



## Description de QuébecKyoto

QuébecKyoto est une coalition d'une cinquantaine de groupes diverses formes en 2004 pour lutter d'abord contre le projet de centrale au gaz naturel du Suroît. Notre mission consiste à contribuer de manière importante et continue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à l'atteinte des engagements pris par l'ensemble des acteurs canadiens et québécois impliqués tant au niveau gouvernemental qu'au niveau de la société civile

## Introduction

L'intérêt de QuébecKyoto dans le projet Turcot découle de sa mission concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il nous paraît clair que le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot, tel que présenté par le MTQ, va avoir un effet à la hausse des émissions des GES dans ce secteur, et ce, même en prenant en compte les changements prévus dans les normes d'efficacité automobile annoncées par l'administration Obama et soutenue par le gouvernement du Québec. Soulignons que les représentants du MTQ prétendent que les nouvelles normes annoncées par M. Obama suffiront pour assurer une stabilisation, voir une réduction des GES dans le secteur Turcot. Nous démontrerons que cette affirmation est totalement fautive sans fondement.

L'offre est considérablement augmentée, avec une nouvelle voie sur l'autoroute ainsi que six voies nouvelles avec le prolongement de la rue Pullman. Les seules projections de l'augmentation de l'achalandage du MTC concernent l'année de complétion, soit 2016. Ceci est une projection beaucoup trop limitée dans le temps, car il faut plutôt prendre en considération les effets à long terme, avec un achalandage maximal, la tendance lourde sur nos autoroutes urbaines.

En plus, les dispositions sont prises pour augmenter la limite de vitesse de 70 à 100km/heure, en élargissant les voies, ce qui entraînera une augmentation immédiate des émissions de GES.

Nous considérons que le projet actuel est inacceptable et nous ajoutons notre soutien aux propositions provenant de discussions entre une cinquantaine d'acteurs des milieux montréalais, qui sont à notre avis plus consensuels que le projet du MTQ.

## Les engagements du gouvernement du Québec dans le cadre du protocole de Kyoto et les défis à venir entre 2012 et 2020

Rappelons que le Québec s'est engagé à réduire d'ici 2008-2012 les émissions de GES de 6% à partir de niveau de 1990 dans son Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques (PACC). Cet engagement se rapproche des objectifs canadiens prévus dans le Protocole de Kyoto (-6% pour la moyenne des années 2008-2012) et le PACC initial incluait une série de mesures visant à atteindre ce but.

Ensuite, la communauté internationale s'est engagée à formuler des objectifs pour la période suivante, soit 2012 à 2020, dès cette année. La ministre de DDEP s'est déjà engagée à suivre dans les pas de l'Europe en réduisant nos émissions d'au moins 20% d'ici 2020. Les résultats des négociations pour une suite au Protocole de Kyoto aboutissent normalement à Copenhague en décembre prochain.

Il est toujours utile de se rappeler que les scientifiques du GIEC nous disent que nous devons plafonner l'émission mondiale des GES d'ici 2015 et que le monde développé donc nous faisons partie doit réduire ses émissions de 25-40% d'ici 2020 et de 85% d'ici 2050.

### La situation actuelle des GES au Québec

Malheureusement, le plan de Québec tarde à produire des résultats. Le MDDEP évalue qu'en 2006 nos émissions avaient augmenté de 1.6 % par rapport à 1990. En 2007 le Rapport National d'Inventaire des GES du ministère de l'environnement fédéral souligne une augmentation supplémentaire de 3.75% des émissions québécoises.<sup>1</sup> L'analyse du MDDEP pour 2007 n'était pas disponible lors de l'écriture de ce texte. (note, les chiffres de MDDEP et du ministère fédéral ne correspondent pas toujours dans les détails, mais l'ordre des choses est comparable.) Peu importe, en 2007 nous nous trouvons donc à 4% en haut des niveaux d'émissions de 1990, nous éloignant de l'objectif de -6% du PACC.

Le secteur de transport est, de loin, le principal responsable de cette situation, pendant que les secteurs industriels ont amélioré leur bilan considérablement depuis 1990.

Le secteur du transport est responsable pour 40% des émissions de GES au Québec, et de 50% des émissions sur l'île de Montréal. Pire, les émissions de ce secteur augmentent constamment depuis 1990, contrebalançant tous les efforts faits dans d'autres secteurs.

Secteur	1990 Mt	2006 Mt	2007 Mt	07 - 06 Mt	06-07 %	90-07 %
Total	82,6	82,6	85,7	3,1	3,75	3,75
Électricité		0,92	2,34	1,42	155	
Transport	27,8	33,9	36,0	2,1	6,2	33,1
Transport routier	21,0	27,7	28,7	1,0	3,6	36,7

<sup>1</sup> Rapport National d'inventaire 2007<sup>1</sup>

## <sup>i</sup>Tableau des secteurs en augmentation

Le transport routier a vu une augmentation de 1,0 Mt, ou de 3,6% entre 2006 et 2007, et une augmentation totale de 36.7 % depuis 1990. C'est un piètre bilan, une véritable contreperformance comparée au secteur de la production du métal, qui a diminué ses émissions de 28% ainsi que les autres secteurs manufacturiers, de la construction, l'agriculture et la foresterie qui ont diminué leurs émissions de 33 %.

Le MTQ à une responsabilité dans l'augmentation des GES

Il sera trop facile de porter tout le blâme pour l'explosion des GES provenant du secteur transport sur les constructeurs d'automobiles, voir les consommateurs. Le MTQ porte sa part de responsabilité, avec la construction de plus en plus d'autoroutes, augmentant ainsi l'offre, tout en négligeant la construction des systèmes modernes de transport en commun.

Déjà les projets du pont sur l'autoroute 25, avec une augmentation de 100,000 véhicules par jour, et le réaménagement de la rue Notre Dame avec une augmentation projetée de 40,000 véhicules par jour porteront une nouvelle augmentation appréciable des émissions de GES. Le projet Turcot vient empirer le problème d'autant.

Les projections du MTQ font état d'une augmentation d'un peu moins de 10% de la circulation dès 2016, et ce, seulement sur l'autoroute. Sans autres formes d'amélioration de l'efficacité, il y aura donc une augmentation des GES de 10% dans ce secteur d'après les projections du Ministère. Il n'y a pas de projection à long terme, ni de projection en ce qui concerne l'augmentation de la circulation dans l'axe de la nouvelle rue Pullman.

Nous sommes donc obligés de faire des projections sommaires basées sur le potentiel de l'augmentation de la circulation dans l'absence d'étude provenant du MTQ. Au départ, il a une augmentation de l'offre de 33% avec l'ajout de deux voies supplémentaires sur l'autoroute. Ensuite nous ajoutons un boulevard urbain de 6 voies avec l'extension de la rue Pullman. Au total, l'offre de circulation passe de 6 voies à 14 (notons qu'il a déjà deux voies supplémentaires entre la fin de Pullman/Arlie et les bretelles d'accès à l'autoroute 15, donc l'augmentation totale est de 6 voies, ou de 75%). Cet élargissement ouvre la voie à une augmentation de 75% de la circulation automobile à terme, dans plus ou moins dans 10 ans, vers 2026. La plupart des expansions routières de ce genre dans la Métropole suivent cette 'tendance naturelle'. Dans l'absence totale de projection de l'augmentation de l'achalandage à long terme de la part du MTQ, permettez-nous de projeter une augmentation de 75% des émissions de GES si rien d'autre n'est fait pour atténuer l'augmentation de la circulation ou augmenter l'efficacité des véhicules.

Part ailleurs, l'élargissement des voies est-ouest permettra l'augmentation de la limite de vitesse de 70 km/h à 100 km/h. Selon le California Energy Commission « Just slowing down from 65 mph to 55 mph can increase your miles per gallon by as much as 15 percent. » (Development and Verification of Light-Duty Modal Emissions and Fuel Consumption Values for Traffic Models) Convertie en km/h, une augmentation de la vitesse moyenne de 88km/hr à 104 km/h augmentera les émissions de GES de 15%. Plus qu'on monte vers les 110 ou 115km/hr, plus la situation s'empire. Il est à noter que la reconfiguration du lien Décarie sud/720 est nécessaire seulement dans le cas d'une augmentation de la limite de vitesse sur le tronçon 20-720. La démolition des logements projetés par le MTQ répond

essentiellement à l'impératif de sécurité qui viendra avec cette augmentation de la limite de vitesse.

Le projet nous amène donc une augmentation immédiate de quelque 25% des émissions de GES dès 2016 grâce à l'augmentation de la limite de vitesse(15%) et de l'achalandage(10%). En 2026, il y a un potentiel d'augmentation de 75 % de l'achalandage total, et donc de 75% des émissions de GES, ajouté à une augmentation de 15 % due à l'augmentation de la limite de vitesse sur les quatre voies de l'autoroute (15 % de plus sur une circulation 133 % plus importante avec la quatrième voie, soit 19.95 %), pour une augmentation totale des GES de 95 % .

Il faut se poser la question : quel sera l'impact sur les émissions de GES avec les règles d'efficacité décrétée par l'administration Obama. L'objectif annoncé est de réduire la consommation moyenne des véhicules neufs de 25 MPG (9.44 L/100 km) actuels à 35.5 MPG (6,65 L/100 km) en 2016, soit une amélioration de l'efficacité de 29.6%  $(9,44 - 6,65) \div 9,44 = 29,6\%$  réduction) .

Les véhicules neufs produits en 2016 auront donc des émissions de GES 29.6% plus bas, mais ça prend 10 à 14 ans pour remplacer l'ensemble du parc d'automobiles .

Donc, en 2016, l'année de l'ouverture de la nouvelle mouture de l'échangeur Turcot, l'impact des changements projetés par l'administration Obama sera insignifiant. En 2026, elle commencera d'avoir un réel impact, mais même une réduction de 29.6% n'empêchera pas une augmentation des GES si, en 2026, l'autoroute 20 et la rue Pullman se retrouvent près de leur point de saturation. Les émissions augmenteront quand même de près de 65%.

Ensuite, nous pourrions argumenter que l'augmentation de l'achalandage sera moins, mais il est également vrai que les réductions de GES ne seront pas de 29.6% pour tout le flot d'automobiles. Il restera encore de vieilles autos sur la route, et les nouvelles deviennent moins efficaces dès qu'elles sortent de l'usine. Dans son annonce des nouvelles normes, l'ÉPA prédit que : "The program would reduce GHG emissions from the U.S. light-duty fleet by 19 percent by 2030." ( I:\emissions d'auto\EPA Will Propose Historic Greenhouse Gas Emissions Standards for Light-Duty Vehicles Climate US EPA.mht). La réduction réelle sera fort probablement semblable ici. Si L'ÉPA à raison, la réduction prévisible des GES en 2030, soit 19%, ne sera pas assez important pour compenser l'augmentation des GES prévisibles dès l'ouverture de l'autoroute en 2016, soit 25%

Étant donné que le transport routier représente environ 50% des émissions de GES de la collectivité montréalaise[2] et l'objectif de réduction d'émissions globales pour Montréal est de 30% d'ici 2020[3], la conception du projet Turcot devrait viser, à notre avis, une contribution importante à cet objectif.

### **Le temps est venu pour un changement radical de Direction dans les projets de MTQ**

L'échangeur Turcot n'est qu'un exemple des multiples projets en voie de réalisation par le MTQ qui vise une augmentation permanente de l'offre , de fluidité et de vitesse pour les automobiles. Sans un changement radical de direction au MTQ, le secteur du transport va

continuer à effacer toutes les avancées faites vers la réduction des GES par d'autres secteurs de l'économie et de nos activités quotidiennes.

Toute réorganisation de cette importance doit viser une diminution importante de la circulation automobile, une augmentation plus importante de l'offre en transport en commun, une réduction de la vitesse et une trame urbaine axée sur une réduction de l'ensemble des problèmes créés par les autoroutes urbaines actuelles. Une telle orientation est essentielle si nous espérons réduire nos émissions de GES un jour, encore plus si nous devons réduire de 20 % ou plus nos émissions d'ici 2020. C'est dans seulement 11 ans, et si les dernières années sont garantes des futures, nous avons beaucoup d'efforts à faire. Et ceci inclut bien évidemment le MTQ.

Nous vous demandons donc de rejeter le projet actuel, point à la ligne.

Ensuite, nous appuyons les propositions provenant de discussions entre une cinquantaine d'acteurs des milieux montréalais, qui sont à notre avis plus consensuels que le projet du MTQ.

Nous appuyons l'orientation suivante :

#### **Amélioration de l'offre de transports collectifs avant le début des travaux**

- Mise en place de la navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal (capacité de 4,400 personnes par jour<sup>2</sup>)
- Augmentation de l'offre de service des trains de banlieue Delson-Candiac, Dorion-Rigaud et Blainville-St-Jérôme (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.)
- Mise en service du réseau de tramways et de son prolongement à Lachine (Le transfert modal attendu du prolongement vers le Lachine est de 4 000 personnes par jour.)
- Mise en service de la voie réservée pour les transports collectifs (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.)
- Amélioration de la desserte par autobus (Le transfert modal de ces mesures est estimé à 7700 personnes par jour supplémentaires.)

#### **Démantèlement de l'autoroute 20 et recréation de la trame urbaine**

- Démantèlement de l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur Turcot
- Recréation de la trame urbaine avec un réseau routier et une piste multifonctionnelle
- Développement mixte (résidentiel, commercial, industriel) sur les 9 millions de pi<sup>2</sup> de terrains de l'ancienne cour de triage Turcot
- Protection et mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques avec une zone tampon

#### **Réduction de la capacité routière de l'autoroute Ville-Marie**

---

<sup>2</sup> 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

- Retranchement d'une voie de circulation par direction à l'autoroute existante
- Récupération de terrains pour améliorer la zone tampon entre l'autoroute et le quartier

### **Favoriser l'intégration urbaine**

- Maintien de l'autoroute 15 en hauteur dans Cote Saint-Paul
- Déplacement de la voie ferrée du CN du quartier Saint-Henri le long de l'autoroute 15
- Mettre en place un plan d'apaisement de la circulation dans les quartiers touchés

### **Conclusions**

Nous rejetons le projet de réaménagement dans sa forme actuelle, étant donné l'augmentation importante des émissions de GES qui sont à prévoir avec ce projet. Nous considérons que le résultat net des émissions doit viser une réduction à terme de 30% en 2020, tel que prévu dans le plan de transport de la ville.

Nous considérons qu'une tout autre approche est à prévoir basée, entre autres, sur une augmentation importante de l'offre en transport en commun, une réduction de l'accès à l'automobile et une trame urbaine qui remplace l'autoroute par les boulevards urbains. Le tout devra être accompagné par une étude sérieuse et à long terme de la réduction des GES liés au projet.

En terminant, nous voulions commenter la notion d'urgence avancée par le MTQ. La vaste majorité de la trame est-ouest est déjà construite au sol, et ne représente aucun danger d'effondrement. Pourquoi réorganiser l'autoroute 20 dans ce secteur avant de plancher sur l'augmentation de l'offre du transport en commun? Poser la question est d'y répondre. Le MTQ s'intéresse surtout au développement autoroutier d'un modèle relevant des années 1950-60.

Nous espérons que le BAPE fera des recommandations, et ensuite le MDDEP prendra les décisions nécessaires pour changer le cours des choses et amener le MTQ dans le giron de ceux et celles qui s'occupent sérieusement des émissions de GES et des changements climatiques qui en résultent.

Merci de nous avoir reçues lors de ces audiences.

---

Information : Arthur Sandborn, 514-235-5955