	5
II-Projet de réfection du complexe Turcot proposé par le MTQ	7
2.1 Encore plus de circulation automobile	7
2.2 Une occasion ratée de faire des transports collectifs une priorité	8
2.3 Augmentation des émissions de gaz à effet de serre.....	10
2.4 Des impacts négatifs sur la santé publique.....	11
2.4 Hausse de la congestion au centre-ville	12
2.6 Un projet qui contribue à appauvrir le Québec.....	14
2.7 Un projet qui ne répond pas aux besoins des résidents des quartiers traversés.....	15
2.8 Contradictions avec les orientations municipales et provinciales	17
III-Une solution alternative pour la réfection du complexe Turcot	19
3.1 Réduction de la circulation automobile et amélioration de l'offre de transport collectif .	19
3.2 Revitalisation et intégration urbaine	21
Conclusion	24

Introduction

L'échangeur Turcot est arrivé à la fin de sa vie utile et des travaux majeurs sont nécessaires pour en assurer la fiabilité et la sécurité. Sans nier l'importance de refaire cette infrastructure de transport, le CRE-Montréal est d'avis que le projet de réfection du complexe Turcot doit tenir compte des besoins des quartiers traversés ainsi que de l'impact de cette infrastructure sur l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal, notamment à l'égard des grands enjeux métropolitains que sont **la réduction de la circulation automobile, l'amélioration de l'offre de transport collectif, l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens, la réduction de la pollution atmosphérique, la viabilité du centre-ville, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le contrôle de l'étalement urbain.**

Or, à notre avis, le projet du ministère des Transports de reconstruire le complexe Turcot de façon à permettre le passage de 330 000 véhicules par jour, soit 50 000 véhicules de plus qu'aujourd'hui¹ à travers les quartiers centraux de Montréal n'est pas une solution viable pour les résidents des quartiers traversés ni pour l'ensemble de la région de Montréal. En fait, l'idée même de faire une infrastructure permettant de faire circuler plus de véhicules dans les quartiers centraux de Montréal est **contradictoire au Plan de transport de Montréal et à plusieurs engagements gouvernementaux** à l'égard des transports collectifs, des changements climatiques et de la consolidation des quartiers anciens.

Dans ce contexte, le CRE-Montréal propose une autre solution qui va permettre **une amélioration significative de l'offre de transports collectifs, une réduction de la capacité routière dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest et une revitalisation urbaine des quartiers traversés.** Tout en **répondant aux grands défis de toute l'agglomération montréalaise**, cette solution a l'avantage de satisfaire les besoins des résidents des quartiers traversés, de respecter les engagements du Québec en matière d'environnement et de revitaliser des quartiers qui ont grandement soufferts de la construction de l'échangeur dans les années 60. Ce faisant, le Québec et Montréal s'inscriraient d'emblée dans **le courant des grandes villes modernes du monde, comme Londres, Paris, Stockholm et New York** qui, à l'aube du XXI^e siècle, multiplient les mesures et les projets pour favoriser l'utilisation des transports collectifs et réduire l'utilisation de la voiture.

¹ Le chiffre de 330 000 véhicules a été obtenu en additionnant l'estimation d'achalandage prévu dans l'échangeur Turcot en 2016 soit 304 000 véhicules et la capacité véhiculaire d'une voie supplémentaire par direction sur l'autoroute 20 pour le transport collectif, le covoiturage et les taxis et son prolongement dans le boulevard Pullman soit de 26 000 véhicules.

I-Une nouvelle vision du transport pour Montréal

À la lumière des crises économique et écologique qui touchent notre société, le CRE-Montréal est convaincu qu'il est plus que temps d'apprendre de nos erreurs et de celles des autres et de changer radicalement notre approche en matière de transport.

Comment fait-on pour déplacer plus de gens et plus de marchandises tout diminuant l'usage de la voiture à Montréal?

1) Offrir des alternatives à l'auto-solo

Dans un premier temps, il faut que tous les paliers de gouvernement investissent massivement pour maximiser le développement du réseau de transport collectif (TC) :

- a. Améliorer la fréquence, la desserte, la fiabilité et le confort du réseau d'autobus et de métro puisque c'est souvent le service de première ligne;
- b. Développer un réseau de voies réservées permettant d'améliorer les temps de parcours, d'augmenter la capacité en terme de nombre de personnes à déplacer mais surtout de rendre les transports collectifs plus compétitifs par rapport à l'automobile;
- c. Investir dans les réseaux lourds comme les trains de banlieue, les tramways et les prolongements de métro à Montréal et en banlieue puisque ces modes de transport sont la colonne vertébrale des réseaux de transport et peuvent avoir un effet structurant sur l'aménagement du territoire;
- d. Aménager des pistes cyclables et réaménager nos rues et nos trottoirs pour créer un environnement convivial et confortable pour le piéton, le cycliste et l'utilisateur du TC,
- e. Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi par le biais de mesures incitatives telles que les voies réservées et les stationnements réservés

2) Mettre en place des mesures pour réduire l'utilisation de l'automobile

Pour freiner la progression de la circulation routière, il ne suffit plus d'augmenter l'offre et d'améliorer les infrastructures de transport collectif. Il faut mettre en place des mesures pour restreindre l'auto-solo en ville. **C'est le principe de la carotte et du bâton : encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs et décourager l'utilisation de la voiture.**

Il n'est pas question ici d'être pour ou contre la voiture mais plutôt d'en favoriser un usage plus intelligent et d'en faire payer le coût réel par le biais de différentes mesures :

- a. Les péages urbains
 - Les expériences des autres villes ont clairement démontrées que les péages peuvent entraîner une importante réduction de la circulation, soit 30 % à Londres et 20 % à Stockholm²;
 - Les péages permettent de générer de nouveaux revenus pour les transports publics;

² Financial Post (2007) : Sweden proves congestion tolls work

- L'expérience de Stockholm a démontré que l'ajout de transport en commun n'a fait qu'entraîner un très faible transfert modal (0,1 %) de l'automobile vers les transports collectifs alors le péage a eu des impacts majeurs (22 %)³;
 - Toutes les études démontrent que les péages urbains ont eu très peu d'impact sur le déplacement des entreprises;
 - Un sondage réalisé en 2007 a démontré que plus de la moitié des québécois sont favorables aux péages pour financer le transport en collectif⁴.
- b. Réduire l'offre et augmenter les coûts de stationnement
- Les stationnements disponibles et peu coûteux encouragent l'utilisation de la voiture;
 - Il y a actuellement plus de 160 000 stationnements au centre-ville pas chers et faciles d'accès pour les navetteurs (coût bas et premier arrivé)⁵;
 - Il faut une politique de stationnement visant à réduire le stationnement de longue durée utilisé principalement par les navetteurs, soit ceux qui sont le plus facilement desservis en TC, et favorisant le stationnement de courte durée et le stationnement des résidants;
 - Il faut mettre en place une taxe sur le stationnement permettant d'augmenter le coût du stationnement et de générer des revenus pour les transports collectifs;
 - Une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré que 90 % des personnes disposant à la fois d'une automobile et de transport collectifs à proximité de leur domicile recourent à la première lorsque le stationnement est assuré à destination, contre 40 %, en moyenne, lorsqu'il ne l'est pas⁶.
- c. Outils fiscaux pour décourager les véhicules énergivores
- Augmenter les taxes sur l'essence dédiées au financement des transports publics;
 - Mettre en place une surtaxe à l'achat des véhicules à forte consommation d'essence (VUS);
 - Augmenter les droits d'immatriculation en fonction de la cote de consommation du véhicule.
- d. Revoir l'aménagement des villes en fonction d'une réduction de l'utilisation de l'auto-solo et d'une augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs
- Il faut absolument augmenter la densité des villes;
 - Imposer une ceinture de développement qui permettrait de densifier le développement d'un territoire et de faciliter la desserte en TC;
 - Miser sur la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation.
- e. Obliger les entreprises à déployer des efforts pour encourager l'utilisation des TC et réduire l'auto-solo en se dotant de plan de mobilité

³ Financial Post (2007) : Sweden proves congestion tolls work

⁴ Unimarketing-La Presse (2007) : La Ville de Montréal, à mi-chemin dans le second mandat du maire Tremblay

⁵ Ville de Montréal (2008) : Plan de transport de Montréal

⁶ Transport Public (1999) : Six propositions pour limiter l'usage de la voiture en ville

II-Projet de réfection du complexe Turcot proposé par le MTQ

Le Ministère des transports du Québec (MTQ) propose la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, ainsi que des tronçons des autoroutes 15, 20 et 720. Selon les plans soumis par le MTQ, l'échangeur Turcot serait reconstruit à son emplacement actuel, tandis que l'emprise de l'autoroute 20 serait déplacée au pied de la falaise Saint-Jacques entre les échangeurs Angrignon et Turcot. L'autoroute 15 serait reconstruite parallèlement à l'infrastructure existante, entre le canal de Lachine et l'échangeur De La Vérendrye, alors que l'autoroute 720 serait légèrement décalée vers le sud. Les nouvelles infrastructures seraient construites en grande partie au sol et en remblai.

Les travaux de démantèlement et de construction s'échelonnent sur sept ans sous forme de PPP, soit de la fin de 2009 à la fin de 2016. Le nouveau complexe Turcot serait fonctionnel en 2015. La majorité des travaux serait réalisée en maintenant le service requis pour les usagers des réseaux routier et ferroviaire. Le coût total du projet est estimé à plus de 1,5 milliard de dollars. Cette estimation inclut les coûts de construction des nouvelles infrastructures routières et ferroviaires, ceux relatifs à la préparation du projet, aux activités immobilières ainsi qu'à la décontamination des terrains⁷.

2.1 Encore plus de circulation automobile

Depuis des années, Montréal comme la majorité des grandes métropoles a tenté de répondre aux pressions croissantes de l'automobile par le développement du réseau routier et autoroutier. Or, plus on a construit d'autoroutes, plus il a eu d'automobiles. Plus il y aura d'automobiles, plus la tentation sera grande de développer de nouvelles autoroutes ou d'élargir les autoroutes existantes.

Et c'est ce qui arrive présentement à Montréal:

- En 2006, l'île de Montréal comptait 827 000 véhicules immatriculés et les ponts étaient traversés chaque jour par 1 244 000 de véhicules⁸
- Le parc automobile connaît une croissance annuelle d'environ 1% et l'achalandage sur les ponts d'environ 0,8 %⁹;
- Il y a 20 000 voitures supplémentaires par année. Au bout de cinq ans, c'est 100 000 véhicules de plus sur l'île de Montréal. Au bout de 10 ans, c'est 200 000 véhicules supplémentaires;
- Autant de véhicules amène plus de congestion d'où une pression pour augmenter la capacité autoroutière avec des projets comme la 25, le prolongement de la 19 vers Blainville, le prolongement de l'autoroute 13 vers Mirabel, la transformation de la Notre-Dame en autoroute;
- Tous ces projets vont permettre une augmentation considérable de la circulation automobile sur l'île de Montréal;

⁷ Ministère des transports du Québec (2008) : Étude d'impact sur l'environnement

⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2008) : Indicateurs de l'état de l'environnement, Bilan pour la période 2003-2006

⁹ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2008) : Indicateurs de l'état de l'environnement, Bilan pour la période 2003-2006

- Toute augmentation importante de la circulation routière sur l'île de Montréal ne pourra qu'entraîner des impacts négatifs sur la qualité de vie de ceux qui y vivent et y travaillent.

En 2008, le MTQ a mentionné que la circulation automobile sur l'échangeur Turcot était de 280 000 véhicules par jour¹⁰ et nos estimations nous permettent d'anticiper que la circulation atteindra 330 000 véhicules par jour d'ici 2016¹¹. **Il y aura donc une augmentation de la circulation automobile de 50 000 véhicules par jour d'ici 2016.**

Lors de la première soirée d'information du BAPE tenue le 11 mai 2009, le MTQ a, par ailleurs, proposé un nouveau scénario faisant passer de 6 à 8 le nombre de voies sur l'autoroute 20 entre l'échangeur Montréal-Ouest et le nouveau boulevard Pullman. Ces nouvelles voies, bien que réservées pour le covoiturage, les taxis et les autobus vont augmenter la capacité véhiculaire et ultimement la circulation automobile en direction du centre-ville de Montréal. La circulation automobile sur l'autoroute 20 était de 78 000 véhicules en 2005 selon les données du MTQ¹², avec l'ajout de deux voies supplémentaires et leur prolongement sur le boulevard Pullman la circulation véhiculaire pourrait augmenter de 26 000 véhicules d'ici 2016. On parle donc d'une augmentation potentielle de 50 000 véhicules par jour à destination du centre-ville.

Le projet de réfection du complexe Turcot est l'un des trois principaux projets autoroutiers du MTQ pour l'île de Montréal. À eux seuls, ces trois projets totalisent une réserve de capacité routière de 230 000 véhicules par jour, soit 50 000 véhicules par jour par le complexe Turcot, 150 000 véhicules par jour pour l'autoroute 25¹³ et 40 000 véhicules par jour pour la modernisation de la rue Notre-Dame¹⁴.

2.2 Une occasion ratée de faire des transports collectifs une priorité

Le projet du ministère des Transports du Québec prévoit la possibilité de préserver un corridor ferroviaire et d'aménager une voie réservée pour transports collectifs, taxi et covoiturage dans l'axe de l'autoroute 20. Selon les plans, la voie réservée serait une voie additionnelle aux trois voies de circulation existantes entre la rue Pullman et l'échangeur Montréal-Ouest. Par conséquent, le projet du ministère des Transports offre une faible solution pour le transport collectif alors que six voies seront maintenues pour les automobilistes dans l'axe Est-Ouest.

L'absence de réelles mesures pour favoriser l'utilisation des transports collectifs indique clairement que le transport collectif n'est pas une priorité pour le MTQ. On voudrait nous convaincre que de préserver un corridor ferroviaire et d'ajouter de la capacité routière pour faire place à une voie réservée pour le transport collectif constitue une véritable amélioration de l'offre de transport collectif. Or, le ministère des Transports reconnaît, dans le Cadre d'aménagement pour la région de Montréal, que « l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur Plan de gestion des déplacements **risque de demeurer sans**

¹⁰ Bureau de projet complexe Turcot (2008) : Présentation au XV^e Colloque sur la progression de la recherche québécoise sur les ouvrages d'art

¹¹ Ministère des transports du Québec (2008) : Débit journaliers moyens 2016 – scénario statu quo et débits journaliers moyens 2016 – statu quo et projet

¹² GRUHM (2009) : Traffic counts Turcot (DJMA)

¹³ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2005) : Un projet alternatif au prolongement de l'autoroute 25

¹⁴ Ministère des transports du Québec (2008) : Étude d'impact sur l'environnement

effet si elle n'est pas appuyée par des mesures de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile »¹⁵.

Si rien n'est fait pour modifier les tendances actuelles, le MTQ prévoit que la circulation automobile devrait continuer d'augmenter de 2% au cours des prochaines années. Pour contrer cette tendance, la ville de Montréal dans son plan de transport, tout comme le gouvernement dans son cadre d'aménagement, veulent **développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes.**

Devant des demandes aussi claires et précises de la part du Gouvernement du Québec à l'égard des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), il nous apparaît difficile de comprendre **pourquoi le MTQ n'a fait aucun effort pour intégrer les différents projets présentement à l'étude par la ville de Montréal, l'AMT, la STM et les CIT** (navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal, trains de banlieue Delson-Candiac, Blainville-St-Jérôme, Dorion-Rigaud, réseau de tramways et de son prolongement à Lachine, voie réservée pour les transports collectifs, le covoiturage et le taxi et amélioration de la desserte par autobus STM et CIT).

Or, le MTQ reconnaît lui-même qu'il n'a pas intégré l'impact d'un transfert modal vers le transport collectif dans son projet : « L'étude d'impact du projet de reconstruction du complexe Turcot a été établie sans prise en compte du transfert modal potentiel vers le transport en collectif¹⁶ » De plus, le transport collectif n'est mentionné à aucun endroit dans son étude d'opportunité, déposée en 2006¹⁷, ni dans l'avis de projet déposé en 2007¹⁸ et ce, même si le Ministère du développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) lui avait spécifiquement demandé dans sa directive¹⁹ d'évaluer des « solutions de rechange au projet qui pourraient être, par exemple, la mise sur pied ou l'amélioration de circuits d'autobus, la construction d'une ligne de métro ou d'un train de banlieue » et que la ville de Montréal, le CRE-Montréal²⁰ et différents organismes lui avaient demandé d'évaluer des scénarios de transport collectif et de réduction de capacité.

¹⁵ Ministère des affaires municipales et des régions (2001) : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal

¹⁶ Comité MTQ-STM-AMT (2008) : Projet Turcot, Évaluation du potentiel de transfert modal

¹⁷ Ministère des transports du Québec (2006) : Étude d'opportunité complexe Turcot – De la Vérendrye – Angrignon – Montréal-Ouest

¹⁸ Ministère des transports du Québec (2007) : Avis de projet, Projet de reconstruction du complexe Turcot.

¹⁹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (2007) : Directive pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le ministère des Transports.

²⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2008) : Le CRE-Montréal appuie la demande de la Ville de Montréal de réévaluer à la baisse la capacité de l'échangeur Turcot

2.3 Augmentation des émissions de gaz à effet de serre

Une autre raison nous oblige à revoir le projet que nous propose le Ministère des Transports, les changements climatiques :

- Les tendances actuelles de réchauffement climatique sont incontestables.
 - Douze des treize dernières années comptent parmi les treize années les plus chaudes depuis au moins 150 ans²¹.
 - Les scientifiques de la NASA ont rapporté une diminution de 14% de la calotte glaciaire au cours de l'année 2007-2008.
 - La température moyenne de l'atmosphère a augmenté de 0,74% et les scientifiques estiment à 2 degrés le seuil de non-retour.
- Selon le GIEC :
 - L'augmentation des concentrations de CO₂ est principalement due à l'utilisation des combustibles fossiles.
 - Les émissions ont augmenté de 70 % entre 1970 et 2004.
 - Selon la tendance actuelle, il y aura une croissance de 25 à 90% d'ici 2030.
 - Les gaz à effet de serre émis par les activités humaines constituent la principale cause du réchauffement observé au cours de ces cinquante dernières années²².

Qu'est-ce que cela veut dire ? Si rien n'est fait pour diminuer de 30% en 10 ans et 80% d'ici 40 ans, les émissions de gaz à effet de serre :

- La température du globe va augmenter. Les estimations les plus fiables concernant l'augmentation de la température mondiale entre les années 80 et la fin du XXI^e siècle sont comprises entre 1,8°C et 4°C. De récentes études parlent de 6 degrés alors que les scientifiques s'accordent pour dire que le point de non-retour se situe à deux degrés.
- Les glaciers vont fondre et le niveau moyen des mers devrait augmenter de 18 à 59 cm.
- Le dérèglement du climat planétaire va entraîner des sécheresses, des inondations, des ouragans plus puissants
- Au-delà d'un certain point, des boucles de rétroactions vont se déclencher, et le processus échappera à notre contrôle.

On ne s'en sort pas. Pour diminuer le phénomène des changements climatiques, il faut s'attaquer à tout les secteurs : industrie, commerce, agriculture mais également les transports.

Rappelons que le dernier inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise élaboré par la Ville de Montréal en 2006²³ indique que le secteur des transports est le principal émetteur de GES sur l'île de Montréal avec 49% des émissions, suivi de l'industrie (28 %) et des bâtiments (20 %).

Selon le MTQ, pas moins de 50 000 véhicules supplémentaires utiliseront le complexe Turcot d'ici 2016. Dans le contexte où une seule voiture émet 6 000 kg de GES par année²⁴, il est

²¹ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (2007 : Résumé à l'intention des décideurs

²² Idem

²³ Logé, H. (2006) : Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, Collectivité montréalaise

²⁴ Ministère des affaires municipales et des régions (2001) : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal

clair que le projet Turcot en favorisant une augmentation de la circulation automobile va contribuer à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et nuire aux efforts de la ville de Montréal et du gouvernement du Québec pour respecter les engagements au protocole de Kyoto. Selon le modèle d'évaluation des émissions de GES du MTQ, **le projet de réfection du complexe Turcot devrait augmenter les émissions de 20 % d'ici 2016**²⁵.

Or, une étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto, Montréal) conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de 17% dans la Région métropolitaine de recensement de Montréal pour atteindre l'objectif de Kyoto »²⁶. De plus, les résultats observés montrent que « les efforts actuels sont insuffisants et que l'action à poursuivre pour l'atteinte de l'objectif du Protocole de Kyoto devra encore être plus importante »²⁷.

2.4 Des impacts négatifs sur la santé publique

Dégradation de la qualité de l'air

Selon une étude du regroupement montréalais pour la qualité de l'air²⁸, les récentes améliorations des automobiles sur le plan de l'efficacité énergétique ont été annulées par l'augmentation de l'activité routière et l'augmentation des distances parcourues. Il nous semble donc improbable que la qualité de l'air dans le secteur du complexe Turcot puisse s'améliorer, telle que suggérée dans l'étude d'impact du projet, avec l'augmentation prévue de la circulation routière.

Selon le réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal²⁹, la région montréalaise a connu 68 journées de mauvaise qualité de l'air en 2008, soit une journée sur six. Le transport est le principal responsable des émissions de plusieurs des principaux contaminants atmosphériques³⁰ : 85 % des oxydes d'azotes (NO_x), 77 % du monoxyde de carbone (CO), 43 % des composés organiques volatils (COV) et 30 % des particules fines (PM). Ces contaminants sont les précurseurs, lorsqu'ils réagissent entre eux, de l'ozone troposphérique (O₃) et du smog, deux symptômes évidents de détérioration de la qualité de l'air³¹.

D'autre part, les personnes qui vivent à proximité de cette autoroute très fréquentée seront grandement exposées à cette pollution. Les risques pour la santé seront particulièrement élevés pour les enfants, les personnes âgées ou les personnes atteintes de maladies cardiaques ou pulmonaires :

- Plusieurs études portant sur les enfants fréquentant une école à proximité d'artères très fréquentées, ou habitants dans un tel secteur démontrent une hausse des

²⁵ www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transp ort/modele_evaluation_emissions_polluantes_ges

²⁶ Ministère des affaires municipales (2001) : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal

²⁷ Idem

²⁸ Regroupement montréalais pour la qualité de l'air (1998) : Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal

²⁹ Réseau de surveillance de la qualité de l'air (2008) : Rapport annuel 2008

³⁰ Regroupement montréalais pour la qualité de l'air (1998) : Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal

³¹ Environnement Canada [http://www.ec.gc.ca/cleanair-](http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/Principaux_contaminants_atmospheriques_et_polluants_connexes-WS7C43740B-1_Fr.htm)

[airpur/Principaux_contaminants_atmospheriques_et_polluants_connexes-WS7C43740B-1_Fr.htm](http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/Principaux_contaminants_atmospheriques_et_polluants_connexes-WS7C43740B-1_Fr.htm)

symptômes respiratoires et asthmatiques en rapport avec la densité de la circulation ou avec la concentration de contaminants liés au transport. On a répertorié 6028 cas de bronchite infantile à Montréal l'année dernière³²;

- En Hollande, des chercheurs ont suivi des citoyens âgés de 55 à 69 ans vivant à proximité d'artères à grand débit et ont observé que le risque relatif de décès par maladie cardio-pulmonaire est près du double chez ces citoyens par rapport à ceux habitant plus loin;
- Le risque d'hospitalisation pour problèmes respiratoires est plus élevée pour les Montréalais âgés de 60 ans et plus, vivants le long d'artères à grande circulation que chez les résidents de rues plus calmes³³;
- Les mères vivant à moins de 200 mètres d'une autoroute ont 17% plus de risque de donner naissance à un enfant de faible poids³⁴;
- Santé Canada estime à 1540 le nombre de décès prématurés attribuable chaque année à la pollution atmosphérique à Montréal³⁵.

Des impacts sur le bilan routier

L'augmentation de la circulation routière a également une influence significative sur le bilan routier. Une carte de la localisation des accidents impliquant des piétons, élaborée par le docteur Patrick Morency, illustre qu'entre 1999-2003, il y a eu 5082 interventions ambulancières sur le territoire de l'agglomération de Montréal. La DSP mentionne que : «L'augmentation du parc automobile, du nombre de déplacements et des distances totales parcourues en automobile expose l'ensemble des usagers de la route (conducteurs, passagers, piétons, etc.) à une probabilité accrue de collision, de blessures et de décès. Il importe d'abord de contrôler l'exposition au risque automobile par des politiques de transport et d'aménagement urbain, autrement dit, par une stratégie qui attaque le problème à la source en réduisant le nombre d'automobile. Il s'agit d'assurer la mobilité autrement; le taux de mortalité par passager-kilomètre est 20 fois moins élevé en transport collectif qu'en automobile ».

2.4 Hausse de la congestion au centre-ville

La réfection du complexe Turcot combinée à la construction d'une nouvelle autoroute reliant le centre-ville de Montréal aux couronnes nord et sud (Notre-Dame et prolongement de l'autoroute 25) favorisera l'utilisation de l'automobile pour les déplacements vers le centre-ville. **À eux seuls, ces trois projets amèneront plusieurs dizaines de milliers de véhicules supplémentaires au centre-ville de Montréal aggravant ainsi les problèmes de stationnement, de circulation locale et de camionnage au centre-ville.** Rappelons que ces trois projets totalisent une réserve de capacité routière de 230 000 véhicules par jour.

³² Direction de la santé publique de Montréal (2006) : Le transport urbain, une question de santé

³³ Idem

³⁴ Généreux, M. (2007) : The Likelihood of Adverse Birth Outcomes Among Mothers Living Near Highways According to Maternal and Neighbourhood Socioeconomic Status, 19ème conférence mondiale de l'UIPES sur la promotion de la santé et l'éducation pour la santé

³⁵ Direction de la santé publique de Montréal (2009) : Mémoire sur le projet de règlement relatif aux combustibles solides

Dans ce contexte, le projet de réfection du complexe Turcot est en contradiction avec l'orientation gouvernementale voulant « réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie en accordant une priorité au centre de l'agglomération »³⁶.

Selon John Norquist, ancien maire de Milwaukee et président du Congress for New Urbanism, « la plupart des villes européennes n'ont pas d'autoroute en milieu urbain, car celles-ci repoussent les gens toujours plus loin (étalement urbain), en plus de créer de la congestion. En fait, Montréal devrait simplement les démolir et les remplacer par des boulevards urbains. Prenez Berlin pour modèle, puisqu'elle a une faible densité comme Montréal. On n'y retrouve aucune autoroute à proximité du centre. Ou prenez l'exemple de Stockholm, qui reçoit beaucoup de neige. Pas d'autoroute urbaine non plus. Prenez Paris, ville pour laquelle les Québécois ont beaucoup d'attachement. Pas d'autoroute. Toutes ces villes ont plutôt misé sur des boulevards urbains, à échelle humaine. On compte 80 000 autos par jour sur l'avenue des Champs-Élysées, 50 000 sur le boulevard Saint-Germain et pourtant, il est agréable d'y marcher. Prenez San Francisco, qui a démolit l'autoroute Embarcadero pour en faire un boulevard urbain. Non seulement la circulation automobile s'est-elle grandement améliorée, la valeur des propriétés a augmenté, le nombre d'emplois dans le secteur aussi, tout comme la qualité de vie des résidents. Prenez finalement Vancouver, possiblement la ville canadienne la plus riche au kilomètre carré. Encore là, il n'y a aucune autoroute qui la traverse »³⁷.

Le 30 mai dernier, la ministre des Affaires Municipales du Québec, Mme Nathalie Normandeau a clairement dit que « la banlieue est un modèle dépassé », que « les villes de demain devront faire place à la mixité, éviter de compartimenter et freiner l'étalement urbain qui entraîne des coûts de société » et qu'une « ville réussie est une ville verte qui respire, une ville dans laquelle on peut se déplacer sans voiture ».

³⁶ Ministère des affaires municipales (2001) : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal

³⁷ La Presse (2009) : Montréal : Démolissons les autoroutes

2.6 Un projet qui contribue à appauvrir le Québec

À notre avis, il n'y a pas seulement l'environnement qui nous oblige à changer notre approche en transport, il y a également le point de vue économique. Voici quelques faits :

- Le Québec ne produit pas de pétrole et ne produit pas de voiture. Contrairement à l'Ontario et à l'Alberta, les québécois n'ont aucun intérêt à investir dans l'automobile du point de vue économique;
- C'est plus de la moitié des 47,5 milliards de dollars que nous investissons chaque année dans l'automobile qui est exportée hors-Québec³⁸;
- Nous sommes également très vulnérables au fluctuation du coût du pétrole puisque nous sommes totalement dépendant du pétrole des autres;
- Cette dépendance au pétrole risque de nous causer beaucoup de problème dans un avenir rapproché contenu de la diminution des réserves de pétrole. C'est la sécurité énergétique du Québec qui est en péril;
- Chaque dollar investi dans le secteur des TC stimule deux fois plus l'économie de la région que celui investi dans l'automobile puisque 50% des dépenses liées à l'automobile sont exportées à l'extérieur du Québec comparativement à 10% pour le transport collectif³⁹;
- Comme on ne produit pas de voiture ni de pétrole, toute réduction des dépenses liées à l'automobile est bonne pour l'économie québécoise.

Les coûts de déplacement des ménages montréalais sont également à considérer puisque chaque déplacement en voiture coûte trois fois plus cher qu'en transport collectif. L'argent économisé, 570 millions de dollars⁴⁰, par les ménages montréalais par le biais du transport collectif fait en sorte que plus d'argent est disponible pour faire marcher l'économie québécoise. **En période de crise économique, le gouvernement du Québec aurait donc tout avantage à faire des investissements dans les transports collectifs, une priorité.**

D'autre part, le MTQ ne semble pas prendre en compte les avertissements répétés des économistes et des chercheurs sur l'augmentation du coût de l'énergie et leurs impacts sur les déplacements automobiles. L'ancien économiste en chef de la banque CIBC Jeff Rubin prévoit⁴¹ que le baril de pétrole dépassera les 200 \$ d'ici 2012 tandis que l'Association for the study of peak oil & Gas prévoit que le pétrole disponible aura diminué de 25 % d'ici 2016⁴². Suite aux augmentations du coût du pétrole, on a noté, en 2008, une première diminution du nombre total de personne-kilomètre parcouru en automobile aux États-Unis⁴³ et cette tendance se poursuit en 2009.

³⁸ Bergeron R. (2003) : L'économie de l'automobile au Québec

³⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004) : Transport en commun, un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal

⁴⁰ Idem

⁴¹ Rubin J. (2009) : Why Your World is Getting a Whole Lot Smaller

⁴² Eirefaai, H. E. H. (2008) : Oil, Peak Production and the Consequence of Decline

⁴³ <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/tvtw/tvtpage.cfm>

2.7 Un projet qui ne répond pas aux besoins des résidents des quartiers traversés

Accessibilité des quartiers traversés

Le MTQ propose de construire l'autoroute 15 au sud de l'échangeur Turcot sur un talus de plusieurs mètres muni d'un mur anti-bruit de 2,30 m de hauteur entre le canal Lachine et l'aqueduc. Le talus va utiliser trois fois plus d'emprise au sol que la structure actuelle, obliger la fermeture des rues Eadie et Hadley et augmenter l'enclavement du quartier Côte-Saint-Paul.

Dans le contexte où le secteur est déjà l'un des plus enclavés de Montréal en raison d'une barrière physique naturelle (Falaise St-Jacques), du canal Lachine, de la voie ferrée du CN qui sépare le quartier St-Henri en deux et du réseau autoroutier (A20, A15, Ville-Marie), **il est proposé de garder l'infrastructure en hauteur.**

Revitalisation du secteur de l'ancienne cour de triage Turcot

Le MTQ propose de construire une autoroute vers le nord de la cour Turcot. Ce faisant, il réduit son potentiel de développement. Le secteur de l'ancienne cour de triage Turcot offre un fort potentiel de développement qu'il nous apparaît difficile de mettre en valeur avec une autoroute à fort débit de circulation.

L'espace disponible entre les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot permet d'envisager la transformation de l'autoroute 20 en boulevards urbains. Les boulevards urbains permettent de maximiser l'accessibilité du territoire pour tous les modes de transport, de créer un réseau routier convivial et une trame urbaine efficace et attrayante. La cour de triage Turcot possède, de part sa superficie et sa proximité du centre-ville, un important potentiel de développement. La superficie pouvant être développée, avec le projet actuel, est de 650 000 m². La cour offre donc un fort potentiel de développement mixte en fonction du degré de contamination des sols et de la proximité des infrastructures.

Paul Moore, ingénieur en circulation et auteur du Plan de transport de la ville d'Atlanta, a mentionné lors de son passage à Montréal⁴⁴ qu'un réseau de transport efficace ne doit pas viser uniquement à améliorer la fluidité de la circulation mais aussi l'accessibilité du territoire à tous les modes de transport confondus afin d'améliorer la mobilité des biens et des marchandises. Un réseau routier peut s'avérer tout aussi efficace dans les heures de pointes AM et PM qu'une autoroute pour faciliter la circulation à destination d'un centre-ville, même si sa vitesse est plus basse, faciliter une meilleure cohabitation des modes et augmenter l'accessibilité du territoire. La National Complete Street Coalition, une coalition de plus de 50 organisations aux États-Unis⁴⁵, propose essentiellement la même chose. Une autoroute favorise la mobilité des automobiles au détriment de plusieurs autres modes de transport. Le projet du MTQ conserve un parti pris pour l'automobile et les mouvements à destination du centre-ville au détriment des déplacements nord-sud et des modes alternatifs comme l'autobus, le vélo et la marche.

⁴⁴ Direction de la santé publique de Montréal (2009) : Autoroutes urbaines d'aujourd'hui à demain

⁴⁵ <http://www.completestreets.org/>

La Table de travail Turcot, un regroupement d'intellectuel montréalais, s'est interrogée sur l'opportunité qu'offre le projet de réfection du complexe Turcot pour améliorer la qualité de vie dans le secteur St-Henri en envisage le déplacement de la voie ferrée du CN, qui sépare le quartier en deux, dans l'axe de l'autoroute 15 et à travers le secteur industriel Cabot. Le MTQ ne semble pas avoir envisagé cette option même si leur projet d'autoroute sur talus risque physiquement d'empêcher cette option pendant 75 ans.

Le projet proposé par le MTQ va augmenter la circulation locale. Pourtant le MTQ mentionne qu' « aucune évaluation de l'impact du projet sur la sécurité routière au niveau du réseau local n'a été effectuée⁴⁶ ». Afin de réduire les impacts négatifs de l'augmentation de la circulation locale, nous proposons de mettre en place un programme de mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers traversés. Le gouvernement du Québec avait imposé une telle mesure dans le décret du projet de modernisation de la rue Notre-Dame⁴⁷.

Protéger et mettre en valeur la Falaise Saint-Jacques

Le MTQ propose de déplacer les voies ferrées et l'autoroute 20 vers le nord de la cour Turcot au sud de l'écoterritoire de la falaise St-Jacques. Ce faisant, il exclut toute possibilité d'expansion de cet écoterritoire, dans un secteur qui souffre d'une carence importante en espaces verts et en parcs.

Les organismes de protection des milieux naturels, dont la Coalition verte et Héritage Laurentien, voient dans le projet de réfection du complexe Turcot l'une des dernières opportunités sur le territoire montréalais de réaliser un grand parc régional. N'oublions pas que Montréal est classée bonne dernière parmi quatorze autres villes canadiennes pour la superficie d'espaces verts per capita, ce qui n'est pas étonnant quand on constate que seulement un peu plus de 5% du territoire naturel Montréalais est actuellement protégé⁴⁸. **L'arrondissement du Sud-Ouest est, par ailleurs, le secteur avec le moins de milieux naturels de l'agglomération de Montréal.**

⁴⁶ Ministère des transports du Québec (2008) : Addenda-1 Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE

⁴⁷ Gouvernement du Québec (2002) : Décret 1130-2002

⁴⁸ Sauvons nos boisés et milieux humides (2007) : Une quarantaine de partenaires lancent le projet de créer le Parc écologique de l'Archipel de Montréal

2.8 Contradictions avec les orientations municipales et provinciales

Les plans de transport et d'urbanisme

Contrairement au projet du MTQ, la ville de Montréal souhaite réduire l'utilisation de l'automobile dans son Plan de transport⁴⁹ et dans son Plan d'urbanisme⁵⁰. Le Plan de transport de Montréal propose des « investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur les usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi » et vise à « réduire de manière significative la dépendance à l'automobile ». Le Plan a un objectif de réduction de 20 % des déplacements automobiles à destination du centre-ville. Pour ce faire il propose un ensemble de mesures dont deux mécanismes particulièrement efficaces : le péage urbain et la gestion de l'offre de stationnement.

Une mission technique sur le péage routier menée à Londres, Stockholm et Milan a rapporté que dans ces trois villes la circulation automobile avait diminuée de 20 à 25 % après la mise en place du péage⁵¹. La ville de Berne en Suisse a quant à elle utilisé un éventail de mesures visant à limiter le stationnement. L'ensemble de ses mesures a permis d'afficher un taux d'utilisation de l'automobile de l'ordre de 25 % au centre-ville⁵².

Le Plan d'urbanisme comprend quant à lui des mesures visant à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile et « privilégie une plus grande utilisation du transport collectif et des modes de déplacement non motorisés. Il prévoit par exemple une plus grande densité de construction à distance de marche des stations de métro et des gares. Le Plan favorise également la réduction des distances entre les lieux d'habitation, les commerces, les services et les lieux de travail ».

Le Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales de la métropole

En juin 2001, le gouvernement du Québec a rendu public son Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole fondé sur le principe du développement durable. Le cadre d'aménagement de la région métropolitaine se veut un document de référence pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Il est le fruit d'un consensus et l'aboutissement d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Il établit notamment des objectifs en matière de consolidation des quartiers anciens, d'étalement urbain, de réduction de gaz à effet de serre, de transport en commun. Plus précisément, le cadre d'aménagement et de développement de la métropole pour la région de Montréal stipule qu'il souhaite :

- **Consolider les zones urbaines existantes** et limiter l'urbanisation en périphéries de ces zones aux secteurs qui disposent déjà d'infrastructures et de services... »

⁴⁹ Ville de Montréal (2008) : Plan de transport

⁵⁰ Ville de Montréal (2004) : Plan d'urbanisme

⁵¹ Association québécoise du transport et des routes (2008) : Mission technique, Le péage routier

⁵² Weiss, S. (2004) : Le contrôle de l'offre de stationnement comme outil de régulation de la mobilité

- Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et **une réduction de l'utilisation de l'automobile** »⁵³ .

Le plan d'action québécois sur les changements climatiques

Le projet du MTQ est tout autant en contradiction avec le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) qui mentionne qu'au Québec, il existe un important potentiel de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en milieu urbain.

Le plan d'action sur le développement durable

Le projet va aussi à l'encontre du propre Plan de développement durable du MTQ⁵⁴ fraîchement déposé qui souhaite « favoriser l'utilisation accrue des modes de transport autres que l'auto solo pour le transport des personnes ». Notons aussi la compréhension du développement durable du MTQ qui stipule dans ce plan que les priorités d'intervention choisies justifient de ne pas « accroître la prise en compte des préoccupations des citoyens dans les décisions ».

En permettant une augmentation de 50 000 véhicules, une augmentation de 20 % des émissions de GES, en facilitant l'accès au centre-ville de Montréal à partir des périphéries et en enclavant davantage les quartiers traversés, il nous apparaît évidemment que le projet du MTQ est en contradiction avec les orientations municipales et provinciales pour la région de Montréal.

⁵³ Ministère des affaires municipales et des régions (2001) : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal,

⁵⁴ Ministère des transports du Québec (2009) : Plan d'action en développement durable 2009-2013

III-Une solution alternative pour la réfection du complexe Turcot

3.1 Réduction de la circulation automobile et amélioration de l'offre de transport collectif

Le transfert modal de l'ensemble des mesures proposées de transport collectif est de 35 000 personnes par jour

1) Mise en place de la navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal

Aéroports de Montréal et ses partenaires l'Agence métropolitaine de transport, Transports Québec, Transports Canada, la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal travaillent actuellement sur un projet conjoint d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'Ouest-de-l'Île et le centre-ville d'ici 2013-2015. Ce projet, qui vise notamment à mettre en place un corridor ferroviaire dédié aux services passagers, permettrait à la fois d'instaurer une navette express pour les usagers de Montréal-Trudeau et d'accroître le niveau de service des trains de banlieue desservant les collectivités de l'Ouest-de-l'Île.

Le transfert modal attendu de ce projet est de 4 400 personnes par jour⁵⁵.

2, 3 et 4) Augmentation de l'offre de service des trains de banlieue Delson-Candiac et Blainville-St-Jérôme, Dorion-Rigaud

L'Agence métropolitaine de transport propose dans son plan triennal d'immobilisations 2008-2011 d'acquérir 160 voitures passagers à deux étages d'ici 2011 permettant d'augmenter la capacité d'accueil de ses trains de 70 %.

Le transfert modal attendu des lignes de Delson-Candiac et de Blainville-St-Jérôme est de 2196 personnes par jour et pour la ligne Dorion-Rigaud de 6 760 personnes par jour.

5) Mise en service du réseau de tramways et de son prolongement à Lachine

La ville de Montréal propose dans son Plan de transport d'implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération de Montréal. Les premières lignes seront une boucle au centre-ville et les axes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges. Le réseau initial comportera près de 20 kilomètres. La ville propose ensuite des prolongements vers Lachine, la rue Notre-Dame et le mont Royal.

Le transfert modal attendu du prolongement vers le Lachine est de 4 000 personnes par jour.

⁵⁵ Les données sur le transfert modal ont été calculées par Mme Florence Junca-Adenot, professeur à l'UQAM et ancienne présidente-directrice général de l'Agence métropolitaine de transport

6) **Mise en service de la voie réservée pour les transports collectifs, le covoiturage et le taxi sur l'autoroute 20**

La mise en place d'une voie réservée pour les transports collectifs sur l'autoroute 20 permettrait d'améliorer le service des 7 lignes de la Société de transport de Montréal (STM) et des 4 lignes des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) de l'ouest de l'île de Montréal passant présentement sur ou sous l'échangeur Turcot. Les données d'achalandage actuelles nous montre qu'il y a plus de 15 000 usagers en période de pointe du matin.

La mise en place d'une voie réservée a un potentiel de transfert modal de 8 000 personnes par jour pour les autobus et de 2 000 personnes par jour pour le covoiturage et les taxis.

7) **Amélioration de la desserte par autobus STM et CIT**

Les plans triennaux d'immobilisations de la STM et des CIT (Roussillon, du Sud-Ouest, du Haut Saint-Laurent) proposent des améliorations de services additionnelles qui pourraient permettre une augmentation d'achalandage.

Le transfert modal de ces mesures est estimé à 7700 personnes par jour supplémentaires.

8) **Réduction de la capacité routière de l'autoroute Ville-Marie en retranchant une voie de circulation par direction**

L'autoroute Ville-Marie entre l'échangeur Turcot et le centre-ville de Montréal est présentement à 4 voies par direction. Les données de circulation sur ce tronçon nous permettent d'affirmer qu'il y a une réserve de capacité sur cette autoroute. Le retrait d'une voie par direction est envisageable et souhaitable.

Cette mesure permettrait d'empêcher toute augmentation de la circulation routière dans cet axe routier.

9) **Démantèlement de l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur Turcot**

Le MTQ propose de démanteler l'autoroute 20 entre l'échangeur Montréal-Ouest et l'échangeur Turcot pour la remplacer par une autre autoroute. Le MTQ va à l'encontre des tendances internationales⁵⁶ qui proposent plutôt de profiter du vieillissement des autoroutes en milieux urbains pour les remplacer par des boulevards urbains.

3.2 Revitalisation et intégration urbaine

10) **Création à l'ouest de l'échangeur Turcot d'un réseau routier et d'une trame urbaine mixte**

L'espace disponible entre les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot permet d'envisager la construction de boulevards urbains. Les boulevards urbains permettent de maximiser l'accessibilité du territoire pour tous les modes de transport, de créer un réseau routier convivial et une trame urbaine efficace et attrayante. La cour de triage Turcot possède, de part sa superficie et sa proximité du centre-ville, un important potentiel de développement. La superficie pouvant être développée, avec le projet actuel, est de 650 000 m². La cour offre donc un fort potentiel de développement mixte en fonction du degré de contamination des sols et de la proximité des infrastructures.

11) **Conservation d'une bande de 100 mètres au nord de la cour Turcot afin d'agrandir l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques**

Le MTQ propose de déplacer les voies ferrées et l'autoroute 20 vers le nord de la cour Turcot au sud de l'écoterritoire de la falaise St-Jacques. Le projet du MTQ va exclure toute possibilité d'expansion de cet écoterritoire, dans un secteur qui souffre d'une carence importante en espaces verts et en parcs. En conservant une bande de 100 m au sud de la falaise St-Jacques, il est possible d'agrandir l'écoterritoire de 27 hectares.

12) **Maintien de l'autoroute 15 en hauteur dans Côte Saint-Paul**

Le MTQ propose de construire l'autoroute 15 au sud de l'échangeur Turcot sur un talus de plusieurs mètres muni d'un mur anti-bruit de 2,30 m de hauteur entre le canal Lachine et l'aqueduc. Le talus va utiliser trois fois plus d'emprise au sol que la structure actuelle, obliger la fermeture des rues Eadie et Hadley et augmenter l'enclavement du quartier Côte-Saint-Paul. Compte tenu des impacts négatifs de la construction de l'autoroute 15 sur des talus, il est proposé de garder l'infrastructure en hauteur.

⁵⁶ <http://www.cnu.org/highways/freewayswithoutfutures>

13) Étudier la possibilité de détourner le Grand Tronc du quartier Saint-Henri via le secteur industriel Cabot

Le MTQ ne semble pas profiter du projet de réfection du complexe Turcot pour améliorer l'aménagement urbain du secteur Saint-Henri. Actuellement, le quartier de St-Henri est séparé en deux par la voie ferrée du Canadien National (CN). Compte tenu de l'impact de la voie ferrée sur le quartier, il est proposé que le MTQ analyse la possibilité de détourner cette ligne ferroviaire du quartier Saint-Henri vers le secteur industriel Cabot.

14) Mettre en place un programme d'apaisement de la circulation dans les quartiers avoisinants

Le projet proposé par le MTQ va augmenter la circulation locale. Pourtant le MTQ mentionne qu' « aucune évaluation de l'impact du projet sur la sécurité routière au niveau du réseau local n'a été effectuée⁵⁷ ». Afin de réduire les impacts négatifs de l'augmentation de la circulation locale, nous proposons de mettre en place un programme de mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers traversés. Le gouvernement du Québec avait imposé une telle mesure dans le décret du projet de modernisation de la rue Notre-Dame⁵⁸.

15) Aménagement d'une zone tampon au sud de l'autoroute Ville-Marie

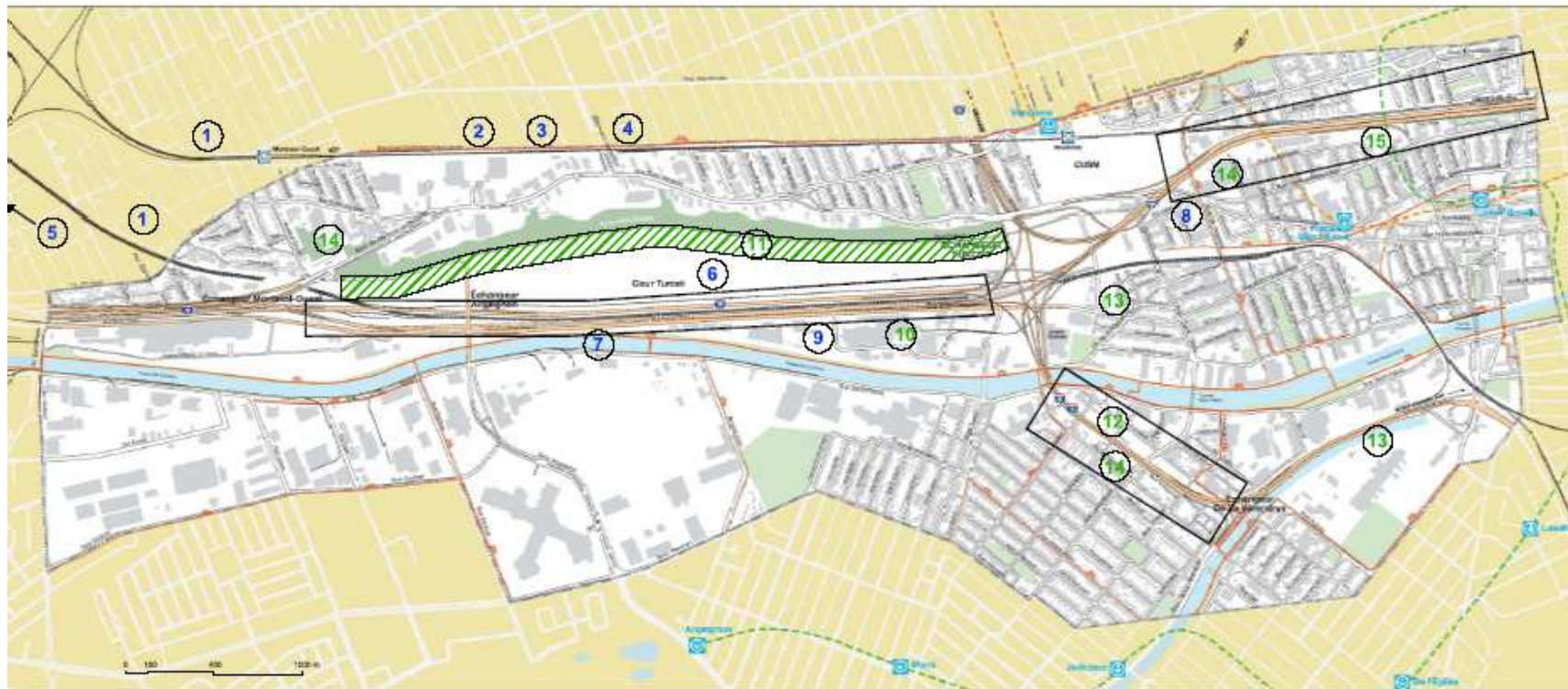
La direction de la santé publique de Montréal a démontré les effets négatifs de la circulation automobiles à proximité des autoroutes. La récupération d'une voie de l'autoroute Ville-Marie par direction devrait permettre la création d'une zone tampon entre l'autoroute et les quartiers limitrophes.

⁵⁷ Ministère des transports du Québec (2008) : Addenda-1 Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE

⁵⁸ Gouvernement du Québec (2002) : Décret 1130-2002

CHAPITRE 3 : UNE SOLUTION ALTERNATIVE POUR LA RÉFECTION DU COMPLEXE TURCOT

Solution alternative au projet de réfection du complexe Turcot



Réduction de la circulation automobile et amélioration de l'offre de transports collectifs

1. Mise en place de la navette fermée entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal
2. Augmentation de l'offre de service du train de banlieue Delson-Candiac
3. Augmentation de l'offre de service du train de banlieue St-Hubert-Sauvé
4. Augmentation de l'offre de service du train de banlieue Dorval-Rigaud

5. Mise en service du réseau de tramways et de son prolongement à Lachine
6. Mise en service de la voie réservée pour les transports collectifs, le couloirage et le taxi
7. Amélioration de la desserte par autobus de la STM et des CDT
8. Réduction de la capacité routière de l'autoroute Ville-Marie en retranchant une voie de circulation par direction à l'autoroute adjacente
9. Démantèlement de l'autoroute 20 à l'est de l'échangeur Turcot

Revitalisation et intégration urbaine

10. Création à l'est de l'échangeur Turcot d'un réseau mixte et d'une trame urbaine mixte
11. Conservation d'une bande de 100 m au nord de la cour Turcot afin d'agrandir l'orientation de la future Rivarous
12. Maintien de l'autoroute 15 en hauteur au sud de l'échangeur Turcot dans l'axe Saint-Paul
13. Étude de possibilité de délimiter le Grand Trois du quartier Saint-Paul (à la section (sud) de Cabot)
14. Mettre en place un plan d'aménagement de la circulation dans les quartiers touchés
15. Aménagement d'une zone tampon au sud de l'autoroute Ville-Marie

Conclusion

Après avoir analysé le projet de réfection du complexe Turcot, le Conseil régional de l'environnement de Montréal s'oppose à ce concept qui permettra une augmentation de la circulation routière. Ce projet va à l'encontre du développement durable en favorisant l'utilisation de l'automobile dans la région métropolitaine de Montréal et une détérioration de la qualité de vie des quartiers centraux. De plus, le projet est en contradiction avec les plans de transport et d'urbanisme de la ville de Montréal, les engagements du Québec en matière de changement climatique et les orientations gouvernementales à l'égard de l'étalement urbain et du développement des transports collectifs. Malgré tout, le gouvernement s'entête à vouloir nous persuader que des autoroutes plus fluides constituent encore aujourd'hui, des solutions d'avenir pour régler les problèmes de congestion aux heures de pointe.

Le vérificateur général du Québec a mentionné dans son dernier rapport que le Gouvernement du Québec investit des milliards de dollars dans le transport routier pour la région métropolitaine de Montréal sans avoir une « vision cohérente et intégrée de l'aménagement et du transport du territoire » et que la planification « nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et à long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles ». De plus, le vérificateur a clairement indiqué que le MTQ n'est pas parvenu à mettre en place un « mécanisme permanent et formel de concertation pour assurer la cohérence de l'ensemble des priorités d'intervention des acteurs de la région et établir un consensus ». Cette situation doit changer et le MTQ doit adapter ses projets à la nouvelle vision du transport de la ville de Montréal en faisant du transport en commun une priorité et en travaillant à réduire la circulation automobile. La ministre des transport du Québec a d'ailleurs reconnue les conclusions du vérificateur général du Québec et propose d'élaborer un plan de mobilité durable pour la région montréalaise.

Plusieurs grandes villes nord-américaines comme Milwaukee, Portland, San Francisco et Toronto, ont même entrepris de démolir certaines de leurs autoroutes urbaines au profit de nouveaux quartiers résidentiels et de nouvelles places publiques. Ces changements radicaux de gestion des déplacements résultent du constat que l'élargissement des infrastructures routières ne contribue pas à la réduction de la congestion routière. Au contraire, il favorise l'accroissement de l'utilisation de l'automobile.

Dans ce contexte, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que la véritable solution pour le complexe Turcot réside dans **l'amélioration significative de l'offre de transports collectifs avant les travaux, la réduction de la capacité routière dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest et la revitalisation urbaine des quartiers traversés. Tout en répondant aux grands défis de toute l'agglomération montréalaise**, cette solution a l'avantage de satisfaire les besoins des résidents des quartiers traversés, de respecter les engagements du Québec en matière d'environnement et de revitaliser des quartiers qui ont grandement soufferts de la construction de l'échangeur dans les années 60.