

Mémoire sur Le Projet de reconstruction du complexe Turcot

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

11 juin 2009

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction : Le RESO	3
2	Intérêt du RESO pour le projet	4
3	Commentaires et observations sur le projet.....	6
3.1	Transport.....	7
3.2	Nuisances et santé publique	9
3.3	Impact sur les entreprises	10
3.4	Intégration et développement urbains.....	10
3.5	Secteur des Tanneries et impact sur le CUSM.....	11
3.6	Environnement	11
4	Conclusion et recommandations	12
Annexe 1	Résolution du conseil d'administration 16 septembre 2008.....	14
Annexe 2	Communiqué de presse 1^{er} octobre 2008.....	16
Annexe 3	Lettre à la ministre des Transports 6 avril 2009.....	18
Annexe 4	Communiqué de presse 8 avril 2009.....	20

1 Introduction : Le RESO

Le RESO est d'abord un mouvement de participation de tout un milieu à son développement. À la base de son existence, il y a le défi de la démocratie et de la participation réelle de la communauté aux orientations, aux actions et aux projets de développement du Sud-Ouest. Le RESO s'est donné une structure qui permet cette participation et qui est représentative de la communauté du Sud-Ouest.

Le conseil d'administration oriente les actions qui sont entreprises par le RESO. Ses membres représentent les principaux acteurs socioéconomiques du Sud-Ouest : entreprises, institutions, organismes communautaires et syndicats. Les participants aux activités en employabilité du RESO y ont aussi un représentant ainsi que l'arrondissement du Sud-Ouest. Dans le but d'élire leurs représentants au conseil d'administration et de formuler des recommandations au conseil d'administration, les principaux intervenants socioéconomiques du Sud-Ouest et membres du RESO se réunissent au moins une fois par année en dix **collèges sectoriels électoraux**.

- Entreprises manufacturières
- Entreprises de services et de la nouvelle économie
- Commerces et travailleurs autonomes
- Institutions financières
- Syndicats
- Entreprises d'économie sociale
- Organismes communautaires
- Institutions de la santé et de l'éducation
- Culture
- Participants aux activités du RESO

Tous les membres du RESO et les résidants du Sud-Ouest sont invités à participer à **l'assemblée générale annuelle**. Les préoccupations exprimées lors de cette rencontre sont transmises au conseil d'administration.

Le RESO s'est donné la mission suivante :

«Regrouper la communauté du Sud-Ouest autour de stratégies et de projets de développement pour qu'elle participe activement à bâtir son avenir économique, social et culturel dans une perspective durable et équitable en misant sur l'engagement et la concertation de la population et des acteurs sociaux et économiques.»

Le RESO intervient dans l'arrondissement du Sud-Ouest, c'est-à-dire dans les quartiers Saint-Henri, Petite-Bourgogne, Pointe-Saint-Charles, Ville-Émard, Côte-Saint-Paul et Griffintown.

Pour réaliser sa mission, le RESO offre des services :

- aux personnes sans emploi
- aux futurs entrepreneurs
- aux entreprises du Sud-Ouest
- aux jeunes adultes (Carrefour jeunesse emploi du Sud-Ouest de Montréal)

- aux organismes et entreprises communautaires

Les partenaires publics qui soutiennent la réalisation de la mission du RESO sont :

- Développement économique Canada
- Emploi Québec
- La Ville de Montréal et l'Arrondissement du Sud-Ouest

2 Intérêt du RESO pour le projet

Le RESO n'a pas une expertise spécifique en matière de transport ou d'environnement. Cependant, en tant qu'organisme de développement économique et social, le RESO s'est toujours intéressé de près aux questions touchant à l'aménagement urbain, aux transports et à l'environnement en tant que facteurs essentiels ayant un impact majeur sur le développement économique et social. Depuis 2005, le RESO a renouvelé son approche de développement socioéconomique en souscrivant aux principes du développement durable visant à trouver le juste équilibre entre les dimensions économiques, sociales et environnementales du développement.

La reconstruction du complexe Turcot aura des conséquences majeures sur le tissu socioéconomique du Sud-Ouest. Des impacts sont appréhendés sur les populations riveraines de l'infrastructure, sur les entreprises, sur la qualité du milieu de vie, sur le potentiel de développement économique, sur l'aménagement urbain, bref sur un ensemble de dimensions qui préoccupent la communauté du Sud-Ouest. C'est à titre d'organisme représentatif des acteurs socioéconomiques et de la population du Sud-Ouest que le RESO exprime ses préoccupations et ses commentaires sur le projet.

Tout d'abord, le RESO tient à souligner qu'il n'est pas défavorable au développement et au maintien d'une infrastructure de transport visant à favoriser le déplacement des marchandises et des personnes dans la région du Sud-Ouest de Montréal. En effet, des infrastructures de transport de natures variées, efficaces et bien entretenues sont une condition essentielle au développement économique et social de nos communautés et de Montréal. À maintes reprises dans le passé, le RESO est intervenu notamment en faveur d'un réseau de camionnage facilitant les activités des entreprises manufacturières et commerciales de son territoire ainsi qu'en faveur de l'amélioration de la desserte en transport collectif et actif pour les résidents et les travailleurs du Sud-Ouest.

Lors des consultations sur le Plan de transport de la Ville de Montréal, le RESO est intervenu en faveur des orientations proposées pour favoriser une plus grande place au transport collectif et actif, notamment en appuyant le projet de tramway proposé au centre-ville et en recommandant son prolongement le long du canal de Lachine entre le bassin Peel et Lachine, en appuyant le projet de navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville, etc.

Voici quelques extraits du mémoire du RESO sur le plan de transport (août 2007) :

« La question du transport a toujours été une préoccupation centrale dans l'action du RESO. En effet, le transport est intimement lié au développement des entreprises et de l'emploi, à la mobilité de la main-d'œuvre et à l'accès aux emplois, à la qualité de vie dans les quartiers et au développement culturel et récréotouristique. »

« Importance des enjeux du transport pour le Sud-Ouest

- Le Sud-Ouest a été frappé de plein fouet par la construction des grandes infrastructures autoroutières dans les années '60 et '70 : autoroute Bonaventure, autoroute 15 (entrée du pont Champlain), autoroute 720 (Ville-Marie), échangeur Turcot. Des pans entiers des quartiers du Sud-Ouest ont été démolis, tout particulièrement dans la Petite-Bourgogne et à Saint-Henri où des milliers de logements sont disparus. La confluence de ces axes autoroutiers représente un avantage important au plan du développement économique mais a aussi amené son lot de problèmes (pollutions visuelle, sonore et atmosphérique; barrières physiques qui déstructurent la trame des quartiers,...)
- A cause de sa situation géographique, de la présence du canal de Lachine et de la trame de ses quartiers, le Sud-Ouest a toujours subi un certain enclavement; une des premières luttes menées à l'origine du RESO a été celle de désenclaver Pointe Saint-Charles avec la construction du pont Wellington qui a remplacé un tunnel vétuste. »

« Appui du RESO au choix stratégique proposé par le plan de transport

Les enjeux du transport vécus dans le Sud-Ouest et plus largement à Montréal amènent le RESO à appuyer fortement le choix stratégique proposé par le Plan de transport, soit **«celui du transport collectif comme moyen privilégié de déplacement des personnes et comme outil structurant du développement de Montréal»**.

Ce choix fondamental nous apparaît une condition essentielle à la qualité de vie en milieu urbain, à la contribution réelle de Montréal à la lutte contre les gaz à effet de serre et aussi à la poursuite d'un développement économique harmonieux et profitable à tous. Ce choix suppose un engagement financier important des divers paliers gouvernementaux et une volonté de favoriser une accessibilité très large au transport en commun par des tarifs abordables. Il ne s'agit pas non plus de tomber dans une rhétorique stérile visant à «démoniser» l'automobile mais plutôt de s'attaquer aux problèmes causés par une surutilisation de celle-ci non seulement dommageable aux plans social et environnemental mais qui devient de plus en plus un frein au développement de l'emploi dans la ville.

La priorité à accorder au transport collectif des personnes ne doit cependant pas occulter l'importance d'assurer une fluidité dans le transport des marchandises, essentielle à la vitalité économique de Montréal et au maintien des emplois. Nous insistons donc sur la pertinence de l'orientation qui stipule que **«le système de transport doit appuyer les activités économiques au sein de l'agglomération de Montréal, qui demeure le principal foyer industriel et, en même temps, le principal marché de consommation du Québec»**. Dans ce sens, il faut veiller à renforcer les secteurs d'emploi déjà présents à Montréal, notamment dans le Sud-Ouest.

Le RESO se reconnaît aussi dans l'approche qui propose de se servir des réseaux de transport pour mieux structurer l'aménagement du territoire. Nous croyons en effet qu'il faut miser sur le réseau existant et le renforcer pour densifier et requalifier s'il y a lieu les zones de résidence, d'emploi et de services, en misant sur la mixité des fonctions et les services de proximité. C'est la stratégie que nous préconisons pour la revitalisation des anciennes friches industrielles du Sud-Ouest. »

« Réaménagement de l'échangeur et de la cour Turcot

L'annonce par le ministère des Transports du Québec du projet de démolition et de reconstruction des échangeurs Turcot, de La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest et de déplacement de l'autoroute 20 le long de la falaise Saint-Jacques ouvre des perspectives importantes de développement, notamment en désenclavant l'immense cour Turcot (quelque 9 millions de pieds carrés). Cette réfection du principal nœud routier montréalais constituera un chantier gigantesque dont la durée s'étendra sur près de dix ans. Le RESO croit qu'il faut dès maintenant imaginer un développement urbain multifonctionnel pour ce secteur, en mettant l'accent sur l'accueil d'entreprises modernes créatrices d'emplois de qualité. Bien entendu, le RESO participera activement aux consultations que le MTQ tiendra sur ce projet important.

Dans le cadre du plan de transport de Montréal, le RESO recommande que les éléments de transport en commun soient intégrés dans le concept de réaménagement du secteur Turcot et que soient planifiées les façons de desservir ce site à très haut potentiel, notamment le parc d'entreprises modernes qui pourrait y être développé. »

3 Commentaires et observations sur le projet

En septembre 2008, suite à une présentation des enjeux entourant le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, le conseil d'administration du RESO prenait position pour la première fois sur le scénario de reconstruction proposé par le ministère. Déjà à cette époque, le RESO demandait à la ministre des Transports du Québec « de

revoir le mandat du MTQ concernant le complexe Turcot afin que celui-ci tienne compte de l'ensemble des interventions prévues sur les infrastructures de transport du Sud-Ouest de Montréal à court, moyen et long termes » et invitait « la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest à intervenir auprès du gouvernement du Québec pour que le projet Turcot respecte les objectifs du Plan de transport de Montréal, notamment la réduction de l'utilisation de l'automobile solo ainsi que l'amélioration de la desserte en transport en commun et des aménagements pour le transport actif, et ce faisant, s'inscrive dans une vision globale et coordonnée des infrastructures et de l'offre de transport dans la région du Sud-Ouest de l'île » (voir résolution complète en annexe).

À l'instar de Mobilisation Turcot, nous souhaitons également une réduction des nuisances associées au rabaissement de l'autoroute sur remblais pour les populations, les entreprises et les institutions riveraines, mais nous soulignons le manque de coordination apparent entre les diverses interventions et stratégies de transport annoncées dans le grand Sud-Ouest (échangeur Turcot, navette ferroviaire de l'aéroport, autoroute Bonaventure, Pont Champlain) et les orientations du Plan de transport de la Ville (voir communiqué en annexe).

Suite à cette prise de position, la ministre des transports acceptait de nous rencontrer pour nous permettre de lui exposer nos préoccupations. Elle acceptait alors de nous permettre d'avoir un échange plus direct avec les responsables du projet à Montréal. Malgré les efforts louables du ministère pour répondre à nos préoccupations, force nous fut de constater en avril dernier que le scénario bonifié par le ministère ne répondait pas aux exigences du développement urbain durable tel que nous le demandions comme une multitude d'intervenants montréalais et québécois. Nous déplorons à nouveau le manque de vision et de coordination des interventions en transport sur l'île de Montréal dénoncé dans le rapport du vérificateur général du Québec. Nous exhortons le gouvernement de retourner le projet à la planche à dessin et de saisir l'opportunité exceptionnelle de reconfigurer un espace de développement urbain dans un milieu durement éprouvé par les infrastructures de transport de toutes sortes, tout en assurant adéquatement le transport des personnes et des marchandises dans ce secteur névralgique de l'île de Montréal. (voir lettre et communiqué en annexe).

Relativement au projet déposé au BAPE pour évaluation, nous voulons soulever plus particulièrement les aspects suivants :

3.1 Transport

À sa face même, le projet tend à reproduire une approche de déplacement des personnes et des marchandises dépassée et mal adaptée au contexte urbain dans lequel il s'insère. Dans les années 60 et 70, on construisait des infrastructures autoroutières sans égard au milieu dans lequel elles s'implantaient, et on s'attendait à ce que la ville s'adapte à l'autoroute. C'était le progrès et il ne fallait pas faire obstacle au progrès. C'est ce qui s'est passé dans le Sud-Ouest lors de la construction des autoroutes 15 et 720 et de l'échangeur Turcot. Près de un demi siècle plus tard, le souvenir et les plaies de cette époque sont toujours vifs dans la mémoire des habitants

de Saint-Henri et de la Petite Bourgogne. **Aujourd'hui, c'est l'autoroute qui doit s'adapter à la ville et à ses habitants et non le contraire.**

Notre premier point est qu'il faut se questionner sur la nécessité d'une autoroute en milieu urbain central pour faciliter les déplacements entre la périphérie et le centre. Si à peu près tout le monde s'entend sur le fait que le lien nord-sud fait partie du réseau autoroutier supérieur du Québec et constitue un véritable lien interrégional dont on peut difficilement se passer, ***est-il nécessaire de reconstruire une autoroute dans l'axe est-ouest essentiellement pour le déplacement des gens de la banlieue ouest et des secteurs ouest de la Ville (Notre-Dame de Grâce, LaSalle, Lachine) qui font l'aller-retour entre leur résidence et le centre-ville soir et matin? N'y aurait-il pas lieu d'envisager des solutions moins intrusives et moins génératrices de nuisances sociales et environnementales dans cet axe et d'y favoriser (voire inciter les usagers à effectuer) un transfert modal vers le transport collectif dans cet axe?***

À notre avis, le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute 720 doit faire en sorte qu'il est plus commode et plus économique pour les déplacements entre la banlieue ouest et le centre-ville d'utiliser le transport en commun que sa voiture personnelle. À cet effet, nous croyons qu'une infrastructure de type boulevard urbain à accès limité devrait être privilégiée dans l'axe est-ouest entre l'échangeur de Ville St-Pierre et l'échangeur Turcot afin de réduire l'ampleur des connexions nécessaires avec l'axe autoroutier nord-sud, donc de réduire la taille et l'emprise au sol de l'échangeur lui-même, de favoriser le développement urbain le long de cet axe dans l'ancienne cour Turcot, de permettre l'intégration d'un corridor réservé au transport collectif desservant également les populations le long de cet axe à Lachine, LaSalle et dans le Sud-Ouest et de permettre une véritable mise en valeur du parc de la falaise St-Jacques.

À cet égard, il nous apparaît impératif de mettre en place dès maintenant et au plus tard avant le début des travaux sur le complexe Turcot les infrastructures et services de transport en commun et de transport actif ainsi que les mesures susceptibles de favoriser un transfert modal pour tous ceux et celles qui font la navette en voiture entre leur résidence et le centre-ville, notamment :

- Le renforcement de l'offre de services des trains de banlieue (lignes ouest, sud et nord);
- La mise en service; d'un réseau de tramway au centre-ville et son prolongement vers Lachine (tram-train);
- La mise en place d'un corridor réservé au transport collectif et au covoiturage;
- L'amélioration du service d'autobus;
- La mise en service de la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville;
- Le péage sur les accès à l'île de Montréal aux heures de pointe pour les voitures.

3.2 Nuisances et santé publique

Sans être des experts en évaluation des impacts sur le bruit, la pollution aérienne et le paysage d'une infrastructure autoroutière, et malgré les conclusions de l'étude d'impact, il est inconcevable pour le commun des mortels que le rabaissement de l'autoroute sur des remblais ait un effet nul ou négligeable à cet égard par rapport à la situation actuelle. À notre avis, non seulement le projet du ministère n'améliore pas la situation actuelle, elle-même déjà préoccupante au regard de la santé des riverains, mais il aura pour effet d'empirer cette situation. Nous croyons que la prétention du ministère à l'effet que l'amélioration du parc automobile va contribuer à limiter ces impacts négatifs est une vue de l'esprit bien commode pour justifier son projet. Dans la vraie vie, habiter à moins de 200 mètres d'une autoroute (dans le cas qui nous concerne, une des sections d'autoroute les plus achalandées au Québec), c'est composer avec un bruit incessant, et l'amélioration du parc automobile ne changera rien aux bruits de roulement, ni aux bruits des moteurs diesels des camions remorque (très nombreux dans l'axe nord-sud) et souvent amenés à utiliser le frein moteur dans les courbes. C'est aussi composer avec les émissions polluantes de tous ces véhicules et notamment les particules fines en suspension émises par les moteurs diesels qui ne changeront pas avant plusieurs décennies, malgré l'amélioration des véhicules de promenades à moyen terme.

C'est aussi composer dans le cas d'une autoroute en remblai avec les impacts visuels et la barrière physique des talus, aussi joliment aménagés soient-ils. D'ailleurs, il suffit de se promener le long des autoroutes urbaines en remblai existantes à Montréal pour constater à quel point ces talus et ces remblais dégradent le paysage urbain et constituent une menace constante pour la sécurité des enfants un peu aventureux qui aménagent des passages dans les clôtures, ajoutent leurs propres décorations (graffitis) ou des adultes (riverains ou usagers de l'autoroute) qui y déversent ou y jettent à peu près n'importe quoi comme si c'étaient des dépotoirs (la section de l'autoroute 15 entre la sortie Wellington et la sortie Atwater, aux limites de Pointe Saint-Charles et de Verdun est très éloquente à cet égard).

Enfin le volume de la circulation sur une autoroute et la vitesse sont en soi des facteurs de risque pour la santé publique qui se traduisent par des nuisances et un nombre d'accident plus élevés. **Il nous semble donc essentiel d'intégrer dans le projet de reconstruction une stratégie efficace pour réduire le nombre de véhicule qui empruntent l'autoroute et ses composantes (donc en diminuer la capacité et favoriser un transfert modal vers le transport en commun) et mettre en place des mesures tout aussi efficaces pour s'assurer du respect des limites de vitesse, comme il a été proposé dans le cadre du projet de la rue Notre-Dame.**

Les impacts sur la santé des riverains des autoroutes sont de mieux en mieux documentés et d'autres, comme la Direction de la santé publique de Montréal se chargeront d'en faire la démonstration. Mais pour nous, **un projet qui n'améliore pas la situation actuelle est inacceptable du point de vue de la santé et de la qualité de vie des populations riveraines.**

3.3 Impact sur les entreprises

Dans la section qui longe le secteur Cabot dans Côte St-Paul, la reconstruction de l'autoroute à côté de son emplacement actuel oblige le ministère à exproprier une quinzaine de propriétés occupées par des entreprises. Si on peut se réjouir de l'éloignement de l'autoroute des secteurs résidentiels situés du côté ouest de l'autoroute, nous sommes préoccupés de l'impact de ces expropriations sur les activités des entreprises et des emplois du secteur Cabot. S'il est prévu que les propriétaires de ces édifices soient indemnisés selon les règles d'expropriation en vigueur, il en va tout autrement pour les entreprises locataires. **Advenant le cas où le scénario proposé soit retenu malgré les demandes quasi unanimes à l'effet contraire, nous souhaitons que des mesures de compensation soient mises en place pour aider toutes les entreprises (propriétaires et locataires) qui seraient touchées à se relocaliser dans le Sud-Ouest afin d'y maintenir l'activité économique et les emplois qui y sont associés.**

3.4 Intégration et développement urbains

Les tendances internationales en matière de développement urbain qui s'incarnent dans des approches comme le Transit oriented development (TOD) ou le New urbanism ont largement démontré les effets structurants pour le développement urbain durable des réseaux de transport collectif et actif de même que les nombreux avantages du retour à des quartiers denses et multifonctionnels pour minimiser les besoins de déplacement des personnes et des marchandises dans les centres urbains par rapport aux effets déstructurants des infrastructures autoroutières sur le tissu socioéconomique et physique des centres urbains.

Nous sommes très déçus que le ministère des Transports, n'ait pas saisi l'opportunité de travailler en collaboration avec les urbanistes de la Ville de Montréal, les experts universitaires et les milieux concernés pour réaliser un projet novateur qui s'inscrit dans ces tendances. **Par exemple, dans la section qui traverse le quartier Côte-Saint-Paul, une infrastructure souterraine ou aérienne encapsulée ne serait-elle pas plus propice à favoriser le développement urbain et le désenclavement du quartier tout en réduisant de façon significative les nuisances de l'autoroute sur les populations riveraines?**

D'autre part, la cour Turcot représente un énorme potentiel de développement urbain mixte, entre la falaise St-Jacques et le canal de Lachine, à proximité du CUSM et des services commerciaux disponibles à LaSalle et dans le Sud-Ouest. Le remplacement de l'autoroute par un boulevard urbain à accès limité qui traverserait cette zone en son centre plutôt qu'à sa limite nord (ou sud comme c'est le cas actuellement) serait davantage propice au développement d'un nouveau secteur mixte (emplois en lien avec les retombées du centre McGill, résidences, espaces verts et commerces de proximité) de part et d'autre du nouveau boulevard, et permettrait d'y intégrer une offre de transport collectif qui desservirait non seulement les travailleurs et travailleuses des banlieues ouest plus éloignées, mais également les populations résidant le long de cet axe à Lachine, LaSalle et dans le Sud-Ouest et dans le nouveau développement.

3.5 Secteur des Tanneries et impact sur le CUSM

L'abaissement de l'autoroute oblige le ministère à exproprier quelque 160 unités d'habitation dans ce secteur pour construire de nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute. Pour les résidents de ce secteur qui ont connu les expropriations cavalières des années 60, c'est un cauchemar qui revient les hanter.

L'accès au futur Centre universitaire de santé McGill dans la cour Glen est un enjeu majeur pour la communauté de Saint-Henri et du Sud-Ouest en général. Les modifications proposés par le ministère au pied de la rue Saint-Jacques où se rencontreraient bretelles d'accès, voies de services et le réseau local compromettraient sérieusement l'accès au CUSM. L'abaissement des niveaux de l'autoroute en haut de la falaise nécessaire pour se connecter aux remblais en bas de la falaise oblige à modifier plusieurs sorties et accès dans ce secteur de telle sorte que des viaduc de plusieurs dizaines de mètres doivent être aménagés pour traverser ces nouvelles barrières quasi infranchissables.

Encore une fois, c'est le rabaissement de l'autoroute sur des remblais qui est à l'origine de ces complications. Pour nous, la preuve n'a pas été faite que ces interventions sont nécessaires. **Est-il vraiment essentiel de reconstruire des bretelles d'accès en fonction des exigences d'une autoroute à vitesse élevée? Ne pourrait-on pas au contraire mieux contrôler la vitesse dans les sorties et les accès à l'autoroute? Il nous semble que les coûts sociaux et environnementaux ainsi que les impacts sur l'aménagement et l'intégration urbaine sont trop élevés en contrepartie des gains à réaliser en améliorant la géométrie de ces bretelles d'accès.** Nous croyons que le projet doit être revu pour éviter les expropriations et assurer un accès convivial au CUSM pour la population du Sud-Ouest.

3.6 Environnement

Il est aberrant que pour promouvoir son projet et le présenter comme un projet de développement durable, le ministère claironne qu'il aménagera 300 000 mètres carrés d'espaces verts. Pour la plupart des gens, un espace résiduel gazonné entre des bretelles et des voies d'autoroute ne correspond pas à la définition d'un espace vert. Au delà de l'image et de la couleur, c'est l'impact réel de l'infrastructure sur l'environnement urbain et sa contribution à la réduction des gaz à effet de serre qui constitueraient un véritable gain au plan environnemental. Cette prétention du ministère sur les espaces verts accrédite les reproches qui lui sont faits sur son manque de sensibilité au contexte urbain du projet Turcot.

On imagine plus facilement ce genre d'aménagement en milieu rural ou périphérique où on n'en fait pas une caractéristique de développement durable, alors qu'en milieu urbain, les enjeux sont d'une toute autre nature. Nous ne nions pas l'importance d'éviter la création d'îlots de chaleur, ou de prévenir un ruissellement excessif des eaux de pluies sur des surfaces minérales mal drainées, mais c'est précisément le concept de remblais et de talus qui est questionnable sur plusieurs sections de ce projet. Dans ce

cas, le verdissement proposé par le ministère n'est pas nécessairement la meilleure solution d'un point de vue environnemental au sens large.

D'autre part, le rapprochement des voies le long de la falaise St-Jacques n'est pas nécessairement un scénario optimal pour la mise en valeur de son potentiel écologique. D'un point de vue écologique, la falaise et son piedmont constitue un tout. **A t-on vraiment considéré cette question avec toute l'attention qu'elle mérite? L'option d'un boulevard urbain localisé au centre de l'espace entre le canal et la falaise serait-il plus favorable à la mise en valeur de ce site naturel tout en ouvrant un potentiel de développement urbain plus harmonieux?**

4 Conclusion et recommandations

En conclusion, le RESO trouve inacceptable dans sa forme actuelle le projet déposé par le ministère. Nous ne souscrivons pas entièrement à la situation d'urgence invoquée par le ministère pour accélérer l'approbation d'un projet qui doit être revu et corrigé par toutes les parties concernées avant d'être mis en œuvre. Entre l'urgence d'agir dans les prochains mois et la nonchalance face à une structure dont les signes de dégradation s'accumulent, il y a sûrement un espace pour s'assurer que nous avons le bon projet capable de répondre adéquatement aux besoins de déplacements dans ce secteur de l'île pour au moins les cinquante prochaines années et qui fait plus largement consensus. « *Montréal est à la croisée des chemins et nous ne pouvons manquer cette occasion unique de réaliser une ville à l'image de ce que nous sommes et nous serons, en harmonie avec nos valeurs et nos aspirations. Boston, San Francisco, Vancouver, Portland, New York, les villes européennes le font. Pourquoi pas nous?* » (Lettre ouverte publiée dans Le Devoir, 7 mai 2009)

En résumé, voici nos recommandations :

Le RESO recommande que le ministère des transports doit collaborer avec toutes les parties intéressées et concernées (la Ville de Montréal, les arrondissements, les experts en transport, environnement, urbanisme et développement durable, les communautés touchées, etc.) pour concevoir un projet de reconstruction novateur et moderne inspiré des tendances internationales du New urbanism et du Transit oriented development, dans une perspective de réduction des gaz à effet de serre, de réduction des nuisances pour les riverains et de redéveloppement urbain durable.

Le RESO recommande de revoir la nécessité d'un lien autoroutier continu dans l'axe de la 720 et d'y concevoir une infrastructure de type boulevard urbain à accès limité au centre de l'espace entre la falaise St-Jacques et le canal afin de favoriser le développement d'un secteur urbain mixte et la mise en valeur du potentiel écologique de la falaise et de son piedmont.

Le RESO recommande de mettre en place des mesures pour favoriser un transfert modal vers le transport collectif et actif des navetteurs entre les banlieues et le centre-ville qui utilisent leur voiture.

Le RESO recommande d'étudier plus à fonds la possibilité de construire en souterrain ou en structure encapsulée la section qui traverse les secteurs plus densément peuplés, notamment à Côte Saint-Paul.

Le RESO recommande qu'advenant le cas où le scénario proposé soit retenu malgré les demandes quasi unanimes à l'effet contraire, des mesures de compensation soient mises en place pour aider toutes les entreprises (propriétaires et locataires) qui seraient touchées à se relocaliser dans le Sud-Ouest afin d'y maintenir l'activité économique et les emplois qui y sont associés.

Le RESO recommande que le projet soit revu pour éviter les expropriations et assurer un accès convivial au CUSM pour la population du Sud-Ouest

Le RESO recommande que soient mises en place des mesures permanentes et efficaces pour s'assurer du respect des limites de vitesse, comme il a été proposé dans le cadre du projet de la rue Notre-Dame.

Nous remercions le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de nous avoir permis d'exprimer notre point de vue sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot et nous offrons toute notre collaboration au gouvernement du Québec, au ministère des Transports et à la Ville de Montréal pour participer à la conception d'un projet novateur, moderne et consensuel.

Annexe 1



Conseil d'administration du 16 septembre 2008

Échangeur Turcot

Attendu...

- Le projet de réaménagement et de reconstruction de l'échangeur Turcot et de parties des autoroutes 15 et 720 qui y sont reliées (le complexe Turcot) tel que présenté par le ministère des Transports du Québec (MTQ) à la population et aux principaux acteurs sociaux et économiques du Sud-Ouest, dont le RESO à son conseil d'administration du mois de mai dernier;
- Que le mandat du MTQ est de maintenir l'achalandage actuel du complexe Turcot estimé à ±285 000 véhicules par jour et d'en améliorer la fluidité;
- Que malgré les efforts du ministère pour proposer un scénario générant le moins de nuisances possible pour la communauté locale (population, entreprises, équipements collectifs et institutionnels, organismes), celui-ci comporte des aspects hautement préoccupants pour la communauté locale sur les plans de la qualité de l'air, de la nuisance associée au bruit et de l'aménagement urbain;
- Que le projet ne semble pas tenir compte de l'impact éventuel des autres interventions prévues sur les infrastructures de transport routières et ferroviaires à proximité de l'échangeur Turcot, notamment, la reconstruction du Pont Champlain, la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, ni des orientations du Plan de transport de la ville de Montréal;

Sur motion dûment proposée et appuyée, il est unanimement résolu que le RESO...

- Demande à la ministre des transports du Québec de revoir le mandat du MTQ concernant le complexe Turcot afin que celui-ci tienne compte de l'ensemble des interventions prévues sur les infrastructures de transport du Sud-Ouest de Montréal à court, moyen et long termes;
- Participe au comité de mobilisation mis en place par les citoyens et organismes de côte Saint-Paul et de Saint-Henri connue sous le nom de Mobilisation Turcot et y délègue Guy Biron, directeur des services d'aide à l'emploi;

- appuie la demande de Mobilisation Turcot afin que le MTQ revoie son projet pour y intégrer les objectifs suivants :
 - La réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique;
 - La diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'offre de transport collectif;
 - Le désenclavement des quartiers touchés;
 - Le maintien de l'offre de logements;
 - Un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction.

- Fasse circuler la pétition en appui aux demandes de Mobilisation Turcot;

- Mette sur pied un comité de travail composé de Pierre Gauthier, Marc Caouette, Steeve Dupuis, Hugues Rondeau, Madeleine Breton et Pierre Morrissette, afin d'analyser plus en profondeur les impacts du projet sur la communauté et formuler des recommandations au conseil d'administration en vue de l'élaboration d'un mémoire du RESO aux audiences du Bureau d'audiences publiques en environnement (le BAPE) qui seront tenues au début de 2009;

- Invite la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest à intervenir auprès du gouvernement du Québec pour que le projet Turcot respecte les objectifs du Plan de transport de Montréal, notamment la réduction de l'utilisation de l'automobile solo ainsi que l'amélioration de la desserte en transport en commun et des aménagements pour le transport actif, et ce faisant, s'inscrive dans une vision globale et coordonnée des infrastructures et de l'offre de transport dans la région du Sud-Ouest de l'île;

- Poursuive son travail d'information et de concertation des entreprises touchées par le projet afin d'y préserver les emplois;

- Aide les entreprises locataires déplacées par le projet à se relocaliser dans le Sud-Ouest et appuie leurs démarches pour qu'elles soient indemnisées de façon équitable par le MTQ le cas échéant;

- Sensibilise les candidats aux élections fédérales du 14 octobre prochain aux enjeux de ce projet pour la communauté du Sud-Ouest.

Annexe 2



COMMUNIQUÉ **Pour diffusion immédiate**

Échangeur Turcot **Le RESO demande à la ministre des Transports Julie Boulet** **de revoir le mandat du projet**

Montréal, le 1^{er} octobre 2008 – Le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) demande à la ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, de revoir le mandat de son ministère concernant les travaux prévus pour l'échangeur Turcot afin que celui-ci tienne compte de l'ensemble des interventions prévues sur les infrastructures de transport du Sud-Ouest de Montréal à court, moyen et long termes.

« Apparemment, le projet de réaménagement et de reconstruction de l'échangeur Turcot proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) ne comprend aucune vision d'ensemble, malgré le fait que plusieurs travaux sur les infrastructures de transport routières et ferroviaires soient prévus ou annoncés à proximité de l'échangeur, tels la reconstruction du Pont Champlain, la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, explique le directeur général du RESO, Pierre Morrissette. Non seulement il ne semble pas prendre en considération l'impact éventuel de ces travaux, mais il ne tient pas compte du Plan de transport de la Ville de Montréal qui met l'accent sur les transports collectifs et actifs. »

Le directeur général se dit déçu que le mandat du MTQ n'aille pas plus loin que maintenir l'achalandage actuel du complexe Turcot estimé à 285 000 véhicules par jour. « Depuis quelques années, tous les nouveaux projets développés dans le Sud-Ouest tentent, dans la mesure du possible, de réduire au maximum les impacts négatifs produits par les automobiles (circulation, gaz à effet de serre, etc.), Malheureusement, le scénario proposé par le MTQ comporte des aspects hautement préoccupants pour la communauté locale concernant la qualité de l'air, la nuisance associée au bruit et à l'aménagement urbain. Dans ce secteur, on trouve des écoles, un centre sportif, des résidences et des entreprises en activité. On ne peut pas entreprendre un réaménagement de cette envergure sans analyser en profondeur les impacts causés. »

Le RESO appuie la demande du groupe de citoyens Mobilisation Turcot afin que le MTQ revoie son projet afin d'intégrer la réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique, la diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation du transport collectif, le désenclavement des quartiers touchés, le maintien de l'offre de logements et un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction.

Le RESO invite la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest à intervenir auprès du gouvernement du Québec pour que le projet Turcot respecte les objectifs du Plan de transport de Montréal, notamment la réduction de l'utilisation de l'automobile solo ainsi que l'amélioration de la desserte en transport en commun et des aménagements pour les transports actifs. Par ailleurs, le directeur général souligne que le RESO sensibilisera les candidats aux élections fédérales du 14 octobre prochain aux enjeux de ce projet sur la communauté du Sud-Ouest.

Mentionnons qu'afin d'analyser en profondeur les impacts du projet sur la communauté et éventuellement élaborer un mémoire qui sera déposé au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) au début de l'année 2009, le RESO mettra sur pied un comité de travail composé de Pierre Gauthier, Marc Caouette, Steeve Dupuis, Hugues Rondeau, Madeleine Breton et de Pierre Morrissette, tous membres du conseil d'administration du RESO.

-30-

Renseignements : Lucie Dufour 514 931-5737, poste 224
Pierre Morrissette 514 931-5737, poste 229

Annexe 3



Montréal, le 6 avril 2009

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports

Objet : Réfection de l'échangeur Turcot

Madame,

Nous aimerions d'abord vous remercier d'avoir permis au RESO et aux représentants de Mobilisation Turcot d'entretenir un dialogue avec les représentants de votre ministère concernant les enjeux et les préoccupations reliés au projet de réfection de l'échangeur Turcot dans le Sud-Ouest de Montréal. Ces échanges nous ont permis de mieux comprendre les contraintes du ministère et de constater les efforts qui ont été faits depuis l'automne dernier pour améliorer la conception de certaines mesures de mitigation des nuisances qui seront générées par la future infrastructure aux plans de la pollution atmosphérique, visuelle et sonore et pour atténuer l'impact sur les populations et les entreprises locales des expropriations jugées nécessaires pour permettre la réalisation du nouvel ouvrage.

Cependant, force nous est de constater qu'au regard des préoccupations de fond que nous avons exprimées relativement au scénario retenu par le ministère, notre déception demeure entière. Effectivement, à l'instar de nombreux intervenants dont le Conseil régional en environnement de Montréal, la Table de travail Turcot, la Ville de Montréal et plusieurs universitaires reconnus, nous croyons que malgré les efforts pour améliorer le scénario proposé, celui-ci ne répond pas aux exigences d'aujourd'hui relativement à la réduction des gaz à effets de serre, à la valorisation des transports actifs et collectifs, au potentiel d'intégration et de développement urbain, à l'amélioration de la qualité de vie des populations des quartiers voisins, bref aux exigences du développement urbain durable dont votre gouvernement fait par ailleurs la promotion sur toutes les tribunes nationales et internationales.

Comme le vérificateur général du Québec, nous déplorons le manque de vision et de coordination des interventions en transport sur l'île de Montréal et notamment dans le Sud-Ouest. Selon lui, « Québec investit des milliards de dollars dans le transport routier dans la région de Montréal sans avoir une vision cohérente de l'aménagement de ce territoire. Il ne tient pas bien compte non plus des impacts sur la santé et

l'environnement.<...> Cela entraîne des risques que les interventions locales ne soient pas cohérentes ni optimales à l'échelle métropolitaine.» (La Presse, 2 avril 2009, p.A19)

Nous croyons que le projet de réfection de l'échangeur Turcot offre une opportunité exceptionnelle de reconfigurer un espace de développement urbain permettant de redonner une meilleure qualité de vie à nos communautés durement éprouvées par les infrastructures de transport de toutes sortes aménagées sur notre territoire au cours du siècle dernier, tout en assurant adéquatement le transport des personnes et des marchandises dans ce secteur névralgique de l'île de Montréal.

Madame la ministre, avec tout le respect que nous vous devons, nous réitérons que le projet de réfection déposé par votre ministère pour évaluation par le Bureau d'audiences publiques en environnement n'est pas acceptable pour la population du Sud-Ouest de Montréal. Nous vous exhortons de nouveau à retourner ce projet sur la planche à dessin et nous vous demandons d'associer la Ville de Montréal à l'élaboration d'un nouveau projet mieux arrimé aux orientations de son plan de transport et basé sur les prémisses qui en feront un projet exemplaire de gestion responsable et durable des déplacements urbains et interurbains sur l'île de Montréal, et qui maximisera le potentiel de requalification et de développement social, économique et urbain de nos quartiers.

En espérant que vous pourrez donner suite aux présentes, nous vous offrons notre entière collaboration afin de définir les bases d'un projet de réfection mieux adapté aux préoccupations de l'ensemble des Montréalais et des résidents du Sud-Ouest.

Nous vous prions de recevoir l'expression de nos sentiments les plus distingués,

Gilles Paquette
Président

Pierre Morrissette
Directeur général

c.c M. Jean Charest, premier ministre
Mme Line Beauchamp, ministre de l'environnement
Mme Nathalie Normandeau, ministre du MAMROT
Mme Marguerite Blais, députée
M. Gérald Tremblay, Maire de Montréal
M. André Lavallée, membre du comité exécutif responsable du Plan de transport
Mme Jacqueline Montpetit, Mairesse de l'Arrondissement du Sud-Ouest
Mme Geneviève Locas, Mobilisation Turcot
M. André Porlier, directeur général, Conseil régional en environnement de Montréal
M. Jean Décarie, Table de travail Turcot

Annexe 4



COMMUNIQUÉ

Pour diffusion immédiate

Réfection de l'échangeur Turcot Le RESO qualifie le projet d'inacceptable pour le Sud-Ouest

Montréal, le 8 avril 2009 – « Le projet de réfection déposé par le ministère des Transports pour évaluation par le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) n'est pas acceptable pour la population du Sud-Ouest de Montréal » ont écrit Gilles Paquette et Pierre Morrissette, respectivement président et directeur général du RESO, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest, dans une lettre adressée le 6 avril dernier à la ministre des Transports du Québec, madame Julie Boulet. Le RESO demande à madame Boulet de revoir le projet afin qu'il réponde aux exigences d'aujourd'hui quant à la réduction des gaz à effets de serre, à la valorisation des transports actifs et collectifs, au potentiel d'intégration et de développement urbain et à l'amélioration de la qualité de vie des populations des quartiers voisins. Il lui demande également d'associer la Ville de Montréal à l'élaboration de ce projet afin qu'il soit mieux arrimé aux orientations du plan de transport municipal.

Remerciant la ministre d'avoir fait en sorte que le RESO et les représentants de Mobilisation Turcot puissent entretenir un dialogue avec les représentants de son ministère, MM. Paquette et Morrissette ont souligné que ces échanges ont permis de mieux comprendre les contraintes du ministère et de constater les efforts qui ont été faits depuis l'automne dernier pour améliorer la conception de certaines mesures de mitigation des nuisances qui seront générées par la future infrastructure en matière de pollution atmosphérique, visuelle et sonore et pour atténuer l'impact sur les populations des expropriations jugées nécessaires pour permettre la réalisation du nouvel ouvrage.

« Cependant, force est de constater qu'en ce qui a trait aux préoccupations de fond que nous avons exprimées quant au scénario retenu par le ministère, notre déception demeure entière. Effectivement, à l'instar de nombreux intervenants dont le Conseil régional en environnement de Montréal, la Table de travail Turcot, la Ville de Montréal et plusieurs universitaires reconnus, nous croyons que malgré les efforts pour améliorer le scénario proposé, celui-ci ne répond pas aux exigences du développement urbain durable dont le gouvernement fait par ailleurs la promotion sur toutes les tribunes nationales et internationales », ont affirmé MM. Paquette et Morrissette.

Comme le vérificateur général du Québec, le RESO déplore le manque de vision et de coordination des interventions en transport sur l'île de Montréal et notamment dans le Sud-Ouest. Rappelons que le vérificateur général a dénoncé, le 2 avril dernier, le fait que le gouvernement du Québec investisse des milliards de dollars dans le transport routier dans la région de Montréal sans avoir une vision cohérente de l'aménagement de ce territoire et sans bien tenir compte des impacts sur la santé et l'environnement. Selon le vérificateur général, cela entraîne des risques que les interventions locales ne soient pas cohérentes ni optimales à l'échelle métropolitaine.

Le projet de réfection de l'échangeur Turcot offre pourtant une opportunité exceptionnelle de reconfigurer un espace de développement urbain permettant de redonner une meilleure qualité de vie à la population du Sud-Ouest durement touchée et affectée par les infrastructures de transport de toutes sortes aménagées sur ce territoire au cours du siècle dernier, tout en assurant adéquatement le transport des personnes et des marchandises dans ce secteur névralgique de l'île de Montréal, ont souligné MM. Paquette et Morrissette.

Le président et le directeur général du RESO ont exhorté la ministre à retourner de nouveau ce projet sur la planche à dessin. Le ministère devrait faire en sorte qu'il devienne un projet exemplaire de gestion responsable et durable des déplacements urbains et interurbains sur l'île de Montréal, et maximise le potentiel de requalification et de développement social, économique et urbain des quartiers du Sud-Ouest.

Enfin, le RESO a offert à la ministre des Transport son entière collaboration afin de définir les bases d'un projet de réfection mieux adapté aux préoccupations de l'ensemble des Montréalais et des résidents du Sud-Ouest.

- 30 -

Renseignements :
Pierre Morrissette, 514 931-5737, poste 229
Lucie Dufour, 514 931-5737, poste 224