



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

**Dans le cadre de la consultation sur le  
Projet de reconstruction du complexe Turcot à  
Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**

**Par  
Le parti Vision Montréal**

## Vision Montréal

Le parti Vision Montréal compte 16 élus, dont le maire de l'arrondissement de Ville-Marie, monsieur Benoit Labonté, qui agit comme chef de l'Opposition officielle de la Ville de Montréal depuis mai 2008. Madame Louise Harel est candidate à la mairie de Montréal pour l'élection générale du 1<sup>er</sup> novembre 2009 et deviendra officiellement chef du parti à la fin du mois de juin, dans le cadre d'un congrès extraordinaire. Les élus du caucus sont présents dans neuf des 19 arrondissements de la Ville de Montréal.

### 1. Introduction

À l'heure où les sociétés modernes s'engagent à améliorer la qualité de vie de leurs citoyens et de l'environnement, où les politiques publiques sont orientées vers le développement durable, Montréal doit résolument suivre cette tendance, et ce, pour l'ensemble de ses projets urbains et d'aménagement. Dans cette optique, les infrastructures routières n'en font guère exceptions. Les projets autoroutiers, comme celui du réaménagement du complexe Turcot – qui serait, selon la proposition actuelle du ministère des Transports du Québec (MTQ), reconstruit sur une longueur d'environ sept kilomètres dans l'axe des autoroutes 20-720 et de trois kilomètres dans l'axe de l'autoroute 15, afin de contrer le problème de vieillissement important des structures, dont quatre échangeurs –, doivent s'intégrer avec le milieu et s'inscrire résolument dans la voie du développement urbain durable.

À notre avis, le projet actuel soumis à la consultation publique ne répond pas aux principes du développement durable auxquels adhère fortement notre *Cité*, particulièrement en ce qui a trait à l'environnement, au transport collectif et à la qualité de vie des Montréalais. Ce projet n'est d'ailleurs pas conforme avec la vision et l'espoir du transport de la Ville de Montréal de réduire significativement, notamment, la dépendance à l'automobile, par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif.

Notre argumentaire s'articulera autour de deux principaux éléments. En premier lieu, nous démontrerons que le rabaissement des structures, même s'il a l'avantage de générer des économies quant aux coûts de construction, engendrerait des impacts négatifs sur la santé et l'environnement, l'expropriation, la sécurité et le paysage urbain. En deuxième lieu, nous insisterons sur le fait que le gouvernement du Québec, s'il opte pour ce projet, ne pourra se targuer de répondre pleinement aux orientations qu'il s'est données. Le projet actuel accroît l'achalandage véhiculaire et aucun investissement en transport collectif ne l'accompagne. Nous verrons qu'il s'agit là d'un projet dont la vision de développement se limite à l'ingénierie et ne reflète en rien celle d'un vrai projet urbain intégré. Enfin, diverses préoccupations que nous avons relativement à ce projet viendront conclure notre démonstration.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Notre argumentaire ne portera que sur quelques aspects du projet actuel et n'a pas pour objet de brosser un tableau exhaustif des impacts qui pourraient être générés par sa réalisation. Certains aspects techniques auront le mérite d'être soulevés, entre autres, par des experts urbanistes et architectes qui possèdent une connaissance plus approfondie. Pour notre part, nous souhaitons contribuer à la réflexion en soumettant certaines observations générales qui, selon nous, doivent être pleinement considérées par le gouvernement du Québec dans sa prise de décision relativement à la reconstruction de cette structure d'envergure pour la métropole.

## 2. Notre défi : faire mieux !

D'emblée, nous voulons préciser que nous ne sommes pas opposés à la reconstruction du complexe Turcot. Au contraire, cette infrastructure arrive à la fin de sa vie utile et nous estimons essentiel qu'elle soit remplacée. Notre préoccupation est qu'elle le soit par un projet novateur et intégrateur au milieu de vie des Montréalais, accordant une place importante au transport collectif. Malheureusement, c'est ce qui fait défaut avec ce projet. Ses impacts négatifs seraient considérables à plusieurs niveaux. C'est pourquoi Vision Montréal demande au MTQ de retourner à sa planche à dessin en vue de réaliser une infrastructure routière qui répond davantage aux impératifs de santé, de qualité de vie et d'environnement de la population.

Nous recommandons d'abord de conserver en hauteur les structures à reconstruire et non de les réaliser sur remblais. Cette proposition s'accompagne des modifications suivantes, et ce, dans l'objectif de faire de cette infrastructure un véritable projet urbain intégré :

- Considérer sérieusement la possibilité de reconstruire les structures aériennes en acier, en raison de leur durabilité, de leur flexibilité et de leur sécurité. Les voies pourraient être conçues en acier, alors que les piliers pourraient être en béton;
- Réaliser en tunnel l'autoroute 720, soit la section qui va de l'échangeur Turcot jusqu'à la sortie Guy, afin de raccorder le nouveau tunnel à l'existant;
- Financer deux projets structurants de transport collectif qui permettraient de réduire significativement la dépendance à l'automobile, de désengorger le train de banlieue et d'offrir une alternative de transport performante et de qualité : le tram-train de Lachine et un circuit de trolleybus (autobus électriques) aux abords de l'autoroute 20;
- Maintenir à six le nombre de voies sur l'autoroute 20, en transformant deux en voies réservées permanentes pour le covoiturage, les taxis et les autobus;
- Déplacer à plus de 15 mètres l'emprise ferroviaire, adjacente à l'autoroute 20 proposée, de la falaise St-Jacques, en vue de mettre en valeur cet écoterritoire et de le protéger le plus possible. En conséquence, les voies ferrées et l'autoroute 20 devraient être construites au milieu de la cour Turcot, soit à mi-chemin entre les structures proposées et existantes;
- Chercher à créer de beaux espaces verts accessibles aux piétons et non, comme le propose le MTQ, des espaces quasi inaccessibles seulement pour embellir les structures sur remblais.

Examinons d'abord les effets négatifs associés à la réduction des structures autoroutières.

### ***2.1 Abaisser les structures de l'autoroute : une volonté d'économie, mais peu compatible en milieu urbain***

Le projet du MTQ consiste principalement à abaisser les structures de 10 à 20 mètres et de construire des remblais de 2 à 10 mètres, ce qui équivaut à réduire de 65 % la superficie des structures par rapport à la situation actuelle. En fait, le MTQ justifie ce choix, notamment, de reconstruction par les avantages suivants :

- Augmenter la durée de vie des infrastructures;
- Accroître la sécurité routière et la fiabilité des ouvrages;
- Intégrer davantage les ouvrages dans leur milieu naturel et urbain;

- Améliorer la mobilité régionale dans une perspective de développement durable<sup>2</sup>.

À la suite d'une analyse multicritères, le MTQ a arrêté son choix sur le scénario de reconstruction proposé aujourd'hui, en affirmant qu'il « est le plus avantageux ainsi que l'un des moins coûteux ». <sup>3</sup> Il appert toutefois que les coûts sociaux et environnementaux ne semblent pas avoir été des critères hautement considérés dans le choix de ce scénario, alors qu'il est évident que la diminution des structures a davantage de retombées négatives sur la santé et l'environnement des citoyens que le maintien de structures aériennes.

Il n'est pas étonnant d'ailleurs que plusieurs se soient montrés très critiques à l'égard d'une telle option. À l'instar de nombreux spécialistes et observateurs, Vision Montréal considère inappropriée la reconstruction sur remblais. Ces structures viendraient charcuter des quartiers et influencer négativement sur la qualité de vie des Montréalais. Des spécialistes ont clairement exprimé l'impact négatif de la réalisation d'un tel scénario pour la métropole :

*[...] Le rabaissement de la chaussée sur remblais permet peut-être de réduire les coûts de construction et les craintes ravivées d'effondrement, mais cette solution, normale en milieu rural, entraîne des impacts locaux majeurs en milieu urbain : tassement et inégalité de la chaussée, mais surtout triplement de l'emprise au sol, avec démolitions et perte importante de valeur immobilière; dangerosité accrue par rapprochement des émissions de polluants atmosphériques, du bruit et de l'accès piéton aux voies sur talus – présentés comme des attraits, des occasions de verdissement; création d'enclaves et de cul de sacs non sécuritaires et asociaux; banalisation généralisée du paysage urbain.<sup>4</sup>*

### **2.1.1 Impact sur la santé et l'environnement**

Déjà, nous savons que le secteur du transport est le plus polluant au Québec. En 2006, ce secteur produisait à lui seul 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la province. Le transport routier représentait 82,7 % des émissions du secteur du transport, soit 33,1 % des émissions totales de GES<sup>5</sup>, ce qui est loin d'être négligeable. Avec le projet Turcot, tel que présenté, les effets néfastes de la pollution ne seraient aucunement atténués. Au contraire, le MTQ soutient que la reconstruction du complexe Turcot en structures moins élevées « entraînerait une légère augmentation des concentrations de certains contaminants, principalement dans le secteur immédiat des infrastructures projetées ». <sup>6</sup> Jumelée à la hausse de l'achalandage véhiculaire – enjeu sur lequel nous nous pencherons plus en détail au point 2.2.3 –, la réduction des structures engendrerait plus de pollution, ce qui nuirait grandement à la qualité de vie.

<sup>2</sup> Transport Québec, *Le projet de reconstruction du complexe Turcot*, Gouvernement du Québec, 2009, p. 2.

<sup>3</sup> Transport Québec et Dessau SM, *Études d'impact sur l'environnement. Résumé*, Gouvernement du Québec, 2009, p. 9.

<sup>4</sup> Texte de Patrick Asch, Gérard Beudet *et al.*, « Échangeur Turcot : faire mieux », publié sur *Cyberpresse*, le 24 mars 2009. [Page consultée le 28 mai 2009.]

<sup>5</sup> Développement durable, Environnement et Parcs, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, Gouvernement du Québec, 2008, p. 4.

<sup>6</sup> Transport Québec et Dessau SM, *op.cit.*, p. 44.

Certains constats, déjà alarmants, qui ont été soulevés par la Direction de la santé publique de Montréal (DSPM) en matière de transport et de santé, méritent d'être rappelés. Puisque la zone Turcot est l'un des secteurs les plus pollués de la métropole, sinon le plus pollué, force est de constater que la pollution risque d'être amplifiée sérieusement avec l'abaissement des structures. Selon la DSPM :

- Une étude de Santé Canada, datant de 2005, chiffre à 1 540 le nombre de morts annuels prématurés dû à la pollution atmosphérique à Montréal. (page 3);
- On observe des problèmes respiratoires chez les enfants vivant à moins de 150 mètres d'une route où circulent plus de 10 000 véhicules. (page 4);
- Les mères vivant à moins de 200 mètres d'une autoroute ont 17% plus de risque de donner naissance à un enfant de faible poids. (page 4);
- Dans la région métropolitaine, 49 % de l'émission des gaz à effet de serre sont attribuables au transport. (page 4).<sup>7</sup>

Or, il ne fait aucun doute que d'abaisser simplement les structures autoroutières, surtout si l'on ne cherche pas à diminuer l'achalandage, comme nous le verrons plus loin, nuit considérablement à la santé et à l'environnement, ce qui contrevient à tous les efforts de faire de Montréal une ville innovante et avant-gardiste en matière d'environnement.

### **2.1.2 Impact sur les propriétés**

En ce qui a trait à l'expropriation, les secteurs résidentiel, commercial et industriel seraient touchés par la réduction des structures. Selon le document de présentation du projet Turcot, datant du 11 mai 2009, le MTQ affirme qu'il y aurait 72 propriétés qui devraient être expropriées, en totalité ou en partie. Au niveau résidentiel, cela représente 26 propriétés à démolir, dont une partiellement, ce qui équivaut à 166 logements.

Même si le MTQ, de concert avec la Société d'habitation du Québec et la Ville de Montréal, prévoit compenser l'ensemble des logements abordables qui seraient expropriés, en réalisant un projet de construction de logements abordables dans le quartier – financé par le programme Accès Logis Québec –, il n'en demeure pas moins que les conditions d'habitation de plusieurs citoyens pourraient être grandement affectées. De plus, rien n'indique que les locataires évincés retrouveront un loyer au même prix, ce qui les obligerait à accroître la part de leurs revenus consacrée à cette dépense.

Si des efforts tendent à se concrétiser pour relocaliser les locataires, rien ne semble toutefois assurer les propriétaires de résidence qu'ils retrouveraient une habitation de même qualité, dans le quartier. Quant aux commerces et aux industries dont les bâtiments seraient expropriés, le MTQ ne semble pas avoir une stratégie bien définie en termes de relocalisation dans le secteur, de manière à maintenir les emplois.

---

<sup>7</sup> Selon le mémoire préparé en 2008 par la DSPM dans le cadre des consultations publiques sur la modernisation de la rue Notre-Dame. Information tirée du site Web de Mobilisation Turcot : <http://www.mobilisation-turcot.info/impacts.html> [Page consultée le 27 mai 2009.]

### **2.1.2.1 La mise en tunnel de l'autoroute 720 : une solution à bien des maux**

Afin de parer à d'éventuelles expropriations, la reconstruction de l'autoroute 720 en tunnel, entre l'échangeur Turcot et le début du tunnel Ville-Marie existant, et le réaménagement de certaines voies de raccordement à cette autoroute nous apparaît tout à fait indiqué. La réalisation en souterrain de cette portion de l'autoroute Ville-Marie serait non seulement profitable afin d'éviter les expropriations, mais aussi pour maximiser la revitalisation urbaine de ce secteur en y aménageant, entre autres, des parcs et de l'habitation. À notre avis, cette solution favorise grandement le potentiel de redéveloppement, tout en offrant une plus grande qualité de vie aux Montréalais vivant aux abords d'infrastructures de transport.

De plus, l'autoroute 720 en souterrain aurait l'avantage de contribuer à l'amélioration de l'environnement en périphérie du futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM), qui sera construit juste à côté. Selon nous, il est impensable de chercher à perpétuer, voire à accentuer, le niveau de pollution à proximité d'un établissement de santé, d'autant plus qu'un second centre, l'hôpital Shriners pour enfants de Montréal, s'implantera sur le terrain adjacent à l'autoroute. Ce scénario, purement illogique, nuirait largement au bien-être des patients et du personnel.

Quant au transport de matières dangereuses, la mise en tunnel de la section actuelle surélevée n'aurait aucun impact, car ces matières sont déjà interdites dans le tunnel de l'autoroute Ville-Marie. À ce sujet, il n'est pas inutile de rappeler que le parachèvement de l'autoroute 30, une fois complété en 2012, bien avant le projet Turcot, offrira une alternative au réseau routier existant pour les véhicules en transit et les transporteurs de matières dangereuses. La nouvelle autoroute 30 est particulièrement intéressante à ces niveaux, puisque « le transport de matières dangereuses peut éviter des secteurs plus densément urbanisés sur la Rive-Sud et sur l'île de Montréal et que le trafic lourd de transit en provenance ou en direction de l'Est du Québec, de la Montérégie, de l'Ontario et des États-Unis peut contourner l'île de Montréal, ce qui facilite l'accès aux marchés extérieurs ».<sup>8</sup>

### **2.1.3 Impact sur la sécurité et le paysage urbain**

Par ailleurs, la possibilité d'avoir une autoroute plus près du sol se révèle certainement plus dangereuse pour les piétons. En plus de créer des espaces clos qui augmenteraient le sentiment d'insécurité, des jeunes pourraient être tentés de grimper les remblais ou les murs antibruit. Selon nous, des autoroutes sur remblais requièrent plus de surveillance, de façon à assurer la sécurité des citoyens.

Au niveau de l'impact sur le paysage, il va de soi que la construction sur remblais charcute les quartiers, masquant l'horizon et limitant ainsi la vue. En plus d'augmenter l'emprise au sol, la nouvelle configuration autoroutière proposée favoriserait l'effet de cloisonnement des milieux de vie. L'enclavement des quartiers, généré par la reconstruction sur talus, brimerait les citoyens vivant en périphérie d'une vue à laquelle ils avaient droit et qu'ils appréciaient. Encore une fois, Vision Montréal croit pertinemment que la meilleure option pour pallier ces problèmes est la reconstruction en hauteur. Elle n'aurait ni le désavantage de cloisonner les milieux de vie, ni le désagrément de masquer l'horizon.

---

<sup>8</sup> Gouvernement du Québec, *Parachèvement de l'autoroute 30*, <http://www.infrastructures.gouv.qc.ca/projets/voir/7> [Page consultée le 1<sup>er</sup> juin 2009.]

Enfin, nous désirons sensibiliser le gouvernement du Québec au fait que, s'il opte pour la reconstruction de structures aériennes, il doit y avoir davantage d'éclairage sous les structures. Bref, le projet doit être pensé en fonction des piétons et non en fonction des véhicules, les structures doivent être bien entretenues (exempt de graffitis), afin de ne pas accroître le sentiment d'insécurité. Aussi, afin de faciliter les demandes de secours, il doit y avoir plus de cabines téléphoniques dans le secteur.<sup>9</sup>

#### **2.1.4 Autre considération face à l'abaissement des structures : le complexe récréatif Gadbois**

Deuxième centre récréatif et sportif en importance à Montréal après le complexe Claude-Robillard, le centre Gadbois doit déjà composer avec la grande proximité de l'échangeur et ses polluants sonores et de l'air. Depuis l'automne 2008, le complexe a dû fermer son stationnement localisé en dessous de la structure autoroutière, en raison de la chute de morceaux de béton, privant les utilisateurs de 260 places de stationnement. Avec le rabaissement de la structure, le problème serait loin d'être réglé, car la reconfiguration structurelle viendrait amputer définitivement le centre de son stationnement. De plus, « le mur de soutènement, par son imposante stature et sa grande proximité, isolerait le complexe tout au long du côté ouest du bâtiment, ce qui créerait des problèmes d'accès et de sécurité et alimenterait un fort sentiment d'insécurité chez les passants ».<sup>10</sup>

Compte tenu de ces répercussions sur l'environnement du complexe récréatif Gadbois, Vision Montréal appuie les recommandations de l'arrondissement du Sud-Ouest formulées à cet égard, particulièrement :

- *De trouver une solution acceptable et permanente à la fermeture du stationnement du complexe récréatif;*
- *De revoir la conception même du projet en prolongeant les structures sur piliers du canal de Lachine jusqu'à la rue Notre-Dame;*
- *De donner aux concepteurs de ces structures sur piliers le mandat de faire preuve de vision et de dessiner une architecture de qualité qui participe à la mise en valeur non seulement du canal de Lachine, mais également des espaces libérés sous les structures;*
- *De garantir en tout temps le plein accès au bâtiment et le respect des normes de sécurité-incendie, durant toute la durée des travaux;*
- *De faire en sorte de ne pas nuire à la tenue des grands événements sportifs, durant toute la durée des travaux.*<sup>11</sup>

Si le Conseil des ministres décide de choisir le scénario de reconstruction actuel, cette recommandation de l'arrondissement du Sud-Ouest se révèle encore plus pertinente :

- *De financer un programme de suivi de la qualité de l'air à l'intérieur du bâtiment qui serait confié à l'arrondissement ainsi que l'installation et le*

---

<sup>9</sup> Ces conclusions auxquelles Vision Montréal adhère ont été formulées par Prévention Sud-Ouest/Tandem Sud-Ouest au cours d'une présentation effectuée en avril 2008. Ce document est disponible sur le site Web de Mobilisation Turcot : [http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Resume\\_Impact\\_Securite.pdf](http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Resume_Impact_Securite.pdf) [Page consultée le 28 mai 2009.]

<sup>10</sup> Arrondissement du Sud-Ouest, *Mémoire sur le projet de reconstruction du complexe Turcot*, Ville de Montréal, juin 2009, p. 22.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 23.

*fonctionnement d'une station d'échantillonnage de l'air ambiant sur le toit de l'immeuble pour mesurer exactement l'impact du rapprochement de l'échangeur.<sup>12</sup>*

Voilà des raisons pour lesquelles Vision Montréal juge le réaménagement des structures autoroutières en hauteur hautement bénéfique. En ajoutant la construction en tunnel de la portion de l'autoroute 720, le projet du ministère gagnerait quelques points, mais sans pour autant devenir un réel projet intégrateur, novateur et structurant. Pour y arriver, le MTQ doit aussi réussir à intégrer un véritable projet de transport collectif qui pourrait résulter par une diminution de l'utilisation de l'automobile, un désir auquel aspirent tous les Montréalais.

Examinons maintenant l'enjeu du transport en commun par rapport au présent projet. Nous verrons qu'en plus d'une absence de projets novateurs liés au transport collectif, le scénario proposé par le MTQ accroît l'achalandage véhiculaire, ce qui est contraire aux principes du développement durable et aux orientations de nos politiques publiques.

## **2.2 Favoriser le transport en commun : un investissement porteur**

### **2.2.1 Une vision déficiente du transport collectif**

Au-delà de la problématique du financement du transport en commun, que nous exposerons dans la prochaine section, il y a un problème dont les répercussions se font sentir à l'intérieur même du présent projet de reconstruction. C'est celui du manque de cohérence dans la planification du transport en commun de l'agglomération urbaine de Montréal.

Nous considérons, à l'instar du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), que le projet de réfection du complexe Turcot va à l'encontre des orientations mêmes du gouvernement du Québec, puisqu'il tend à accroître l'utilisation de l'automobile en ne privilégiant guère une plus grande utilisation du transport collectif. À cet égard, rappelons que le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région de Montréal – adopté en 2001 par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole de l'époque –, a pour objectif, notamment, de susciter et soutenir une forme urbaine visant, 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 ». <sup>13</sup> D'autres orientations gouvernementales favorisent l'utilisation du transport collectif au détriment de l'utilisation de l'automobile. Que ce soit dans le cadre du Plan de développement durable du MTQ ou du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le gouvernement du Québec formule des recommandations en ce sens. <sup>14</sup>

Il n'est pas étonnant que le vérificateur général du Québec ait récemment soulevé le manque de cohérence du transport collectif dans l'agglomération urbaine de Montréal. Au moment du dépôt de son plus récent rapport annuel à l'Assemblée nationale, il précisait, par voie de communiqué, que « les modes de gestions actuels ne mènent

---

<sup>12</sup> *Id.*

<sup>13</sup> Information tirée du document intitulé, *Les enjeux de la reconstruction du complexe Turcot*, publié par le CRE-Montréal, en 2009, p. 1.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 1 et 2.

pas à une vision régionale cohérente et intégrée de l'aménagement et du transport du territoire métropolitain ». <sup>15</sup> De plus, en ce qui a trait à la planification actuelle du MTQ concernant le transport des personnes et des marchandises, le vérificateur général considérait « qu'elle nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles et qu'elle ne favorise pas la cohérence des interventions se rapportant au transport ». <sup>16</sup> Il s'agit là d'une problématique inquiétante surtout pour une métropole qui aspire à mieux.

### **2.2.2 Un financement qui n'est pas au rendez-vous**

Ce manque de cohérence vient, hors de tout doute, se répercuter dans le projet actuel. Car, dans le contexte où le transport collectif est devenu le *leitmotiv* des politiques des gouvernements, le projet du MTQ ne reflète nullement cette réalité.

Pour l'heure, le scénario de reconstruction du complexe Turcot ne prévoit ni investissement en infrastructures de transport collectif, ni vision claire et cohérente du transport en commun. À nos yeux, il est inacceptable de vouloir concevoir un si grand chantier sans un apport financier de la part du gouvernement du Québec pour réaliser un projet de transport collectif performant et de qualité. On se contente ici que de construire deux voies réservées bidirectionnelles sur l'autoroute 20 sans y injecter un sou pour l'aménagement d'infrastructures, en plus de créer des voies réservées sur la rue Notre-Dame, de même que sur le futur boulevard Pullman jusqu'à la rue de Courcelle.

C'est donc dire que nous aurions plusieurs voies réservées dans l'axe est-ouest du projet Turcot, sans investissement de la part de Québec. Nous sommes d'avis que les voies réservées sur l'autoroute 20 et celles ajoutées en rive sur la rue Notre-Dame sont utiles et pertinentes, mais nous ne pouvons accepter le fait que ces initiatives ne s'accompagnent pas d'un financement concret pour des projets d'infrastructures en transport en commun.

Puisque la métropole du Québec aspire à devenir plus compétitive et innovante, nous devons lui donner les moyens de ses ambitions. Pour y arriver, elle doit disposer d'un système de transport collectif performant et efficace, car il est un puissant moteur de développement et ses retombées sont multiples. Selon une étude réalisée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, en collaboration avec la firme SECOR Conseil, les conclusions sont révélatrices. On peut y lire qu'une seule augmentation de 2 % de la part modale du transport en commun signifie des bénéfices économiques de plus de 150 M \$ pour la région de Montréal, ce qui est loin d'être négligeable. <sup>17</sup> De plus, nombreux sont ceux qui tirent profit du transport collectif. À ce sujet, il est mentionné que :

*Les non-utilisateurs du transport en commun tirent également de grands bénéfices de l'existence du transport en commun. L'utilisation du transport collectif permet en effet de réduire la congestion et, par le fait même, les temps de déplacement. Les pertes économiques liées à la congestion à*

---

<sup>15</sup> Vérificateur général du Québec, *Le vérificateur général livre les résultats de la vérification concernant la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal*, communiqué de presse, 1<sup>er</sup> avril 2009.

<sup>16</sup> *Id.*

<sup>17</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004, p. 34.

*Montréal sont estimées à près de 1 milliard de dollars par année, soit l'équivalent de 1 % de la production du territoire, et ne cessent d'augmenter depuis 10 ans.*<sup>18</sup>

De façon générale, les répercussions du transport en commun pour la région de Montréal se traduisaient, en 2003, par :

- Des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;
- Des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;
- Des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars); sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;
- 12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs; et des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les autorités gouvernementales provinciale et fédérale.<sup>19</sup>

Chose certaine, investir massivement dans le transport collectif génère des bénéfices considérables, tant au plan économique qu'environnemental. Malgré ces retombées positives, le transport collectif montréalais souffre d'un manque de financement de la part des paliers de gouvernements supérieurs. Certains groupes ont d'ailleurs réclamé, récemment, des fonds supplémentaires de l'ordre de 2,5 milliards \$ pour la réalisation d'importants projets de transport collectif dans la région de Montréal, particulièrement pour le réseau de tramways, les prolongements du métro et la navette aéroportuaire.<sup>20</sup>

Le financement se fait toujours attendre. Quoiqu'aujourd'hui, le MTQ a la chance de saisir l'occasion pour créer, à l'intérieur même de ce projet dont il est le maître d'œuvre, une infrastructure moderne de transport collectif pour la métropole. Il ne faudrait surtout pas qu'il la laisse passer. Malheureusement, la reconstruction proposée du complexe Turcot n'est pas la hauteur d'une métropole qui souhaite faire du transport collectif un véritable levier de développement. Il va sans dire que ce projet ne répond tout simplement pas aux attentes de la métropole du Québec.

### ***2.2.2.1 Deux projets structurants pour la mobilité des citoyens***

Pour combler ce manque, Vision Montréal croit qu'il serait approprié, dans une optique de réduction de la dépendance à l'automobile, de mettre en place deux projets de transport collectif sur rail novateurs et performants.

Premièrement, nous recommandons au MTQ de procéder immédiatement au financement du projet tram-train, tel que proposé par l'arrondissement de Lachine. Ce projet est avantageux à plusieurs égards. D'abord, le tram-train – véhicule qui ressemble à un tramway mais qui peut circuler sur les voies de chemin de fer –, pourrait entrer en service dans un délai de 18 à 24 mois après le début des travaux.

---

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 35.

<sup>20</sup> Selon le communiqué intitulé « Budget fédéral 2009 : Les groupes demandent des fonds supplémentaires pour financer les projets de transport collectif de Montréal », diffusé conjointement par, entre autres, le CRE-Montréal, Equiterre et Greenpeace, le 19 janvier 2009.

Ensuite, son coût serait moindre que le tramway, car il emprunterait les voies existantes de l'ancienne emprise ferroviaire le long de la rue Victoria. Le trajet ne nécessiterait la construction que de 2,5 kilomètres de rails supplémentaires. De plus, il serait un moyen rapide de transport, reliant différents quartiers de Lachine au centre-ville en une vingtaine de minutes. Enfin, il serait une alternative de transport de premier plan pour les résidents de Lachine, surtout d'ici la réalisation complète du complexe Turcot.<sup>21</sup>

Deuxièmement, dans le but d'accroître substantiellement l'offre en transport collectif dans ce secteur déjà mal desservi par le transport collectif et afin de donner à Montréal les moyens d'une ville novatrice, résolument tournée vers l'avenir, nous recommandons également la réalisation d'un circuit de trolleybus aux abords de l'autoroute 20, qui mènerait les usagers soit directement à une station de métro, notamment Place Saint-Henri, soit à un terminus localisé plus près du centre-ville. Selon nous, ce projet constituerait un moyen unique et hautement incitatif pour accroître la part modale du transport collectif. Ce système non polluant relié à une ligne de contact aérienne est déjà implanté dans plus de 340 villes et 47 pays à travers le monde et a l'avantage de se réaliser rapidement, en plus de coûter beaucoup moins cher que le tramway.<sup>22</sup> La Ville de Laval est déjà en train d'étudier sérieusement ce projet en vue d'électrifier, dès 2010, quatre circuits. Notons enfin que les trolleybus modernes peuvent être équipés de « batteries » ou même de moteurs hybrides diesel-électricité, leur donnant ainsi une certaine autonomie et leur permettant, en cas d'obstacles sur leur parcours, de les contourner aisément.<sup>23</sup>

Nous estimons essentiel qu'un tel projet se réalise, d'abord et avant tout, en vue de favoriser les déplacements du centre de l'agglomération vers la périphérie, et vice-versa. Dans ce contexte, un circuit de trolleybus serait l'endroit tout désigné et aurait assurément une telle fonction. Jumelées au projet de navette ferroviaire reliant l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal, dont l'emprise au sol est considérée par le MTQ, les projets de tram-train et de trolleybus représenteraient des alternatives performantes et de qualité à l'auto-solo et permettraient de désengorger le train de banlieue, tout en contribuant à décongestionner les artères et les autoroutes de l'ouest de l'île. Ces deux projets justifieraient pleinement le maintien de six voies sur l'autoroute 20, ce que nous aborderons dans la prochaine section.

Enfin, il y a un autre élément lié au financement qui ne doit pas être négligé de la part du MTQ. Si, un jour, des autobus devaient emprunter les quatre voies réservées qui seraient créées, l'Agence métropolitaine des transports (AMT) et la Société des transports de Montréal (STM) n'auraient évidemment d'autres choix que de bonifier leur offre en transport et, ce faisant, disposer d'un parc de véhicules plus important. Il est à noter que même avec l'arrivée de nouveaux autobus au cours des prochaines années, la STM ne pourrait se permettre, sans compromettre la qualité de son service, d'ajouter des véhicules dans ces zones. Elle éprouve déjà beaucoup de difficultés à bonifier le service d'autobus de son réseau à l'extérieur des heures de

---

<sup>21</sup> Pour plus d'information, voir l'article de Robert Leduc. « *Le tram-train bientôt à Lachine* », 20 février 2009, de même que celui de Pierre Barrieau, « *Le tram-train : un projet emballant et constructeur pour Lachine* », 5 mai 2009, publiés dans le *Messenger Lachine-Dorval*. [Pages consultées le 1<sup>er</sup> juin 2009.]

<sup>22</sup> François Cardinal, « Laval lorgne les trolleybus », *La Presse*, 17 mars 2009, p. A9.

<sup>23</sup> Jean-François Cliche, « Le trolleybus : un proche parent du tramway », *Le Soleil*, 24 mars 2009. [Page consultée en ligne le 5 juin 2009.]

pointe, en plus d'être incapable de desservir adéquatement certains secteurs, particulièrement l'est ou l'ouest de l'agglomération. Nous voyons mal comment elle pourrait convenir efficacement d'une nouvelle tâche, sans investissement additionnel.

### **2.2.3 L'achalandage véhiculaire : une occasion privilégiée pour le réduire avec le transport collectif**

À l'image de grandes villes qui se distinguent par leur audace et leur authenticité, la métropole du Québec à cette chance de convenir d'un projet novateur qui répondra à son désir, et même celui du gouvernement du Québec, de réduire la dépendance l'automobile. Alors, pourquoi ne pas mobiliser nos efforts pour en concevoir un de la sorte et démontrer véritablement au monde entier que nous avons fait le choix du transport collectif comme moyen privilégié de mobilité?

Pour l'instant, nous ne pouvons déplorer le fait que le projet vise une hausse de l'achalandage véhiculaire. Si, aujourd'hui, on compte en moyenne 280 000 véhicules par jour qui empruntent l'échangeur Turcot – l'un des principaux échangeurs de la métropole –, on en compterait plus de 300 000 en 2016, au terme des travaux. C'est là où le bât blesse. On veut refaire une infrastructure en décrépitude, en donnant toute la place à l'automobile, car l'objectif est d'améliorer la fluidité routière. Le MTQ va jusqu'à admettre que « même sans le nouvel échangeur, le nombre de voitures augmenterait en raison de la croissance de la population ».<sup>24</sup> On cherche donc à s'adapter à l'automobile et non à vouloir influencer leurs utilisateurs à troquer ce moyen de transport au profit du transport collectif.

Pour faire taire ceux qui dénonçaient cette augmentation de l'achalandage, le MTQ a procédé récemment à la modification du projet, en ajoutant deux voies réservées pour le transport collectif sur l'autoroute 20, faisant ainsi passer les voies de six à huit. N'est-ce pas là un scénario encore plus dommageable pour l'environnement et la qualité de vie? Si tel serait le cas, on assisterait vraisemblablement à une augmentation plus significative de l'achalandage quotidien que celui prévu originalement. Comme l'indique le CRE-Montréal, « en faisant passer l'autoroute 20 de six à huit voies et en transformant la rue Pullman en boulevard, la circulation véhiculaire pourrait augmenter de 25 %, soit bien au-delà des 20 000 véhicules supplémentaires prévus dans le projet initial ».<sup>25</sup> Actuellement, des études sont en cours afin de déterminer les usages précis de ces voies. Rien n'est confirmé à savoir si elles serviraient exclusivement aux taxis et aux autobus, ou si elles seraient, en plus, affectées au covoiturage.

Quoi qu'il en soit, Vision Montréal rejette cette proposition d'ajouts de voies supplémentaires sur l'autoroute 20. Nous recommandons le maintien à six voies, tout en transformant une voie, dans chaque direction, pour le transport collectif.

Le MTQ ne nie pas que son scénario générera une hausse de l'achalandage avec ce projet, au terme de sa construction en 2016. Toutefois, il se défend en indiquant que la flotte de véhicules en 2016 émettra beaucoup moins de polluants que la flotte actuelle. Ce qui, en retour, permettrait d'obtenir « une réduction proportionnelle des

---

<sup>24</sup> Alexandre Robillard, « Nouvel échangeur Turcot. Accroissement du trafic », *Journal de Montréal*, 25 mars 2009, p. 8.

<sup>25</sup> CRE-Montréal, *Turcot passe au BAPE : Le MTQ propose un nouveau scénario faisant passer de 6 à 8 voies l'autoroute 20. Le CRE-Montréal est consterné par l'acharnement du MTQ à vouloir augmenter la circulation automobile*, communiqué de presse, 22 avril 2009.

émissions de véhicules ». <sup>26</sup> Cet argument est loin d'être convaincant et c'est pourquoi plusieurs le mettent en doute. Selon nos recherches, il est vrai, comme le rapporte le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, que, malgré une légère hausse du nombre d'automobiles au Québec, les émissions de ces dernières ont diminué de 13,7 % de 1990 à 2006, en raison du renouvellement du parc automobile par des modèles moins énergivores. <sup>27</sup> Par contre, ce même ministère reconnaît que :

*[...] La meilleure performance (sur le plan énergétique) des moteurs des véhicules ne se traduit pas nécessairement, au bout du compte, par une diminution des émissions de GES, car cet avantage potentiel est diminué, voire annulé, par l'augmentation de la puissance, du poids et des accessoires des véhicules, du kilométrage parcouru et de la hausse continue du taux de motorisation (nombre de véhicules par ménage). <sup>28</sup>*

Même avec des automobiles moins énergivores, on ne peut espérer, au final, de freiner l'augmentation des émissions de GES. Pour marquer un recul significatif des GES, il va de soi que l'investissement dans le transport collectif est la solution que doivent promouvoir concrètement les gouvernements, car le désir d'utiliser l'automobile est toujours bien présent, surtout que le prix tend à diminuer significativement.

À cet égard, deux faits intéressants : la progression plus rapide du parc automobile que celle de la population montréalaise et l'augmentation des variations des émissions de GES. Comme le souligne l'Agence de la santé et des services sociaux du Québec, « de 1998 à 2003, dans la région de Montréal, le parc automobile a augmenté de 10 % et la population de 3 % En cinq ans, 180 000 nouveaux véhicules se sont ajoutés dans la région » <sup>29</sup>. D'ailleurs, plus on s'éloigne du centre-ville de Montréal, plus la proportion des ménages motorisés augmente. En 2003, ce sont 40,3 % des ménages au centre-ville qui possédaient une voiture, alors que les ménages localisés dans l'est et l'ouest de Montréal étaient motorisés, respectivement, à 76,7 % et 82,3 %. <sup>30</sup> Ces proportions, déjà élevées, augmentent considérablement à l'extérieur de l'île de Montréal. Par ailleurs, lorsque que l'on examine la variation des émissions de GES relatives au transport routier, on remarque une augmentation de 33,8 % de 1990 à 2006, ce qui est très inquiétant, notamment, pour les générations futures, si l'on ne parvient pas à renverser la vapeur. <sup>31</sup>

En somme, le secteur du transport routier est toujours très dommageable pour l'environnement et la santé des citoyens. Il ne faudrait surtout pas se donner comme excuse de vouloir augmenter l'achalandage véhiculaire parce que les automobiles sont et seront peut-être encore moins énergivores d'ici quelques années. Cette justification va à l'encontre de notre volonté collective et de nos aspirations les plus légitimes.

---

<sup>26</sup> Transport Québec et Dessau SM, *op.cit.*, p. 44.

<sup>27</sup> Développement durable, Environnement et Parcs, *Inventaire québécois...op.cit.*, p. 11.

<sup>28</sup> *Id.*

<sup>29</sup> Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, *Les impacts du transport sur la santé*, volume 8, no 2, octobre 2005, p. 1.

<sup>30</sup> 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*, gouvernement du Québec, 2006, p. 15.

<sup>31</sup> Développement durable, Environnement et Parcs, *Inventaire québécois...op.cit.*, p. 7.

#### **2.2.4 Autres éléments à considérer**

Pour faire du projet Turcot une réussite, il faut également que le MTQ considère les points suivants :

Premièrement, si la Ville de Montréal devenait responsable des espaces verts créés par le projet de reconstruction du complexe Turcot, le MTQ doit lui assurer un budget d'entretien et d'aménagement récurrent et réaliste. À ce chapitre, le ministère aurait avantage à réaliser des espaces verts plus accessibles pour les piétons et diminuer ceux en vases clos, comme on les retrouve entre les différents embranchements proposés de l'échangeur Turcot.

Deuxièmement, il importe que le MTQ, en partenariat avec la Ville de Montréal, la STM et l'AMT, développe, avant même que les travaux débutent, une stratégie de circulation et de transport collectif qui saura répondre efficacement aux besoins de mobilité des Montréalais pendant toute la période de construction. Cette réflexion devant mener à un plan d'action devrait également tenir compte des autres chantiers en cours et en devenir, comme le rond-point Dorval, le boulevard Notre-Dame, l'autoroute Bonaventure et les nombreux travaux à réaliser sur d'importantes artères de la métropole. Par ailleurs, le MTQ doit s'assurer d'appliquer, pendant les travaux, des mesures de mitigation efficaces, comme celles énoncées dans l'étude d'impact.

Troisièmement, les Montréalais ayant le droit de conserver leur écoterritoire et, conséquemment, de veiller à leur protection, le MTQ doit s'éloigner davantage de la falaise St-Jacques pour la construction des voies ferrées et de l'autoroute 20. Nous croyons que la réalisation de ces dernières au centre de la cour Turcot permettrait de libérer ce « corridor écologique et biologique », tout en offrant un bon compromis entre la situation actuelle et celle proposée. La falaise St-Jacques est un site paysager et géomorphologique marquant sur l'île de Montréal. Elle abrite des espèces fauniques importantes. Pour conserver les richesses de la falaise, l'éloignement des constructions est, à notre avis, pleinement justifié.

### 3. Conclusion

Le projet de réaménagement du complexe Turcot, tel que le propose le MTQ, requiert des modifications substantielles. S'il veut être vu comme une infrastructure de qualité et pleinement intégrée dans l'environnement et le tissu urbain montréalais, le MTQ doit retourner à la table à dessin et apporter les ajustements majeurs que nous avons soulevés tout au cours de ces pages.

De nos jours, les projets urbains doivent s'implanter en harmonie avec les valeurs, les aspirations et les attentes des citoyens et des dirigeants. Montréal ne fait pas exception à la règle. Un projet comme Turcot n'est pas seulement un travail d'ingénierie, mais une œuvre urbanistique qui doit répondre aux critères les plus élevés en matière de développement durable et de qualité de vie, car il importe d'être fiers de nos infrastructures, tant demain que dans 50 ans. C'est nous qui « vivrons » avec elles. Pour cela, la réalisation d'économies ne devrait en aucun cas conditionner le choix d'un projet d'envergure moindre au détriment d'un autre, peut-être plus cher, mais qui saurait nous distinguer par son audace et son authenticité.

Somme toute, Vision Montréal presse les gouvernements supérieurs, particulièrement celui du Québec, d'arrimer sa vision de transport et d'aménagement urbain avec celle de la métropole. À cet égard, nous recommandons que le MTQ saisisse l'occasion qui se présente aujourd'hui avec la consultation du projet de réaménagement du complexe Turcot de développer une approche intégrée des projets d'infrastructures de transport de la métropole. L'approche par chantier est obsolète. Il est clair qu'il est dans l'intérêt collectif des Montréalais d'avoir une vision claire, cohérente et harmonisée de tous les travaux de construction d'infrastructures routières en devenir de la *Cité*. Les Montréalais doivent s'attendre à ce que les gouvernements supérieurs répondent mieux à leurs attentes, particulièrement lorsque qu'ils souhaitent modifier le paysage urbain avec des projets qui mériteraient d'être revus et corrigés.