



262 P NP DM56

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

*POUR UN NOUVEAU
PROJET TURCOT*

MÉMOIRE

PAR

PRO-VERT SUD-OUEST

DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES AUDIENCES PUBLIQUES DU BAPE SUR LE PROJET DE
RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT À MONTRÉAL, MONTRÉAL-OUEST ET
WESTMOUNT

JUIN 2009

[...] Nous considérons que [la planification actuelle du MTQ] 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.

Vérificateur général du Québec, avril 2009¹

¹ Vérificateur Général du Québec. 2009. *Chapitre 3 : Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal*, dans : Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, tome II. Gouvernement du Québec, Québec, p.4.

Table des matières

Présentation.....	2
Notre intérêt envers le projet.....	2
Nos préoccupations et nos recommandations face au projet	3
Réduire le nombre d'automobiles et promouvoir le transport alternatif.....	3
Privilégier d'autres scénarios que des remblais et les rabaissements excessifs.....	9
Privilégier une plus ample re-naturalisation du secteur	11
Autres aspects environnementaux, et procédure en vase clos	13
Respecter le droit des citoyens de conserver leurs habitations	15
Un enjeu spécial pour Pro-Vert Sud-Ouest : l'Éco-centre d'Eadie	16
Conclusion : ce projet doit-il être autorisé ?	17
Bibliographie.....	18

Présentation

Pro-Vert Sud-Ouest (PVSO) est un organisme à but non lucratif fondé en 1996 dont la mission est d'améliorer la santé environnementale du Sud-Ouest par des actions en matière d'embellissement, de propreté, de verdissement et de recyclage. Nous réalisons maintes activités de sensibilisation environnementale dans l'arrondissement Le Sud-Ouest à Montréal, et plus spécifiquement dans les quartiers St-Henri et Ville-Émard/Côte St-Paul. Notamment, nous assurons la gestion de plusieurs programmes environnementaux (Éco-quartiers, Quartier 21) ainsi que de trois Éco-centres, dont celui du Sud-Ouest.

Jean-Christophe Lessard est coordonnateur du projet Côte St-Paul Quartier 21 au sein de cet organisme et s'est impliqué dans Mobilisation Turcot depuis 2008. Il détient une maîtrise en Sciences de l'environnement et travaille dans le Sud-ouest depuis 2004.

Nicole Bastien est la fondatrice et directrice de cet organisme. Sa remise en question du projet du MTQ remonte à 2007, lorsque ce dernier a été présenté au grand public. Elle détient également une maîtrise en Sciences de l'environnement.

Notre intérêt envers le projet

Nous nous intéressons au projet de reconstruction du complexe Turcot car, dans sa forme actuelle, il pourrait entraîner de nombreux impacts négatifs sur notre environnement direct, mais également sur l'environnement global. Plus spécifiquement, nous nous sentons concernés par ce projet parce que nous travaillons dans les secteurs adjacents à l'échangeur Turcot, en contact constant avec les citoyens locaux. Nous sommes très inquiets pour leur qualité de vie.

Nos préoccupations et nos recommandations face au projet

Nous sommes fermement en désaccord avec le projet actuel de reconstruction du complexe Turcot, c'est-à-dire celui que l'équipe technique du MTQ a bonifié depuis sa première présentation au public en 2007. Nous demandons une révision de fond en comble de ce projet afin qu'il respecte réellement les principes de développement durable, à savoir qu'il tienne compte de manière équilibrée des dimensions environnementale, sociale et économique, et non pas qu'il accorde une place prépondérante aux considérations économiques (comme il le fait actuellement, en tentant de maximiser l'efficacité des déplacements des personnes et des marchandises sur le complexe).

Pour ce faire, l'équipe technique du projet devra retourner à ses planches à dessin, et ce, dans une perspective de partenariat réel avec les intervenants-clés concernés (Ville de Montréal, Agence Métropolitaine de transports, groupes de citoyens, arrondissements directement touchés, organismes locaux, etc.). Cela devra s'effectuer dans une visée d'amélioration significative de la qualité de vie locale, entre autres par le biais d'une réduction à long terme du nombre de voitures transitant par le complexe Turcot.

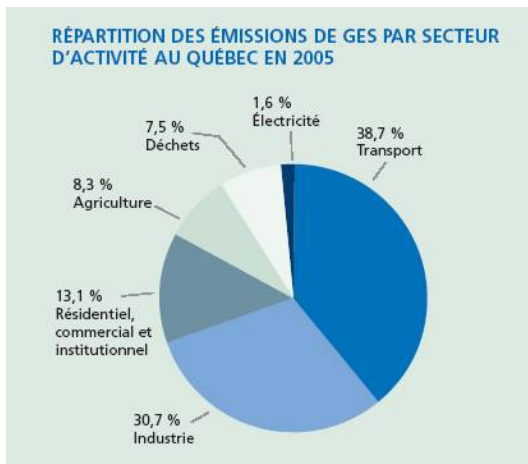
L'apaisement du débit véhiculaire n'est qu'un exemple des diverses recommandations que nous mettons de l'avant ci-dessous. Soulignons que ce mémoire fera état de nos préoccupations et de nos recommandations surtout en lien avec les impacts environnementaux du projet. Nous ferons référence à d'autres questions (sécurité, expropriations) de manière succincte, sachant qu'elles seront abordées plus en détails par d'autres organismes du quartier.

Réduire le nombre d'automobiles et promouvoir le transport alternatif

Vraisemblablement, notre gouvernement navigue au sommet de l'ère automobile. Plusieurs projets du MTQ s'inscrivent dans ce paradigme; le prolongement de l'autoroute 25 (et la construction du pont), la « modernisation » de la rue Notre-Dame et la volonté

de prolonger l'autoroute 13 plus au Nord en sont des exemples. La nature du projet de reconstruction du complexe Turcot s'inscrit également dans cette logique.

Or, le tout-à-l'auto constitue une source majeure de pollution de notre atmosphère locale et globale. Comme le démontre ce graphique, le secteur du transport (dont l'automobile est un joueur majeur) est le principal responsable des émissions de GES au Québec (2005)².



Ce modèle de planification entraîne d'importants problèmes de santé (particulièrement chez les populations limitrophes aux structures routières) et, plus généralement, participe à aggraver la crise climatique. Sans ici entrer dans une exploration scientifique et statistique des impacts – ce que beaucoup d'autres mémoires auront certainement eu le mérite de faire-, nous voulons simplement pointer l'importance de considérer sérieusement ces types de conséquences dans tout projet de construction ou de réfection lié au transport.

Il est capital que le nouveau complexe Turcot entraîne une réduction du nombre d'automobiles qui y transitent quotidiennement. Actuellement, une moyenne de 290 000 véhicules par jour circulent au niveau de l'échangeur Turcot. Sous le projet du MTQ, ce

² Graphique tiré de : Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). 2008. Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques : le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir. Juin 2008. p.13

débit sera supérieur en 2016, avec 304 000 véhicules quotidiennement³. Ce sont du moins les prévisions approximatives du Ministère. En comparaison, si l'on conservait les présentes structures (donc le présent modèle autoroutier – *statu quo*), le débit se chiffrerait plutôt à 296 000 véhicules par jour⁴.

Cela ne signifie pas que ce premier modèle (structures actuelles) soit plus souhaitable. Au contraire, cela révèle que le complexe Turcot érigé dans les années 1960 constituait déjà un modèle insatisfaisant. Il ne faudrait surtout pas recommencer ce type d'erreur, pourrait-on alors se dire. Or présentement, le MTQ pose un geste plus grave que de répéter cette erreur; il met de l'avant un projet qui accueillera davantage d'automobiles, et qui sera donc plus dégradant pour la santé environnementale de notre secteur et de Montréal.

Un maintien ou une hausse du nombre de voitures est inadmissible du point de vue de la protection de notre environnement local, et vient à l'encontre de la stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère des Transports du Québec. En se dotant de cette stratégie, le Ministère des Transports du Québec se fixait comme orientation majeure la réduction des GES, notamment via la promotion du transport collectif et actif⁵. La vision du Ministère des Transport dans le dossier Turcot vient entacher la crédibilité de cette stratégie. C'est inadmissible du point de vue de la lutte contre les changements climatiques.

La province du Québec se voulant un précurseur en matière de lutte aux changements climatiques s'est dotée, par le biais de son Ministère du Développement Durable et des Parcs (MDDEP), d'un plan d'action intitulé : « Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques. ». Dans ce document, le gouvernement s'est engagé à réduire de 6% sous le niveau de 1990 la quantité de GES émise dans l'air d'ici à 2012⁶. Pour ce faire, le MDDEP préconise des investissements massifs dans le réseau de

³ Ministère des transports du Québec. 2009. *Débites journaliers moyens 2016 – statu quo et projet*, dans : Transparents des présentations suivantes (document DA16), p.2.

⁴ *Ibid.*

⁵ Ministère des transports du Québec. 2009. *Stratégie de développement durable 2009-2013*. p.23.

⁶ Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). *Op cit.*, p.14.

transport en commun⁷. Le Ministère des Transports du Québec agit en incohérence totale avec ce plan en poursuivant la promotion du tout-à-l'auto.

Ce qu'il faut plutôt poursuivre, c'est une réduction à long terme du nombre de voitures transitant par le complexe Turcot. Cela est d'autant plus nécessaire que les pays industrialisés entendent bientôt imposer des réductions de gaz à effet de serre se situant entre 25 % à 40 % sous les niveaux de 1990⁸ d'ici à 2020. Le Canada devra éventuellement se plier à ces objectifs internationaux. Dans ce sillage, le MTQ doit modifier son projet afin que le débit automobile soit graduellement réduit et qu'il participe réellement un développement durable.

En fait, le MTQ n'a pas sérieusement étudié et considéré les scénarios alternatifs à l'option retenue, notamment les scénarios ayant pour résultat une réduction du nombre d'automobiles transitant quotidiennement par le complexe. Une telle démarche est pourtant incontournable dans une optique de santé publique (amélioration de la qualité de l'air) et de lutte contre les changements climatiques (réduction des émissions de gaz à effet de serre).

La Directive d'étude d'impacts du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) a demandé à l'équipe du MTQ de faire ses devoirs et de présenter des solutions de rechange au projet. Le MDDEP soulignait que celles-ci pourraient inclure, notamment, « ...la mise sur pied ou l'amélioration des circuits d'autobus, la construction d'une ligne de métro ou d'un train de banlieue... »⁹. Ce que l'équipe du MTQ a largement ignoré. En effet, dans son étude d'impact, le MTQ explique avoir considéré quatre scénarios avant de retenir celui ayant guidé le projet actuel. Le problème est qu'aucun de ces scénarios ne vise une réduction du débit véhiculaire¹⁰, pas plus qu'un virage – nécessaire- vers l'intégration massive des moyens

⁷ Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). *Op cit.*, p.24.

⁸ Cyberpresse. 2009. Climat : «des pas importants» vers un nouvel accord, rubrique environnement, 9 juin 2009. Collaboration de France-Presse (Paris). Consulté en ligne le 9 juin 2009 sur www.cyberpresse.ca.

⁹ Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). 2007. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement (Document PR2), mai 2007. p. 8.

¹⁰ Ministère des transports. 2008. *Chapitres 4 et 5 : Solutions et justification du scénario retenu & Description du tracé retenu*, dans : Étude d'impact, rapport principal (Document PR3.1), décembre 2008, pp.29 à 31.

de transport collectifs. Autrement dit, le MTQ a failli à la tâche demandée par le MDDEP.

Recommandation no.1

Que le MTQ remodèle son projet en prévoyant l'intégration massive des moyens de transports collectifs (ex : tramway, voies réservées non-additionnelles, éventuelle ligne de métro, etc.), et ce, afin de diminuer la présence automobile. Il doit étudier ces options en partenariat serré avec les divers acteurs administratifs, politiques, communautaires et citoyens touchés par le projet.

Un fait pour le moins inquiétant est le suivant : l'équipe du MTQ semble voir d'un bon oeil le maintien de « la capacité actuelle de l'échangeur Turcot et des autres composantes du complexe »¹¹. En effet, les promoteurs utilisent l'expression « le tracé retenu permet de relever les défis suivants [dont le maintien de la capacité véhiculaire]...»¹², ce qui démontre qu'ils considèrent le maintien de la capacité comme un objectif louable. On comprend ici pourquoi les promoteurs passent outre ce qui leur est demandé par le MDDEP ; ils ne *réalisent tout simplement pas* l'importance sociale et environnementale d'une réduction du flux automobile et d'un développement massif des transports collectifs.

Cette tendance semble généralisée dans l'approche de l'ensemble du Ministère des transports au sein de la grande région de Montréal. En effet, lors de la mise sur pied de son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal (PGDM), le MTQ n'a pas effectué d'analyse comparée de scénarios alternatifs, alors que celle-ci aurait pu, à terme, mettre en relief « d'autres types d'interventions [pouvant] diminuer les déplacements en automobile, la consommation d'énergie et les GES... »¹³.

¹¹ Ministère des transports. 2008. *Chapitres 4 et 5 : Solutions et justification du scénario retenu & Description du tracé retenu*, dans : Étude d'impact, rapport principal (Document PR3.1), décembre 2008, p.38.

¹² *Ibid.*.

¹³ Vérificateur Général du Québec. 2009. *Op. Cit.*, p.29.

Certes, le projet modifié du MTQ prévoit, entre autres, l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 20 et le dégagement d'un corridor pour l'éventuelle navette ferroviaire vers l'aéroport. Il prévoit également l'aménagement d'une piste cyclable est-ouest en bordure de la falaise St-Jacques¹⁴. Cependant, ces séduisants ajouts au projet de départ n'ont pas pour effet de réduire le débit automobile sur le complexe Turcot. La prévision reste à 304 000 véhicules par jour en 2016.

En fait, l'exemple de la voie réservée prévue comme bonification environnementale sur l'autoroute 20 illustre l'incapacité du projet actuel à atténuer le flux automobile, car cette voie réservée serait ajoutée aux 3 voies existantes dans chaque direction. Cela augmente, au final, la capacité globale de cet axe du complexe Turcot.

Recommandation no. 2

Que le MTQ intègre des mesures spéciales – par exemple, une voie réservée en remplacement (et non en ajout) des trois voies actuelles par direction sur l'autoroute 20- afin que le débit soit réduit largement en deçà de 290,000 véhicules par jour suite à la mise en opération du nouveau complexe.

Face à ce type de recommandation, le MTQ répond « que l'implantation d'une voie réservée ne peut se faire qu'en ajout de voie », vu la géométrie particulière de cette partie du complexe, qui comprend « deux voies en direction ou en provenance du centre-ville et [...] une voie en direction ou en provenance de l'autoroute 15 »¹⁵. Or, il est sans doute faisable d'aménager une voie réservée en remplacement d'une des deux voies en provenance ou en direction du centre-ville. Tout réside dans une planification cohérente des voies réservées à une échelle plus large. Conséquemment, les promoteurs du projet doivent travailler de concert avec les organisations pertinentes (AMT, Ville de Montréal, autres équipes du MTQ, etc.) afin de déterminer comment peut s'effectuer l'intégration

¹⁴ Ministère des transports du Québec. 2009. Plans modifiés du réseau existant et du projet retenu, 2 plans (document DA1.1), 13 mai 2009, p.2.

¹⁵ Ministère des transports du Québec. 2009. « Mise au point du ministère des Transports du Québec relativement à la capacité routière du futur complexe Turcot », Communiqué de presse, 22 avril 2009.

d'une telle voie réservée, en connexion avec les autres artères alimentant le complexe Turcot.

Privilégier d'autres scénarios que des remblais et les rabaissements excessifs

Les structures en remblais proposées dans le projet auront entre autres pour conséquence d'enclaver davantage les quartiers Côte-St-Paul et St-Henri. Ces quartiers sont déjà divisés et enclavés par un axe ferroviaire, le canal de Lachine et la falaise St-Jacques. La présence de remblais, c'est-à-dire des masses « pleines » et élevées bloquant complètement la vue, la libre circulation des personnes et le paysage aura évidemment une incidence majeure sur le sentiment de bien-être et la qualité de vie de notre communauté.

Selon Alain Dubé, directeur du projet, lors de la phase de questions des audiences publiques, 48 % des structures prévues pour le secteur Turcot sont prévues sur des remblais¹⁶. Le résultat consisterait en un enclavement majeur des quartiers concernés de part et d'autres des structures, ce qui est inadmissible pour la qualité de vie des populations qui y demeurent. De plus, les remblais prévus par le MTQ ne se limiteront pas seulement à la largeur des sections autoroutières qu'ils soutiennent. En plusieurs endroits, ils prendront la forme de larges pentes. Des talus aussi vastes constituent un empiètement sur le territoire de la communauté. L'espace disponible au sol serait considérablement réduit dans maints secteurs.

De plus, ces larges remblais entraîneront inévitablement la création de nouveaux « tunnels » ou, autrement dit, des passages « insécurisants » dans notre secteur. Circuler dans un de ces futurs tunnels à pied la nuit dans ce quartier défavorisé entraîne une insécurité supplémentaire, quand bien même prévoit-on de l'éclairage. À cet égard, Prévention Sud-Ouest, organisme de référence en matière de prévention et de sécurité dans notre arrondissement, somme le MTQ de modifier son projet afin que

¹⁶ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). 2009. Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount : Séance tenue le 12 mai 2009 en après-midi à Montréal (document DT2) première partie, volume 2, Mackay Morin Maynard et associés, Montréal, p.42 (ligne 1800).

l'aménagement prévu « évite la présence de tunnels »¹⁷. Ce que nous exigeons également.

Par ailleurs, il est primordial de tenir compte de l'impact environnemental de l'abaissement de l'échangeur Turcot. En ce sens, l'ouvrage « Introduction à la pollution atmosphérique » produit par le gouvernement du Québec en 1986¹⁸ indique que d'élever les sources de pollution de 2,5 fois au-dessus des bâtiments environnants peut diminuer l'impact des polluants atmosphériques à l'échelle locale. De nombreux triplex sont présents dans les quartiers limitrophes et plusieurs ont une hauteur moyenne dépassant les 10 mètres. Conséquemment, l'autoroute devrait avoir une élévation moyenne de 25 mètres afin de diminuer l'impact des polluants, ce qui se rapproche de sa hauteur actuelle. En fait, l'abaissement de l'autoroute augmentera vraisemblablement la concentration de pollution dans les secteurs ciblés.

En outre, nous mettons en doute la capacité des structures prévues à ne pas entraîner une dégradation de la qualité de l'air déjà chancelante dans le secteur. Se pourrait-il qu'une structure sur remblais ne laisse pas autant libre cours à la circulation d'air que le présent type de structures (piliers) ? La ventilation d'une partie des contaminants dans l'atmosphère sera-t-elle vraiment la même qu'actuellement ? L'étude d'impacts du MTQ affirme que, malgré cette reconfiguration du complexe Turcot, « la qualité de l'air pour les résidents du secteur devrait être peu affectée »¹⁹. Il est intéressant de voir que cette affirmation se base sur l'hypothèse que la flotte des véhicules de 2016 sera plus écologique : « cet impact ne peut être attribué au projet comme tel, mais à l'amélioration des performances environnementales des véhicules qui y transiteront »²⁰.

Même si cette prévision s'avérait être le cas, ne pourrait-on pas viser une amélioration marquante de la qualité de l'air du Sud-Ouest au lieu d'une relative stagnation ? En fait,

¹⁷ Prévention Sud-Ouest. 2008. Impact sur la sécurité du projet Turcot du MTQ. Avril 2008. p. 2

¹⁸ Michel Bisson. 1986. Introduction à la pollution atmosphérique, Direction de l'assainissement de l'air, Ministère de l'Environnement, Gouvernement du Québec, p.43.

¹⁹ Ministère des transports. 2008. *Rapport sectoriel – Qualité de l'air (Annexe E, Document PR3.2)*, dans : Étude d'impact sur l'environnement, Projet de reconstruction du complexe Turcot, décembre 2008, p.40.

²⁰ *Ibid.*

force est de reconnaître qu'avec l'avancement des technologies automobiles, les habitants du grand Montréal bénéficieront sans doute à long terme d'une amélioration significative de la qualité de l'air. Cependant, avec le projet actuel de reconstruction du complexe Turcot, la population du Sud-Ouest devra se contenter de ne pas voir la qualité de l'air s'améliorer autant qu'ailleurs. Autrement dit, les progrès écologiques de l'industrie automobile seront annulés par l'augmentation du nombre de voitures transitant par le complexe Turcot.

Des études ont démontré qu'une forêt nouvellement implantée absorbe deux tonnes de carbone par hectare. Si nous voudrions contrer les impacts des GES localement évalués à 300 000 tonnes relâchées chaque année par les quelque 290 000 véhicules par jour, il nous faudrait planter l'équivalent de 440 fois la superficie du parc Angrignon (arrondissement Le Sud-Ouest) afin de balancer la production de CO₂, ce qui est énorme.

Sur la base des considérations ci-dessus (enclavement, empiètement, insécurité et qualité de l'air), les promoteurs doivent abandonner l'idée des remblais, et particulièrement des remblais à larges pentes.

Recommandation no. 3

Que les promoteurs redéfinissent, d'une part, leur projet en fonction d'un principe autre que celui des remblais, par exemple un enfouissement de tronçons de l'autoroute (dans le secteur de côte St-Paul) et une structure sur piliers, et d'autre part, que le scénario retenu soit celui n'apportant pas d'impacts supplémentaires en terme de concentration des polluants atmosphériques au niveau du sol afin de ne pas affecter davantage la qualité de l'air du secteur et la santé de la population locale.

Privilégier une plus ample re-naturalisation du secteur

La balance nette de capital végétal et écosystémique n'est pas aussi positive que les promoteurs du projet le soutiennent. Le MTQ affirme que son projet verdira les environs,

et que « la plantation de nouveaux arbres dans le cadre du projet compensera et dépassera les pertes reliées au déboisement »²¹. La volonté de base du MTQ à ce titre est louable. Cependant, le MTQ ne mettra en valeur qu'une infime partie du potentiel végétal montréalais dans ce secteur, car le réaménagement de l'autoroute 20 beaucoup plus près de la falaise St-Jacques enclavera cet éco-territoire pour plusieurs décennies.

La réfection du complexe Turcot serait pourtant l'occasion de dégager de l'espace pour réhabiliter cet espace vert, dans l'éventualité où l'axe autoroutier serait relocalisé plus au Sud. Évidemment, les promoteurs nous incitent à ne pas voir le verre aux trois quarts vides, mais bien au quart plein : « le gain net pour l'éco-territoire de la falaise St-Jacques sera de 37 300 m² »²², affirment-ils. C'est une maigre pitance comparativement à tout le potentiel de re-naturalisation que représente la cour Turcot. Leur projet ne cible qu'une mince bande de verdure longeant le nouveau tracé de l'autoroute 20.

Dans le passé, plusieurs acteurs du milieu ont démontré un intérêt élevé pour la revitalisation de ce territoire, notamment en la personne du maire Jean Doré, qui avait injecté une somme importante pour la plantation d'arbres afin de prévenir l'érosion de la pente. Cette falaise s'est aussi vue décerner le statut d'Éco-territoire par la Ville de Montréal en raison des espèces aviaires et reptiliennes à statut précaire qu'elle abrite²³.

L'ironie de la situation se révèle tout à fait ici : le MTQ parle bien de « désenclavement d'un site à mettre en valeur »²⁴, or il ne s'agit pas du tout d'une mise en valeur *écologique* du côté nord de l'autoroute, mais bien *économique* du côté sud. En effet, le MTQ veut dégager la cour Turcot au Sud de l'autoroute 20 afin d'assurer le « développement économique de la région »²⁵. Une fois de plus, on donne la priorité à la

²¹ Ministère des transports. Année inconnue (2009 ?). « Le projet de reconstruction du complexe Turcot », Brochure distribuée aux citoyens à l'hiver 2009. p.8.

²² Ministère des transports du Québec. 2009. *Réponses aux questions du document DQ3* (Document DQ3.1), juin 2009, p.2.

²³ Ville de Montréal. 2009. Les Éco-territoires : la falaise St-Jacques (La nature en ville : les milieux naturels), page web consultée le 9 juin 2009 :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4837,12416276&_dad=portal&_schema=PORTAL

²⁴ Ministère des transports du Québec. 2009. *Présentation du projet* (document **DA4**), 11 mai 2009, p.63.

²⁵ *Ibid.*

dimension économique du développement durable; on relègue au deuxième plan la dimension écologique (ou environnementale).

Recommandation no.4

Que le MTQ reconstruise l'axe de l'autoroute 20 à l'extrémité Sud de la cour Turcot de façon à libérer l'espace pour la re-naturalisation du secteur et la réhabilitation de l'éco-territoire de la falaise.

En outre, comme nous l'avons signifié précédemment, nous nous opposons fortement au concept d'autoroutes sur remblais, et particulièrement sur remblais à larges pentes qui empiètent sur le territoire et enclaverait nos quartiers. Cela dit, la volonté démontrée par le MTQ de verdir les zones pourtours des échangeurs doit être conservée peu importe le choix final du type de structures.

Recommandation no.5

Que le MTQ modifie son projet afin d'éviter les remblais, cependant en conservant un plan de verdissement à proximité des échangeurs.

Autres aspects environnementaux, et procédure en vase clos

Le débit véhiculaire, la place du transport alternatif, le problème des remblais et le capital végétal du secteur constituent des aspects importants à considérer dans une perspective d'amélioration de la santé environnementale de notre secteur. Nous aurions également voulu aborder d'autres questions environnementales liées au projet telles que la pollution sonore ou la décontamination des terrains. Toutefois, nous ne pouvons ici traiter de ces aspects, faute de temps et de ressources disponibles.

Dans un autre ordre d'idées, nous déplorons que l'équipe du projet n'ait pas créé de partenariats décisionnels efficaces et multi-acteurs lors de l'élaboration de son projet. Se réfugiant dans un modèle de planification « top-down », les promoteurs se sont butés à

une opposition et une insatisfaction majeures des organisations autant citoyennes qu'institutionnelles et gouvernementales (élus de divers paliers gouvernementaux). L'équipe du MTQ doit maintenant retravailler son projet de fond en comble, et ce, dans un réel processus de concertation auprès des différents acteurs concernés.

Recommandation no.6

Que le MTQ refonde son projet sous l'avis concerté de tous les types d'acteurs importants concernés par le projet (Ville de Montréal, groupes de citoyens, Agence métropolitaine de transports, etc.), et ce, quitte à reporter de plusieurs mois le début des travaux.

Plus largement, l'équipe du projet, mais également le Ministère des transports du Québec, doivent s'imprégner d'un nouveau paradigme leur faisant appréhender le transport dans une perspective réelle de développement durable. Ce qui rejoint les recommandations du Vérificateur général du Québec, qui enjoint le Ministère « d'élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie... »²⁶.

En réaction à ce type de recommandation du vérificateur, le MTQ affirme vouloir mettre sur pied, d'ici 2011, « une stratégie d'intervention » concertée avec les partenaires et les élus des paliers municipaux²⁷. Bien entendu, nous voyons d'un bon œil cette intention du MTQ. Toutefois, même si elle se concrétisait (ce qui n'est pas donné d'avance), le cas particulier du projet Turcot ne doit pas faire les frais de l'absence actuelle de stratégie d'intervention concertée. Les montréalais seront aux prises avec un projet qui les affectera négativement pendant plusieurs décennies.

En conséquence, il est primordial de le remodeler dès maintenant et de l'améliorer, notamment aux plans environnemental et social. On ne saurait tolérer, chez une personne ayant mal assumé ses responsabilités, une justification telle que celle-ci : « Oui, je vais

²⁶ Vérificateur Général du Québec. *Op. cit.*, p.28.

²⁷ Vérificateur Général du Québec. *Op. cit.*, p.35.

changer et je vais m'améliorer, mais pas maintenant... plus tard ». Autrement dit, nous nous devons collectivement d'être fermes envers les promoteurs du projet.

Respecter le droit des citoyens de conserver leurs habitations

Outre les considérations environnementales, une question centrale sur laquelle nous aurions souhaité nous pencher est celle du logement. Les enjeux reliés au projet sont extrêmement inquiétants pour la population touchée. Il est inconcevable que le MTQ prévoie d'exproprier des résidents de notre quartier, et ce, essentiellement afin d'assurer le passage de véhicules moteurs sur des voies rapides. Nous faisons ici référence à la volonté du MTQ de déplacer l'emplacement d'une bretelle d'accès en provenance de l'autoroute 15 au nord et en direction de l'autoroute 720 vers le centre-ville.

Cette proposition vise à augmenter la sécurité automobile en éliminant la bretelle d'accès qui arrive présentement par la voie de gauche sur l'autoroute²⁸. Or, cette mesure entraînerait, entre autres choses, l'expropriation de 166 logements²⁹. Définitivement, le paradigme du tout-à-l'auto prend le dessus sur les dimensions sociales du projet, à savoir ici le droit des résidents de conserver leurs habitations. Pourtant, les promoteurs pourraient sans doute développer des solutions alternatives, telles que celle avancée par l'architecte Pierre Brisset, du Groupe de Recherche Urbaine (GRUHM). Celui-ci propose de conserver la configuration existante de cette bretelle au lieu de créer de nouveaux axes qui empiètent sur les habitations au Sud de l'autoroute 720³⁰. Il est primordial que les promoteurs modifient leurs plans afin de reconstruire cette bretelle du même côté qu'elle se trouve actuellement (côté nord), évitant ainsi d'exproprier les résidents du 780 St-Rémi et de la rue Cazalais Nord.

Recommandation no.7

Que les promoteurs étudient les solutions alternatives et redessinent la configuration de cette bretelle de l'échangeur Turcot afin d'éviter toute expropriation de résidents.

²⁸ Pierre Brisset. 2009. La cause des expropriations du MTQ dans St-Henri : analyse du scénario proposé par le MTQ dans St-Henri, Groupe de Recherche Urbaine (GRUHM), 20 mars 2009, p.4.

²⁹ Ministère des transports du Québec. 2009. *Présentation du projet* (document **DA4**), 11 mai 2009, p..69.

³⁰ Pierre Brisset. *Op. cit*, p.6.

Un enjeu spécial pour Pro-Vert Sud-Ouest : l'Éco-centre d'Eadie

PVSO est gestionnaire pour la Ville de Montréal de l'Éco-centre d'Eadie situé au 1868 rue Cabot, et ce, depuis son ouverture en 2000. Nous savons depuis la fin de l'année 2006 que ce site sera exproprié lorsque les travaux du complexe Turcot commenceront, et que « *Le MTQ a assuré que l'éco-centre serait relocalisé avant le début des travaux (donc au courant de l'année 2009 ou selon le nouvel échéancier des travaux), afin que ce service continue d'être accessible en tout temps...* »³¹.

Notre connaissance du dossier nous permet d'affirmer que la construction d'un nouvel éco-centre prendra au minimum une année. Nous nous questionnons donc quant aux démarches entreprises concernant la relocalisation de l'Éco-centre d'Eadie dans l'arrondissement Le Sud-Ouest. Cette infrastructure est très importante pour la population de notre arrondissement ; plus de 30,000 véhicules par an utilisent ce site et plus de 2 700 transports de matériaux par camion ont lieu chaque année à partir de cet éco-centre.

Recommandation no.8

Que le lieu de relocalisation de l'Éco-centre d'Eadie soit situé dans l'arrondissement Le Sud-Ouest de la Ville de Montréal et que ce lieu soit défini le plus rapidement possible.

Recommandation no.9

Que la relocalisation de cette infrastructure soit achevée avant le début des travaux de l'échangeur Turcot.

Recommandation no.10

Que le lieu de relocalisation tienne compte d'une facilité d'accès pour la population de l'arrondissement Le Sud-Ouest durant le chantier de l'échangeur Turcot.

³¹ Ministère des transports du Québec. 2008. *Démarche d'interaction avec le milieu – Rapport de consultation* (Annexe F), Étude d'impact sur l'environnement, Projet de reconstruction du complexe Turcot, décembre 2008, p.7.

Conclusion : ce projet doit-il être autorisé ?

Considérant les différents faits et arguments que nous avons présentés, le projet actuel du MTQ ne peut **absolument pas** être autorisé. Nous nous attendons à ce que nos recommandations guident une nette amélioration environnementale et sociale du projet, aux côtés de celles avancées par la multitude d'acteurs sociaux participant aux audiences publiques.

Bibliographie

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). 2009. Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount : Séance tenue le 12 mai 2009 en après-midi à Montréal (document DT2) première partie, volume 2, Mackay Morin Maynard et associés, Montréal, 88 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DT2.pdf

Cyberpresse. 2009. Climat : «des pas importants» vers un nouvel accord, Rubrique environnement, 9 juin 2009. Collaboration de France-Presse (Paris). Consulté en ligne le 9 juin 2009 sur www.cyberpresse.ca.

Michel Bisson.1986. Introduction à la pollution atmosphérique, Direction de l'assainissement de l'air, Ministère de l'Environnement, Gouvernement du Québec, 140 pages.

Ministère des transports du Québec. 2009. *Débits journaliers moyens 2016 – statu quo et projet*, dans : Transparents des présentations suivantes (document DA16), 17 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DA16.pdf

Ministère des transports du Québec. 2009. « Mise au point du ministère des Transports du Québec relativement à la capacité routière du futur complexe Turcot », Communiqué de presse, 22 avril 2009. En ligne : <http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Avril2009/22/c4325.html>

Ministère des transports du Québec. 2009. Plans modifiés du réseau existant et du projet retenu, 2 plans (document DA1.1), 13 mai 2009, 2 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DA1.1.pdf

Ministère des transports du Québec. 2009. *Présentation du projet* (document **DA4**), 11 mai 2009, 82 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DA4.pdf

Ministère des transports du Québec. 2009. *Réponses aux questions du document DQ3* (Document DQ3.1), juin 2009, 7 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DQ3.1.pdf

Ministère des transports du Québec. 2009. Stratégie de développement durable 2009-2013. ISBN (pdf) : 978-2-550-55507-0. 78 pages. En ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/dev_dur/strategie2009_2013.pdf

Ministère des transports. 2008. *Chapitres 4 et 5 : Solutions et justification du scénario retenu & Description du tracé retenu*, dans : Étude d'impact, rapport principal

(Document PR3.1), décembre 2008, 435 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR3.1/PR3.1_chapitres4-5.pdf

Ministère des transports du Québec. 2008. *Démarche d'interaction avec le milieu – Rapport de consultation* (Annexe F), Étude d'impact sur l'environnement, Projet de reconstruction du complexe Turcot, décembre 2008, 57 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot./documents/PR3.2/PR3.2_annexeF.pdf

Ministère des transports. 2008. *Rapport sectoriel – Qualité de l'air* (Annexe E, Document PR3.2), dans : Étude d'impact sur l'environnement, Projet de reconstruction du complexe Turcot, décembre 2008, 114 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR3.2/PR3.2_annexeE.pdf

Ministère des transports. Année inconnue (2009 ?). « Le projet de reconstruction du complexe Turcot », Brochure distribuée aux citoyens à l'hiver 2009. 8 pages.

Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). 2008. Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques : le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir. Juin 2008. ISBN (pdf): 978-2-550-53376-4. 50 pages. En ligne : http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf

Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). 2007. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement (Document PR2), mai 2007, 22 pages. En ligne : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR2.pdf

Pierre Brisset. 2009. La cause des expropriations du MTQ dans St-Henri : analyse du scénario proposé par le MTQ dans St-Henri, Groupe de Recherche Urbaine (GRUHM), 20 mars 2009, 6 pages. En ligne : http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/090501_Cause_Expro-St-Hen.pdf

Prévention Sud-Ouest. 2008. Impact sur la sécurité du projet Turcot du MTQ. Avril 2008. 2 pages. En ligne : http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Resume_Impact_Seurite.pdf

Vérificateur Général du Québec. 2009. *Chapitre 3 : Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal*, Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, tome II, Gouvernement du Québec, 43 pages. En ligne : <http://www.vgq.qc.ca/fr/publications/rapport-annuel/2008-2009-T2/Rapport2008-2009-TII-Chap03.pdf>

Ville de Montréal. 2009. Les Éco-territoires : la falaise St-Jacques (La nature en ville : les milieux naturels), page web consultée le 9 juin 2009 : (http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4837,12416276&_dad=portal&_schema=PORTAL)