



**Mémoire du Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM)
sur la reconstruction du complexe Turcot**

**Reconstruire Turcot : un simple chantier routier ou une nouvelle vision pour
les déplacements dans la région de Montréal?**

**Déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)**

Juin 2009

Introduction

Le projet de reconstruction du complexe Turcot est sans conteste un chantier qui interpelle plusieurs acteurs de la région de Montréal. En plus de comporter des impacts environnementaux et économiques pour la région, il fait partie du quotidien de milliers de citoyennes et citoyens.

De son côté, le Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM) porte un intérêt aux enjeux régionaux, tels que le transport, l'habitation et l'environnement. Il est d'ailleurs très actif dans ces dossiers et concentre ses efforts à faire valoir le point de vue des jeunes Montréalaises et Montréalais auprès des décideurs. Les membres du FJÎM se sentent interpellés par la reconstruction du complexe Turcot. En effet, il s'agit d'un chantier qui aura des répercussions locales et globales pour des décennies à venir.

Le FJÎM est un organisme de concertation de la CRÉ de Montréal représentant plus de 500 groupes jeunesse de la région. Ses 26 membres élus proviennent des milieux étudiant, socioéconomique, sociocommunitaire, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et loisirs. Il coordonne des projets et défend les intérêts des jeunes âgés de 12 à 30 ans. Le FJÎM inscrit son action politique dans un cadre non partisan.

Le FJÎM est conscient de la nécessité de procéder à la réfection des infrastructures actuelles, particulièrement pour des impératifs de sécurité tels qu'invoqués par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Toutefois, les membres du FJÎM émettent des réserves quant au scénario proposé en 2009 par le MTQ et se préoccupent de la qualité du milieu de vie des citoyennes et des citoyens, de la place accordée au transport en commun et au transport actif et de la vision du transport soutenue par le MTQ pour la région de Montréal.

Nous sommes d'avis que la mise en œuvre de ce chantier doit constituer pour le MTQ l'occasion de réaliser un projet qui se démarque des chantiers antérieurs centrés, en majeure partie, autour des déplacements en voiture solo. Un rééquilibrage des différents usages doit figurer au rang des priorités du ministère. À ce titre, le FJÎM favorise les initiatives qui visent à diminuer l'utilisation de la voiture en solo. Le FJÎM soutient une vision qui favorise la réappropriation de l'espace au profit d'autres formes d'aménagement, telles que le développement du transport en commun, l'amélioration des conditions de pratique du transport actif et l'aménagement d'espaces verts. De plus, les membres du FJÎM sont conscients que ce complexe représente un point névralgique pour le développement économique de la région et le transport des marchandises.

Le MTQ se doit de mettre en œuvre un projet conforme aux principes du développement durable. Plus que le seul respect des critères qui visent à créer un environnement sain, ces principes soutiennent à la fois le développement économique et le développement social, dans ce cas-ci, de la région de Montréal.

Quelques données sur le scénario proposé par le MTQ¹ :

- Chaque jour, 280 000 véhicules circulent sur le complexe Turcot, dont 30 000 camions².
- Une augmentation du nombre de voitures de 5% pour l'heure de pointe du matin et de 1% pour l'heure de pointe de fin d'après-midi de voitures circulant sur le complexe par rapport au scénario de référence.
- Un investissement de 1,5 milliard de dollars et un chantier d'une durée de 7 ans.
- La destruction de structures de 25 à 30 mètres et la construction de structures ayant une élévation de 2 à 6 mètres.
- Une augmentation des polluants atmosphériques qui sera, selon le MTQ, résorbée en 2016 par la présence de voitures moins énergivores.
- La destruction de 174 logements, 36 commerces et industries.
- Des projets de transport en commun à l'étude : réserver une emprise pour la navette ferroviaire Montréal-Trudeau, aménager une voie réservée pour le transport collectif sur l'autoroute 20.
- Une nouvelle piste cyclable au bas de la falaise St-Jacques et sur le boulevard Ste-Anne-de-Bellevue.

Par rapport au scénario soumis à la consultation par le MTQ, trois éléments préoccupent particulièrement les membres du FJÎM :

- I. La qualité du milieu de vie des citoyennes et des citoyens**
- II. La place accordée au transport en commun et au transport actif**
- III. La vision du transport soutenue par le MTQ pour la région de Montréal**

Les positions du FJÎM en bref :

- La fin du règne de la voiture en solo.
- La réappropriation de l'espace par les autres usagers du réseau routier, pour un meilleur équilibre de l'utilisation du réseau.
- Un ouvrage intégré à la trame urbaine qui respecte le milieu de vie de la population de la région.
- Un projet routier qui s'effectue dans le respect de l'environnement et qui favorise l'atteinte des cibles prescrites par le protocole de Kyoto.
- Une vision avant-gardiste et cohérente pour le transport et le développement régional.

¹ Transports Québec

² Christian Bolduc, *L'Écho du transport*, Mars 2009, p. 12.

I - POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE DES CITOYENNES ET CITOYENS

Immense, le complexe Turcot touche plusieurs arrondissements, dont le Sud-Ouest, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Verdun, LaSalle, Lachine et deux villes liées : Montréal-Ouest et Westmount.

Avant même que les travaux ne soient amorcés, le projet de reconstruction suscite de nombreuses réactions. Il va sans dire que les répercussions anticipées en lien avec la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais représentent une source de préoccupations majeures. Que ce soit dans le cas des personnes expropriées, des ménages résidant près du complexe ou encore pour l'ensemble de la population, le projet comportera des impacts au plan social, économique et environnemental.

Quelles conditions de vie pour les ménages délogés?

Impact annoncé par le MTQ

- Destruction de 174 logements, 36 commerces et industries³
- Mesures d'accompagnement et d'aide à la relocalisation des ménages touchés par le projet

À travers ses activités et ses prises de position, le FJÎM porte une attention particulière à la question de l'habitation dans la région de Montréal. Il s'agit d'un enjeu complexe soumis aux multiples besoins de la population et au statut socioéconomique des ménages. De manière générale, le FJÎM favorise la mixité sociale des quartiers et soutient les mesures favorisant le maintien des individus dans leur milieu de vie.

Dans le cas de la reconstruction du complexe Turcot, ce dernier élément est menacé par les expropriations annoncées. À ce titre, le FJÎM souhaite qu'elles soient réduites au minimum et que le tracé du nouveau complexe en tienne compte. Dans le cas des ménages qui devront être tout de même délogés, nous sommes d'avis qu'ils doivent, à court terme, accéder à des logements situés dans le même secteur, à des coûts équivalents ou encore bénéficier de compensations financières pour les coûts excédents.

Parallèlement, le MTQ, en partenariat avec la Ville de Montréal, devra s'assurer du maintien du nombre de logements abordables dans les zones touchées. D'ailleurs, cette situation requiert une réaction rapide : de nombreux secteurs défavorisés figurent parmi les arrondissements à proximité du complexe Turcot, dont le Sud-Ouest et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

De plus, il est à noter que les logements sociaux et communautaires sont très demandés et que les procédures pour la construction de nouveaux logements sont souvent longues et fastidieuses. En ce sens, les membres du FJÎM se questionnent sur les délais, les espaces disponibles et souhaitent que les ménages relocalisés bénéficient d'un accès prioritaires aux nouveaux logements.

³ Transports Québec

Toujours en lien avec l'aménagement du milieu de vie, la construction de l'autoroute à quelques mètres du sol avec remblai contribuera à isoler certains secteurs. La qualité de vie des résidentes et résidents en sera affectée et une attention particulière devra être accordée à l'accès aux services de proximité et aux services de transport en commun.

Recommandations

Que le tracé retenu réduise au minimum les expropriations.

Dans le cas des ménages expropriés, que le MTQ, en partenariat avec la Ville de Montréal, les accompagne dans la recherche d'un logement à un coût équivalent ou s'engage à verser une compensation financière pour les coûts excédents.

Que le MTQ s'assure du maintien du nombre de logements abordables dans les zones touchées en plus d'accorder la priorité aux ménages relocalisés. À cette fin, que le gouvernement du Québec accorde un financement supplémentaire à la Ville de Montréal pour une mise en chantier rapide.

*La vision du FJÎM
Un projet routier intégré à la trame urbaine qui respecte le milieu de vie de la population montréalaise*

Le transport et la qualité de l'air, la priorité au protocole de Kyoto

Impacts annoncés par le MTQ

- Une augmentation du nombre de voitures de 5 % pour l'heure de pointe du matin et de 1 % pour l'heure de pointe de fin d'après-midi.⁴
- Légère augmentation des émissions de polluants atmosphériques causée par l'abaissement du profil des voies du complexe Turcot. Cette augmentation devrait être compensée par une diminution des émissions des véhicules d'ici la fin de la mise en service du projet.
- La modélisation effectuée ne tient pas compte des épisodes de congestion actuellement fréquents sur divers tronçons du complexe autoroutier. Mais comme on prévoit d'améliorer la fluidité de la circulation, on croit que les émissions polluantes seront du même coup réduites.

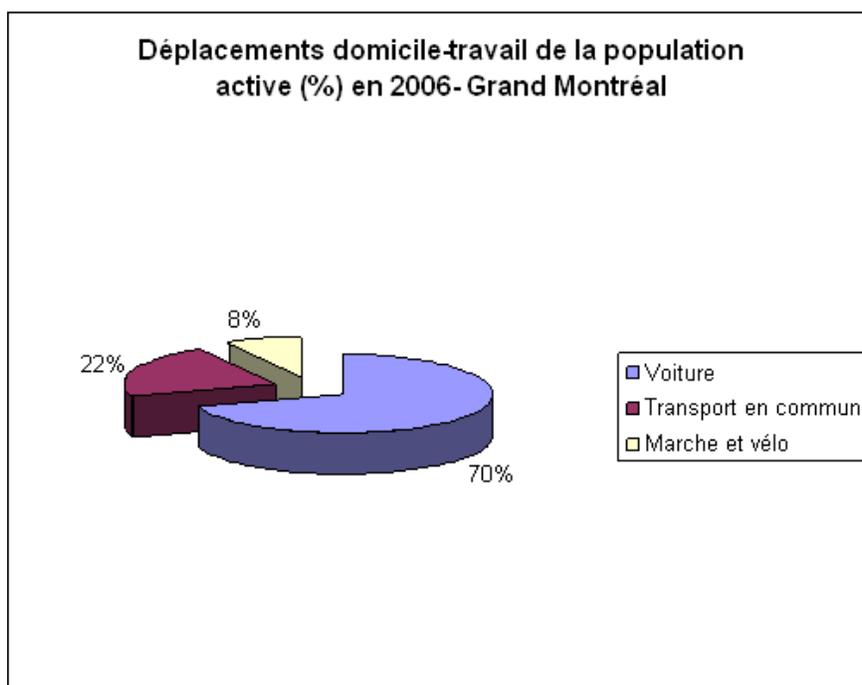
Les membres du FJÎM croient que la qualité de l'environnement et la qualité de l'air ne doivent pas être dépréciées par la structure routière à venir, et ce, dans un souci d'assurer un milieu de vie sain aux résidentes et résidents vivant à proximité de la structure de même que pour l'ensemble de la population de la région. Il s'agit là de deux éléments qui doivent figurer au centre des préoccupations du MTQ.

⁴ Transports Québec, *Étude d'impact sur l'environnement*, Rapport principal, p. 286.

À la lumière des données sur le transport, il est clair que la situation dans la région de Montréal présente un portrait bien sombre en raison des effets du transport sur l'environnement, phénomène dû, en grande partie, à l'aménagement de projets routiers qui accordent toute la place à l'auto. D'ailleurs, près de 50 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur des transports⁵.

Plus particulièrement, le nouveau complexe contribuera à augmenter le nombre de voitures qui pourront y circuler. L'intention du MTQ d'ajouter une voie sur l'autoroute 20 est une mesure qui exacerbera ces deux éléments. Préoccupé par la qualité de l'air et les effets des polluants liés au secteur des transports sur la santé, le FJÎM s'oppose à l'ajout d'une voie sur l'autoroute 20, de même qu'à tout aménagement qui permettrait d'augmenter le nombre de voitures en circulation et de freiner l'efficacité des autres formes de déplacement, dont le transport collectif et le transport des marchandises.

D'ailleurs, le tableau ci-dessous démontre que la part d'utilisation du transport en commun et du transport actif demeure encore marginale et que son augmentation dépend nécessairement d'une offre de services adaptée aux besoins des gens de la région.



Source : Communauté métropolitaine de Montréal

L'étalement urbain influe sur ces données et contribue à engorger les voies de circulation qui mènent à Montréal. Plus précisément, en 2007-2008, le solde migratoire interrégional pour Montréal affichait un résultat négatif de 21 500 personnes. Il est important de préciser que la majorité des personnes sortantes ont fait le choix de s'établir dans les zones adjacentes à Montréal et plus précisément en Montérégie, dans les Laurentides, à Laval ou encore dans

⁵ Ville de Montréal, 2007.

Lanaudière⁶. Il est clair que les plus grandes distances parcourues par les individus concourent à déprécier la qualité de l'air.

Le transport et la santé, état de situation

Jumelés à une augmentation du parc automobile de 10 % entre 1998 et 2003, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 2,1 %, portant ainsi à 1 839 000 le nombre de véhicules sur les routes de la région de Montréal⁷, ces phénomènes affectent la santé de la population. À ce titre, l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal présente les résultats de différentes études dont l'une d'entre elles établit un lien étroit entre la manifestation de problèmes de santé et la proximité des routes et des autoroutes à fort débit de circulation.

En guise d'illustration, on note une hausse des symptômes respiratoires et asthmatiques chez les enfants qui habitent dans ces secteurs. Dans le cas des personnes de 60 ans et plus, une étude de la Direction de la santé publique du Québec démontre que : « le risque d'hospitalisation pour problèmes respiratoires est plus élevé chez les Montréalais de 60 ans et plus habitant le long d'artères à grande circulation que chez les résidents de rues plus calmes.⁸ »

De manière générale, le FJÎM croit que le réaménagement de Turcot doit s'inscrire dans l'esprit du protocole de Kyoto et ainsi contribuer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Le gouvernement du Québec s'affichant comme un acteur proactif dans ce cas, il se doit d'assumer le rôle de leader en mettant en œuvre des projets permettant de diminuer la pollution atmosphérique. À ce titre, la reconstruction de Turcot constitue, à notre avis, une occasion à ne pas rater.

De plus, les prévisions du MTQ soutenant que la pollution atmosphérique « devrait être compensée par une diminution des émissions des véhicules d'ici la fin de la mise en service du projet » doivent être accompagnées, pour s'avérer exactes, d'une volonté ferme du gouvernement du Québec d'appliquer le *Règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires*. Dans le cas contraire, peut-on effectuer des prévisions basées sur les intentions des constructeurs automobiles quant à la mise en marché de véhicules moins énergivores, particulièrement dans un contexte de crise économique?

Recommandations

Que le scénario réalisé par le MTQ ne prévoit pas d'ajouts de voies sur l'autoroute 20, ni sur d'autres artères de la structure.

Que la reconstruction du complexe Turcot contribue à atteindre les cibles prescrites par le protocole de Kyoto en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Que le gouvernement du Québec applique de manière rigoureuse le *Règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires*.

⁶ Institut de la statistique du Québec, *Données sociodémographiques*, février 2009, vol. 13, n° 2

⁷ *Enquête origine-destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants*, p. 5

⁸ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, p. 27-28.

*La vision du FJÎM
La réalisation d'un projet routier qui s'effectue dans le respect de l'environnement et qui
favorise l'atteinte des cibles prescrites par le protocole de Kyoto*

II – LE TRANSPORT EN COMMUN ET LE TRANSPORT ACTIF, DES MOYENS DE TRANSPORT À PRIVILÉGIER

Impacts annoncés par le MTQ

- Ajout éventuel de voies ferroviaires et d'infrastructures favorisant le transport actif et le transport en commun : réserver une emprise pour la future navette ferroviaire Montréal-Trudeau, améliorer le transport en commun dans l'axe du boulevard Notre-Dame, aménager une voie réservée pour le transport collectif au centre de l'autoroute 20, ajout d'un nouveau lien de transport actif au bas de la falaise St-Jacques et dans l'axe du boulevard Ste-Anne-de-Bellevue

Le survol du portrait des déplacements de la région de Montréal, de même que les effets anticipés sur la santé et l'environnement démontrent que des solutions de remplacement à l'utilisation de la voiture doivent être développées rapidement et que la reconstruction du complexe Turcot représente, selon les membres du FJÎM, le moment opportun pour aller de l'avant en ce sens.

Le développement du transport en commun et l'amélioration des conditions de pratique du transport actif représentent des enjeux majeurs pour le FJÎM. De par leur revenu et leur mode de vie, les jeunes constituent un bassin important d'utilisateurs de ces modes de transport. Par contre, tel n'est pas le cas pour l'ensemble de la population active de la région de Montréal, dont 70 % se rendait au travail en voiture en 2006⁹.

À ce titre, même si la région de Montréal présente un bilan plutôt favorable par rapport à d'autres villes nord-américaines¹⁰, il demeure que ce chiffre est beaucoup trop élevé. La reconstruction du complexe Turcot doit, en plus de contribuer à la diminution de la part des déplacements domicile-travail en voitures, permettre d'accroître la desserte de services en transport en commun, en plus de créer de nouveaux espaces pour les cyclistes et les piétons.

Plus précisément, en regard du scénario proposé par le MTQ, le FJÎM appuie le projet d'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 20. Toutefois, cette dernière ne doit pas s'arrêter à l'échangeur Turcot. De plus, l'ajout d'autres voies réservées est souhaitable afin d'assurer la fluidité des modes de déplacement collectif dans tous les secteurs du complexe. La création de ces voies doit s'effectuer par une transformation des voies existantes et non pas par l'ajout de voies.

⁹ Communauté métropolitaine de Montréal

¹⁰ New York : 58,1 %, Vancouver : 74,4 %, Washington : 77,3 %, Boston : 78,9 %.

Une occasion à saisir pour développer le transport en commun

La réalisation de certains projets proposés dans le *Plan de transport de la Ville de Montréal* devrait être soutenue par le MTQ, notamment le prolongement du métro, un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB), une meilleure desserte de transport en commun dans le corridor Pont Champlain-Bonaventure, une amélioration des services de la STM. Même s'il ne s'agit pas tous de projets qui sont directement liés au complexe Turcot, il demeure que, selon les membres du FJÎM, l'objectif est d'assurer un transfert modal pour désengorger les voies routières et réduire ainsi les effets néfastes sur l'environnement

De plus, les membres du FJÎM sont d'avis que le MTQ a tout avantage à développer certains projets qui ont déjà été soumis à l'étude ou qui sont à l'étude en ce moment afin de les réaliser d'ici 2016. Notons en guise d'exemple, le train de l'Est, la navette ferroviaire Montréal-Trudeau ou encore un système léger sur rail SLR dans l'axe de l'autoroute 10.

Le but ultime étant qu'en 2016, lors de la fin des travaux, la population constate que de véritables solutions de rechange aux déplacements en voiture s'offrent à eux.

Il est clair qu'en plus des coûts prévus pour la reconstruction de Turcot, le développement du transport en commun peut s'avérer coûteux. Afin de financer le transport en commun, l'implantation de postes de péage sur différentes autoroutes et voies d'accès à Montréal est, à notre avis, une option à envisager par le gouvernement du Québec.

Enfin, en lien avec le transport actif, les membres du FJÎM saluent l'intention du MTQ d'aménager des voies cyclables au bas de la falaise St-Jacques et sur le boulevard Ste-Anne-de-Bellevue. Il est également souhaitable que d'autres pistes soient aménagées.

Au-delà des voies cyclables, dans le cas de la falaise St-Jacques et d'autres espaces naturels, les membres du FJÎM souhaitent que le MTQ s'engage à protéger les écosystèmes.

Recommandations

Que des voies réservées pour le transport collectif soient aménagées sur l'autoroute 20 et sur d'autres parties du complexe Turcot afin d'assurer une fluidité de ces modes de déplacement.

Dès 2016, que de véritables solutions de rechange soient offertes aux utilisateurs de la voiture en solo et, qu'à cette fin, le MTQ soutienne différents projets de transport collectif dans la région de Montréal.

Que le gouvernement du Québec implante des postes de péage sur différentes autoroutes et voies d'accès à Montréal afin de financer le développement du transport collectif.

Que le MTQ aménage des voies cyclables conviviales et sécuritaires qui contribuent à revitaliser les secteurs à proximité du complexe Turcot.

*La vision du FJÎM
La fin du règne de la voiture en solo*

III – POUR UNE VISION INTÉGRÉE ET AUDACIEUSE DU TRANSPORT

Une structure telle que Turcot doit avant tout être aménagée de façon à s'intégrer à son milieu, dans le respect des particularités régionales et dans un souci de cohérence, particulièrement dans un contexte de crise économique où les projets d'infrastructures sont privilégiés par les différents paliers de gouvernement. Dans le cas soumis à la consultation, les membres du FJÎM estiment qu'un souci de cohérence doit se manifester à trois niveaux :

- Assurer une cohérence entre les différents plans, politiques et objectifs fixés par le gouvernement du Québec ou auxquels il adhère, tels que la *Loi sur le développement durable*, la *Politique québécoise du transport collectif*, les cibles du protocole de Kyoto, etc.
- Assurer une cohérence des projets du MTQ en lien avec la vision et les politiques des acteurs régionaux comprises dans le *Plan de transport de la Ville de Montréal*, la *Vision stratégique du développement économique, social et environnemental de la région métropolitaine de Montréal* de la Communauté métropolitaine de Montréal, etc.
- Assurer une cohérence entre les différents projets sous la responsabilité du MTQ dans la région de Montréal, la modernisation du boulevard Notre-Dame, la réfection de l'échangeur Dorval, le parachèvement de l'autoroute 25, etc.

Plus précisément, en ce qui concerne le *Plan de transport de la Ville de Montréal*, l'augmentation du flot de la circulation prévue par le MTQ dans le cas du complexe Turcot va à l'encontre de la vision prônée par la Ville de Montréal dont l'objectif central est de diminuer la place accordée à la voiture en misant sur le développement du transport collectif et du transport actif.

De plus, le FJÎM déplore le fait que plusieurs des chantiers à venir ne respectent pas la trame urbaine et accorde la priorité à une seule fonctionnalité, celle de la fluidité routière. Nous l'avons mentionné précédemment, les membres du FJÎM sont persuadés que le MTQ doit réviser ses pratiques et présenter une vision intégrée à son milieu. D'ailleurs, le Vérificateur général du Québec en a fait le commentaire dans son plus récent rapport « La planification actuelle du MTQ à l'égard du transport des personnes et des marchandises dans la RMM ne favorise pas la cohérence des interventions en la matière. De plus, cette 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 et l'utilisation des ressources naturelles.¹¹ »

Enfin, nous sommes d'avis que le MTQ doit réorienter son action et mettre en place des chantiers qui respectent les principes du développement durable et surtout qui sortent des sentiers battus afin d'offrir à Montréal un réseau de transport durable et audacieux.

¹¹ Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009. « Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal, chapitre 3, p. 3-4.

Recommandations

Que le MTQ fasse preuve de cohérence par rapport aux politiques et objectifs du gouvernement du Québec, à la vision régionale du transport et entre les différents projets routiers de la région de Montréal.

Que le MTQ respecte les principes du développement durable et fasse preuve d'audace dans le développement d'un réseau de transport durable.

La vision du FJÎM

Une vision avant-gardiste et cohérente pour le transport dans la région de Montréal

Conclusion

En tant que méga projet, le complexe Turcot comporte des impacts à la fois sur le plan social, environnemental et économique, le FJÎM espère vivement que les positions des différents acteurs seront entendues par le MTQ. De leur côté, les membres du FJÎM sont préoccupés par la qualité du milieu de vie des citoyennes et citoyens de la région de Montréal, par la place accordée dans l'avenir au transport en commun et au transport actif et à la vision soutenue par le MTQ du transport pour la région de Montréal.

La reconstruction du complexe Turcot est une occasion unique que doit saisir le MTQ pour aménager un projet audacieux, intégré à son milieu, en plus de développer un réseau de transport en commun représentant une option de rechange pour les utilisateurs de la voiture.