

MÉMOIRE CLAIRE GAGNON

Je m'appelle Claire Gagnon. Je ne suis ni urbaniste, ni ingénieure, ni spécialiste. Je suis Montréalaise depuis plus de trente ans et j'ai élevé ma famille dans la Petite-Bourgogne où j'ai habité pendant vingt-cinq ans. Depuis un an, les enfants ont quitté la maison et nous avons réalisé un vieux rêve; nous habitons maintenant un loft dans l'édifice du 780 Saint-Rémi. Ce bâtiment industriel construit à Saint-Henri en 1922 et abritant plus de cent ménages sera démolit pour permettre la reconstruction de l'échangeur Turcot.

Comme nous sommes directement touchés par la reconstruction de Turcot, je me suis intéressée au projet d'un peu plus près. Sinon, comme bien d'autres Québécois, j'aurais laissé le ministère faire ses affaires et j'aurais payé mes impôts. Après la catastrophe du viaduc de Laval, l'alarme a sonné et lancé la reconstruction de beaucoup d'infrastructures au Québec, incluant Turcot. J'ai donc assisté à la première rencontre du ministère avec les futurs expropriés résignée à cette conclusion logique. Mais alors que le représentant du ministère nous présentait le plan le plus récent, une chose m'a soudainement frappée. Est-ce qu'on s'est posé la bonne question? Le Ministère répond à COMMENT reconstruire l'échangeur mais ne devrait-on pas plutôt demander DOIT-ON reconstruire l'échangeur? N'y a-t-il pas d'autres solutions? N'avons-nous pas une vision trop simpliste d'un projet qui a un impact brutal sur la vie urbaine? La solution ne serait-elle pas dans une approche pluraliste qui respecte l'environnement et les citoyens? Il y a tellement de possibilités ; tronçons sous terrains, aériens, couverts; intersections avec feux de circulation; rond points.

Ce vibrant monument de béton construit à la fin des années soixante a eu et a encore aujourd'hui un impact majeur sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens des quartiers du Sud-Ouest de Montréal : pollution de l'air, pollution par le bruit, pollution visuelle ; démolitions à l'époque - 6,000 citoyens de Saint-Henri et Petite-Bourgogne - nouvelles démolitions aujourd'hui, enclavement des quartiers, enfer des travaux à venir qui s'étaleront sur plusieurs années. L'automobile coûte cher aux résidents du Sud-Ouest. Mais aussi aux Québécois qui paieront de leurs impôts la facture de ce nouveau géant. En parlant de facture, les déclarations du vérificateur général qui dénonçait l'absence de vision cohérente en matière de transport à Montréal sont pour le moins inquiétantes.

M. Lachance enjoint le MTQ à une « meilleure prise en compte des incidences à court terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles » Nathalie Collard du journal La Presse écrivait « Dans son plus récent rapport, M. Lachance soulignait que le plan d'action du MTQ n'avait pas été révisé depuis 2000 et que depuis 2004, il n'y avait eu aucune rencontre du comité de suivi. Il notait également que les fonctionnaires de ce ministère travaillaient avec des outils périmés. Enfin, le

vérificateur général observait que le MTQ ne tenait pas compte des récentes informations sur l'impact de l'auto sur la santé publique et l'environnement. «

Je comprends que le projet a été conçu dans les bureaux du Ministère sans étudier le terrain urbain ; on a travaillé dans le but de fluidifier la circulation pour désengorger le nœud économique du Québec tout en voulant réduire les coûts au maximum. Demandons-nous à qui cette façon de construire profite réellement. N'est-ce pas avantageux de construire vite et cheap dans l'optique d'un nouveau partenariat public privé? Nous aurons une solution vite et cheap pour les prochains cinquante ans. Encore une fois, inquiétant quand on pense à l'énormité de l'investissement tant financier qu'humain. Le 3 juin dernier, le président de l'Ordre des ingénieurs du Québec, monsieur Zaki Ghavilian, envoyait une lettre d'opinion aux médias dans laquelle il s'inquiétait de confier le mandat du projet Turcot aux PPP. Il déclarait dans sa lettre « La logique et la prudence imposent d'entreprendre les travaux de conception et de construction au plus tôt, ce qui est compatible avec une bonne gestion et un contrôle serré des coûts, mais impossible avec le mode PPP, où tout le projet doit être figé avant d'aller en appel d'offres auprès de partenaires privés, qui finaliseront la conception, établiront le financement et proposeront un concept avant de commencer à construire. Des projets comme le complexe Turcot sont des projets qui sont réalisés dans des environnements dynamiques, sujets à de nombreux changements et adaptations en cours de conception et de réalisation, et qui comportent un risque élevé d'imprévu.

Ces caractéristiques les rendent incompatibles avec le mode de réalisation PPP, une formule rigide dans laquelle tous les détails de réalisation et tous les risques doit être fixés d'avance.

Le choix de la formule PPP pour de tels projets est d'autant plus difficile à justifier que le contexte économique n'y est plus favorable.

Mais ce qui fait frémir c'est que malgré les coûts incontrôlables du pétrole (et incontrôlés sinon que par les pétrolières!) et les coûts imprévisibles des travaux, et surtout en dépit de la quantité croissante d'information et de documentation scientifique qui circule sur le réchauffement planétaire causé par les gaz à effets de serre, on prend la décision de reconstruire une structure de cette envergure vouée à l'automobile et au transport routier. Le ministère répond à l'urgence de reconstruire une structure vieillissante en gênant le moins possible la circulation automobile. En invoquant des motifs économiques pour justifier cette reconstruction il croit servir le bien commun mais il oublie que si son projet améliore la fluidité et augmente la circulation automobile, il contribue au désastre écologique. La qualité de l'environnement n'est pas une affaire individuelle, elle doit être une priorité sociale et politique. On ne peut pas dépendre du citoyen pour réduire les gaz à effet de serre et sauver la planète. Bien sûr, nous avons tous un sentiment d'accomplissement humain lorsque nous recyclons la quantité phénoménale d'emballage qui découle de notre surconsommation ou que nous n'avons pas oublié notre sac recyclable à l'épicerie. Mais l'être humain ordinaire

choisira toujours le confort et la facilité. Et j'en suis. Quoi de plus confortable et facile que nos bonnes vieilles habitudes. On saute dans l'auto, on allume la radio ou le ipod. Un bouchon? Au volant de nos salons roulants on peut tout régler de notre cellulaire en écoutant notre musique favorite. Et survient un événement qui nous secoue; le viaduc de la Concord s'écroule sur la 19. Tout l'ordinaire est bousculé et finalement on se retrouve dans l'autobus jusqu'au métro avec notre ipod et notre cellulaire et on se demande pourquoi on n'a pas fait ça avant. Mais...lorsque la 19 est de nouveau ouverte, on retourne tranquillement à nos vieilles habitudes jusqu'à la prochaine augmentation de l'essence. Il faut aussi dire que notre mode de vie a changé depuis quelques décennies. Les déplacements ne se font plus seulement en deux points (maison - boulot) mais en trois ou quatre points. Ajoutez à cela la population et le parc automobile qui ont augmenté beaucoup plus rapidement que le réseau routier et le transport en commun, l'accroissement constant du camionnage, et voilà qui explique l'érosion prématurée de nos infrastructures.

Pour inverser la croissance des GES, nous devons recourir à des mesures incitatives. Si nous reconstruisons Turcot pour améliorer la fluidité de la circulation automobile, nous augmenterons les émissions et nous roulerons à contresens du bien commun. Au moment où plusieurs infrastructures montrent des signes de fatigue – Pont Champlain – et où on prévoit déplacer des axes routiers importants – autoroute Bonaventure – il est primordial d'avoir une vision d'ensemble du transport dans la région de la métropole avant d'investir massivement notre argent. La collaboration des municipalités et des agences de transport est nécessaire au ministère des transports dans la conception de ce plan pour développer une vision d'avenir non calquée sur le passé. Évitions la prise de décisions dictées par la panique. On suppose que la nouvelle technologie automobile abaissera les émissions et de ce fait on s'imagine qu'on peut persister à augmenter le volume de la circulation. C'est une logique dangereuse que de compter sur les miracles technologiques à l'heure où l'industrie automobile s'écroule. Je doute qu'à court ou moyen terme on voit arriver de nouveaux bolidés électriques sur nos routes. Et même si c'était le cas, je constate qu'encore une fois nous trouvons une solution unique et simpliste pour résoudre un problème complexe. Les voitures électriques auront-elle l'autonomie nécessaire pour rouler après une demi-heure de bouchon? Quelle sera leur fiabilité? Et quelle incidence sur notre système de distribution d'électricité auront un, deux, trois millions de véhicules qui se branchent quotidiennement avec la lessiveuse, le lave vaisselle et l'air climatisé? Combien de rivières nous restent-t-il à harnacher pour combler notre insatiable appétit énergivore? Et combien de batteries aurons-nous à gérer dans les sites d'enfouissement? Nous devons tendre à réduire notre consommation d'énergie. La planète ne peut qu'en être soulagée. Travaillons plutôt à diversifier les modes de transport (pour une efficacité.)

Il ne faut pas aborder les problèmes de congestion en gérant la circulation du volume des voitures mais plutôt trouver comment favoriser l'allègement de la circulation. Un homme d'état sud-américain avait un jour déclaré que d'élargir

une autoroute pour solutionner un problème d'affluence correspond à tenter de régler un problème d'obésité en perçant un nouveau trou dans la ceinture. Pour poursuivre cette analogie, il vaudrait mieux tenter de contrôler ce qui entre sur le réseau routier comme beaucoup d'autres villes l'ont déjà fait. Pour réduire le flot, il faut d'abord étudier le facteur humain pour l'inciter à adopter de nouvelles habitudes en créant des systèmes qui lui facilitent la vie.

Nous avons l'opportunité de corriger les erreurs du passé et d'intégrer le transport routier de façon harmonieuse en favorisant le développement des quartiers du Sud-Ouest et la qualité de la vie citadine. Ne ratons pas cette chance.

À proximité de la ville, les quartiers du Sud-Ouest sont promis à un développement florissant. À preuve, le développement résidentiel explosif du quartier de la Petite-Bourgogne dont j'ai été témoin. Il offre une vie citadine de qualité et de proximité réductrice des gaz à effet de serre. Mais quel genre de développement pouvons-nous attendre dans le voisinage d'une autoroute? Parcs industriels, murs de béton, aéroport, terrains vagues et le reste alors que les grandes artères de Montréal – René-Lévesque, St-Denis, St-Laurent – sont grouillantes de vie. Où préféreriez-vous habiter?

Il faut reconnaître l'urgence d'agir sur cette structure vieillissante. Mais au lieu de tout raser et d'imposer un mégaprojet dessiné dans des bureaux comme si nos quartiers étaient une page blanche, désignons plusieurs projets planifiés sur des données physiques, socio-économiques concrètes récentes qui priorisent l'intégration dans le milieu urbain. Il faut gagner du temps pour avancer dans ce projet de reconstruction mais au lieu de se lancer dans la démolition commençons par épargner la structure actuelle en allégeant le volume et le poids de la circulation pour prolonger sa durabilité. Il n'y a pas de solution miracle mais un éventail de possibilités évoquées depuis plusieurs années mais jamais mises en place :

- Favoriser le covoiturage en lui réservant une voie dès maintenant.
- Construire en priorité un train électrique desservant adéquatement l'Ouest de l'île et une navette desservant l'aéroport pour donner une véritable alternative aux résidents des banlieues et aux voyageurs;
- contrôler sévèrement le poids des véhicules qui circulent sur la structure;
- contrôler rigoureusement la vitesse pour régulariser la fluidité;
- installer des péages électroniques modulés en fonction de la disponibilité des trains, de l'heure de la journée et du poids des véhicules;
- permettre à la circulation routière de contourner l'île de Montréal grâce à une route de ceinture.

Ces mesures permettront de donner le temps de concevoir un plan de transport pour l'ensemble de la région métropolitaine tout étant des gestes concrets de

développement durable. En terminant, j'aimerais remercier le BAPE qui m'a donné l'opportunité d'exprimer mon opinion bien que je demeure sceptique et pessimiste quant à l'impact de cet exercice. Les audiences publiques pour la rivière Romaine et le pont de la 25^e me laissent présager que ce gouvernement ira de l'avant mais j'aurai accompli mon devoir citoyen en venant devant vous partager mes inquiétudes.