

Mémoire

déposé à la Commission du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement
sur le projet de réfection du complexe TURCOT

Ville de Montréal, le jeudi 11 juin 2009



Repenser l'échangeur

Par les citoyens du Comité Enviro-Pointe de Pointe Saint-Charles



Notamment au nom de : Nathacha Alexandroff, Teprine Baldo, Nathalie Berthélemy, Louis Duchesne, Pascale Fleury, Vivian Freedman, Jo Ann Goldwater, Sylvain Liénard, Vincent Loiseau, Mathieu Lord, Claire Lortat-Jacob, Fabrice Marcoux, Sabrina Mc-Fadden, Venant Nahayo, Aurore Nicol, Sun Ha Park, Claude Picard, Julie Poulain, Atlantis Puisegur, Nathalie Roberge, Denis Tremblay, Marie West.

SOMMAIRE :

PRÉSENTATION DU COMITÉ ET DE SES BUTS.....4

DÉSACCORD AVEC LA VISION DU PROJET4

UN PROJET FAUSSEMENT INTÉGRATEUR.....	4
UN PROJET MAUVAIS POUR LA SANTÉ DES CITOYENS	5
UN PROJET À CONTRE-COURANT DES ÉLÉMENTS POUVANT CONTRER LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES	7
AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE GES	7
À CONTRE COURANT DES BESOINS D'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUE	7
UN PROJET QUI DÉVALORISE LA VILLE ET LES QUARTIERS AVOISINANTS.....	8
UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE TROUBLE	9

CONSTRUIRE UNE ALTERNATIVE.....10

RECONNAÎTRE LES NUISANCES DE L'USAGE IMMODÉRÉ DE LA VOITURE, POUR MIEUX EN TENIR COMPTE ..	10
L'ÉCHANGEUR TURCOT : UN BILAN BIEN MITIGÉ	10
NOMBREUSES NUISANCES DE LA VOITURE	11
ENCLAVEMENT	11
VALORISER, DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN	11
DISSOCIER DANS LES ESPRITS LA CIRCULATION AUTOMOBILE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, POUR DEVENIR CAPABLE D'INNOVER ET DE DÉVELOPPER AUTREMENT	12
SI CALCUL ÉCONOMIQUE IL Y A, IL DOIT ÊTRE JUSTE ET ENGLOBER L'ENSEMBLE DES COÛTS	12
UN AUTRE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT EST POSSIBLE, NÉCESSAIRE, PROFITABLE, ET ACTUELLEMENT EN MARCHE	13
VALORISER LE PARTAGE DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES	14

QUELQUES ÉLÉMENTS IMPORTANTS.....15

ÉVITER LES REMBLAIS.....	15
INTÉGRER LE TRANSPORT EN COMMUN	16
RÉFLÉCHIR À UN RÉSEAU ROUTIER INTÉGRÉ DANS UNE TRAME URBAINE RECONSIDÉRÉE	16
VALORISER ET SÉCURISER LE PASSAGE DES PIÉTONS ET DES VÉLOS	16
VALORISATION DE LA COUR TURCOT	16
VALORISATION DE LA FALAISE SAINT-JACQUES	17
ALLER DANS LE SENS DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE TRAME VERTE	18
INTÉGRER LA POSSIBILITÉ DE DÉVELOPPER UNE TRAME VERTE DANS LE PROJET DE RÉFECTION DE L'ÉCHANGEUR TURCOT.	18
À L'INVERSE, LE VERDISSEMENT DES ZONES À L'INTÉRIEUR DU SPAGHETTI FORMÉ PAR LES BRETelles EST UN ACTE DE CYNISME.....	19

QUELQUES RECOMMANDATIONS EN CONCLUSION20

ANNEXE : UNE QUESTION DE VISION.....22

Présentation du Comité et de ses buts

Nous sommes un comité citoyen appelé Enviro-Pointe basé à Pointe-Saint-Charles.

Notre comité est composé de plus d'une vingtaine de membres actifs dont : Nathacha Alexandroff, Teprine Baldo, Nathalie Berthélemy, Louis Duchesne, Pascale Fleury, Vivian Freedman, Jo Ann Goldwater, Sylvain Liénard, Vincent Loiselle, Mathieu Lord, Claire Lortat-Jacob, Fabrice Marcoux, Sabrina Mc-Fadden, Venant Nahayo, Aurore Nicol, Sun Ha Park, Claude Picard, Julie Poulain, Atlantis Puisegur, Nathalie Roberge, Denis Tremblay, Marie Wast., mais aussi de membres sympathisants participant à plusieurs de nos activités.

L'objectif principal de notre Comité est d'agir auprès des habitants de Pointe-Saint-Charles, et avec eux, sur les questions environnementales à l'échelle de notre milieu de vie, et en particulier sur les liens entre la santé et l'environnement. Nous mettons en place différentes actions de terrain, sensibilisation, informations, ou prise de position politique pour contribuer à améliorer la qualité de vie dans nos quartiers. C'est dans ce cadre que nous vous soumettons aujourd'hui ce mémoire pour exprimer nos préoccupations en lien avec le projet de réfection de l'échangeur Turcot.

En effet, en tant que comité travaillant sur les questions de santé environnementale, il est nécessaire de souligner ici de nombreux aspects qui nous semblent particulièrement préoccupants. En particulier, nous nous retrouvons autour de valeurs communes que nous partageons en pratique avec un grand nombre de citoyens, toujours plus nombreux : l'environnement est notre milieu de vie; un environnement sain, accessible et accueillant sera le cadre de vie pour des êtres humains en santé vivant en harmonie avec leur milieu. La ville, nos quartiers, doivent devenir plus « viables » au sens où ils doivent mieux intégrer des aspects sociaux, environnementaux, de santé, économiques et culturels.

Or, le projet de réfection de l'échangeur Turcot, tel qu'il est présenté actuellement par le Ministère des Transports du Québec, va exactement à contre-courant des valeurs que nous défendons pour améliorer le cadre de vie dont nous dépendons tous. Seul l'aspect économique a été défendu par ses promoteurs, et même cet aspect, d'après nous, peut être revu et interprété d'une manière très différente.

Les autres aspects (la santé, l'environnement, le social et le culturel) n'ont pas été abordés, ou de manière irresponsable, et le projet actuel aura des répercussions graves sur chacun d'entre eux.

Désaccord avec la vision du projet

Un projet faussement intégrateur

D'après les promoteurs de la proposition actuelle de réfection de l'échangeur Turcot, le projet permettrait de mieux « intégrer » les voies de l'autoroute dans la structure urbaine. Déjà en 2007 la ministre des Transports, Julie Boulet, affirmait qu'« *[i]l y aura une meilleure intégration au milieu et à l'environnement.* »¹

De quel type d'intégration s'agit-il ici ? Le projet entraînera des transformations morphologiques de la ville qui auront toutes des impacts globaux négatifs sur une très longue période de temps :

- l'autoroute deviendra un obstacle encore plus infranchissable qu'auparavant sur de très grandes surfaces ;

¹ La ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, 29 juin 2007, http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2007/06/29/003-Turcot-Quebec_n.shtml

- elle prendra la place de zones ayant une bonne valeur foncière ;
- elle entraînera la perte d'espaces considérable ;
- elle provoquera un nombre de nuisances plus élevé qu'auparavant : pollution, insécurité, bruit, enclavement, etc. ... ;
- en rendant les conditions de vie plus difficiles aux alentours, elle contribuera à désertifier l'espace et à générer un cercle vicieux où pollution et îlots de chaleur s'alimentent sans fin;
- elle affaiblira les autres propositions ou projets d'aménagement, en termes de transport, de développements urbains, récréatifs, voire industriels dans le secteur du Sud-Ouest.

La ville viable s'inscrit dans la durée, elle ne peut être conçue qu'en prenant en compte la diversité des besoins de chacun, lesquels doivent pouvoir évoluer.

En effet, dans ville « viable » il y a « vie »; il faut donc que cette vie soit rendue possible à long terme, pour le citoyen, et aussi pour le milieu par le respect de la biodiversité, des espèces endogènes et en tenant compte des réalités climatiques.

Chaque nouveau projet en ville doit, en tant que projet s'insérant dans des quartiers habités, trouver sa place en tenant compte de ce qui l'entoure déjà, et aussi des développements possibles que l'on peut anticiper et pour lesquels il faut préparer le terrain.

Pour qu'un projet soit « intégrateur », il faudrait donc établir une connexion entre les différents enjeux, en amont. Contrairement au projet proposé, il faut donc bâtir une solution avec les acteurs du milieu, si possible selon un mode de réflexion récursif, de manière à améliorer la solution par étapes, mais surtout en prenant en compte l'assiette la plus large possible des préoccupations et des besoins.

Nous avons demandé que les audiences soient élargies afin d'inclure la prise en considération des idées qui mijotent, comme le plan de mobilité durable, la navette, et la trame nature. Le fait est que les infrastructures reflètent une vision du monde ; c'est pourquoi il faut y réfléchir à deux fois avant d'agir.

Un projet mauvais pour la Santé des citoyens

La première nuisance inadmissible de ce projet est de contribuer à accroître les risques en matière de santé pour les habitants.

Le projet prévoit ainsi de :

- rapprocher la pollution émise par 300 000 véhicules de la population en ramenant le trafic au ras du sol ou à quelques mètres seulement, ce qui aggrave son incidence;
- emprisonner les polluants localement en augmentant le nombre de barrières physiques qui favorisent la création de cuvettes où les pollutions stagnent et génèrent plus de dommages;
- contribuer à augmenter cette pollution en facilitant le trafic et en prévoyant son augmentation ;
- augmenter l'insécurité et le risque d'accidents pour les piétons et les vélos avec un nombre de voitures en hausse, et surtout avec une vitesse plus élevée rendue possible sur toutes les bretelles avoisinant les quartiers.

Or, rappelons que :

- les habitants situés en bordure des autoroutes présentent des troubles de santé plus fréquemment que les autres, notamment respiratoires, mais aussi en termes d'allergies, de maladies chroniques. Le lien entre l'augmentation du nombre de cancers et l'augmentation des pollutions

est plus que vraisemblable (à l'intérieur de 200 m d'une autoroute, les citoyens sont exposés à des concentrations de gaz nocifs beaucoup plus élevées qu'ailleurs en ville) ;

- les dangers de la pollution pour les enfants sont plus grands. Les enfants seront affectés par le projet car deux écoles sont à proximité de l'échangeur (176 élèves pour Marie de l'Incarnation à Côte St-Paul, et 92 élèves pour Annexe Charlevoix). Le risque de contamination sera bien plus marqué si l'échangeur est rabaissé, intensifiant ainsi l'exposition aux polluants ;
- l'exercice de la culture physique, qui demande une respiration accélérée, est strictement incompatible avec un passage d'autoroute. Le centre Gadbois, deuxième complexe sportif en importance à Montréal, ainsi que le canal de Lachine et la piste cyclable qui le borde ne seraient plus propres à se remettre en forme;
- la pollution d'origine automobile a aussi un impact sur les issues de grossesse, tel que l'indique une étude montréalaise récente, par le Dr Méliissa Généreux, qui a montré que les mères résidant à moins de 200 m d'une route à haut débit avaient un risque supérieur de 14 % de donner naissance à un bébé prématuré² ;
- le nombre d'accidents sur l'île de Montréal demeure élevé (au Canada, les accidents impliquant des véhicules motorisés tuent plus de 3 000 personnes chaque année et sont la cause principale de décès par accident pour les moins de 35 ans - ils coûtent chaque année 10 millions de dollars en soins de santé) et la multiplication des voies risque de les augmenter encore.
- à Montréal, la qualité de l'air se dégrade d'année en année; le nombre de jours de *smog* est en constante progression, par combinaison de plusieurs facteurs, dont l'augmentation du nombre de véhicules fait, bien sûr, partie (COV, NO_x et particules fines constituent un cocktail explosif).

Il est indispensable que tout nouveau projet sur notre territoire tienne compte des répercussions de la pollution sur la santé des habitants et ne vienne pas la dégrader encore davantage. En l'occurrence, ceux des quartiers du Sud-ouest représentent les 10% de la population du Québec qui manquent le plus d'accès à des aires naturalisées, dont 400 000 personnes qui habitent la zone située à moins de 2km de l'échangeur et qui sont aux prises avec une espérance de vie plus faible que la moyenne montréalaise³. Nous ne comprenons vraiment pas que le MTQ, en charge des moyens de transport des citoyens du Québec, ignore tout simplement cet aspect crucial des enjeux associés à l'échangeur.

À la lumière de ces considérations, nous concluons qu'il est indispensable de trouver une alternative à ce projet. Rien n'empêcherait le MTQ de relever ses critères et d'exiger l'inclusion d'éléments qui contribueraient à l'amélioration de la qualité de l'air: création de gares intermodales (les voies ferrées remplaçant les voies routières), tenir compte du plan de mobilité durable de la ville de Montréal (en cours d'élaboration) pour aider à atteindre ses propres objectifs de réduction des émissions, irriguer les artères de la ville de lignes d'autobus plus fonctionnelles, coordonner les transports en commun des banlieues avec ceux de la métropole, par des lignes de type RER si nécessaire. Ce sont des solutions qui s'imposeront.



Photo montage : *Le Devoir*

² *Impact sur la santé du projet Turcot du MTQ*. Résumé de la présentation de François Thérien (Direction de la santé publique de Montréal), mis en ligne par Mobilisation Turcot. 29 février 2008. http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Resume_Impacts_Sante.pdf

³ Direction de santé publique, *Portrait sociosanitaire de la population CSSS du Sud-Ouest-Verdun. Description du milieu socioéconomique et déterminants de l'état de santé*, 2006, p.24.

Et avec un projet visionnaire, on a plus de chances de se rallier l'appui populaire.

Un projet à contre-courant des éléments pouvant contrer les changements climatiques

Augmentation des émissions de GES

Dans la région métropolitaine de Montréal, près de la moitié des émissions des gaz à effet de serre (GES) est attribuable au transport, et le parc automobile est en constante croissance. Dans l'état actuel des choses, l'échangeur Turcot permet le trajet quotidien de 280 000 automobiles qui génèrent environ 280 000 tonnes de GES, annuellement. La réduction des GES est primordiale à l'échelle mondiale. Les scientifiques du GIEC⁴ ont montré les impacts destructeurs qu'auront les changements climatiques si nous n'inversons pas la tendance à émettre toujours plus de GES, qui les provoquent.

Le MTQ fait partie du gouvernement du Québec, qui a adopté un PACC⁵ prévoyant une réduction de 30% des émissions de GES d'ici 2020. La ville de Montréal prépare des objectifs plus ambitieux encore, et si le MTQ n'a pas d'objectifs ciblés inclus dans sa politique, il n'empêche que ce serait incohérent de la part du gouvernement de ne pas exiger de son ministère qu'il contribue à l'atteinte des objectifs du plan et qu'il collabore avec la ville de Montréal pour en faire plus qu'une promesse.

Il s'ensuit que, pour un projet de restructuration du transport, tout particulièrement à un carrefour aussi névralgique, il est impératif que les objectifs de réduction des émissions de 30% soient au cœur du projet puisque les infrastructures subsisteront largement au-delà de 2020 et conditionneront les déplacements et la forme (polluante ou non) qu'ils prendront d'ici l'horizon critique de 2060.

Le projet conçu par la firme DESSAU pour le compte du MTQ fait fi de cette nécessité: plutôt que de rechercher à diminuer les émissions, il prévoit de les renforcer avec 20 000 automobiles de plus, au moins⁶, soit 20 000 tonnes annuelles de GES supplémentaires.

En réalité, on peut prévoir que le projet permettra une augmentation bien plus importante de l'achalandage, avec les émissions qui vont avec. L'augmentation totale du nombre de voies est de 6, passant de 12 à 18, en plus de favoriser le recours à des voies de débordement au besoin, comme Saint-Patrick, qui deviendra plus accessible car elle ne sera plus à contresens de l'autoroute.

À contre courant des besoins d'adaptation aux changements climatique

Des études récentes ont montré que l'impact des changements climatiques sur la région de Montréal commence à être visible: on note un assèchement progressif des sols qui entraîne plusieurs problèmes, notamment au niveau des bâtiments avec une augmentation des fissures au niveau des fondations.

Les mesures d'adaptation préconisées⁷ sont donc de favoriser le recueil de l'eau de pluie, pour la drainer vers les sols meubles afin de les densifier davantage et de renouveler la nappe phréatique qui s'appauvrit. De plus, cette démarche présente un autre avantage du fait que l'eau absorbée en terrain poreux ne vient pas augmenter le débit des eaux d'égout qui se dirige vers l'usine de traitement des eaux. En effet, on note que trop souvent, lorsque le niveau de l'eau est trop élevé après une forte pluie, les égouts sont saturés et le surplus des eaux usées reflue directement dans le Saint-Laurent. N'étant

⁴ Groupe international d'experts sur le climat, mis sur pieds par l'ONU pour la Convention cadre des nations unies sur les changements climatiques ayant conduit à la ratification du protocole de Kyoto, qui est entré en vigueur l'année dernière.

⁵ Plan d'action contre les changements climatiques 2006-2012, dont les objectifs pour la suite vont plus loin, et tant mieux.

⁶ Étude d'impact pour le projet de réfection de l'échangeur Turcot, présenté par DESSAU pour le MTQ au BAPE.

⁷ Les patrouilles vertes seront spécialement chargées de repérer les fissures indiquant un affaissement du au manque d'eau.

pas assainies, elles ravagent la faune et la flore en aval. Aussi, toute mesure qui tend à limiter le débit dans les égouts est-elle favorable à l'environnement. Un projet de cette importance doit y voir.

Mais ce projet voit plutôt dans la construction de remblais une « opportunité à saisir », alors que ce calcul financier entraînera une augmentation de l'emprise (surface bétonnée) au sol, ce qui restreindra davantage l'accès des eaux de pluie au sous-sol. En plus de l'assèchement ainsi provoqué⁸, cette eau sera plus contaminée (huile, goudron) et accentuera les risques de débordements toxiques. Sinon, les eaux grises ainsi récoltées iront grossir l'afflux des eaux usées à destination de l'usine de retraitement. Or la consommation d'énergie de celle-ci est directement proportionnelle au volume d'eau recueilli. Comme l'énergie requiert des barrages et que l'usine rejette un panache toxique, adopter le projet tel quel exercerait une pression supplémentaire sur l'environnement. Cela dénote un refus de s'adapter aux effets des changements climatiques. Or les experts du GIEC nous préviennent que les coûts seront énormes.

Un projet qui dévalorise la ville et les quartiers avoisinants

Aux niveaux social et culturel, les répercussions négatives du projet sont non-négligeables :

- destruction de plusieurs zones d'habitation ou bâtiments ayant une valeur ou un fort potentiel, citons :

- *La grande manufacture qui est l'emblème du quartier des tanneries.*

Elle est présentement laissée à l'abandon, deux projets de condos ayant avortés. Les voisins se plaignent des activités qui s'y déroulent mais reconnaissent sa valeur patrimoniale. De plus elle fait écran entre leurs cours et le vent du Nord, ne les privant pas de soleil, mais les protégeant contre le bruit de la circulation en provenance de l'autoroute Ville-Marie. Le projet du MTQ prévoit de faire passer la bretelle d'accès, en provenance de l'autoroute Décarie, à droite, pour rectifier cette entorse à la conception conventionnelle des entrées. Pourtant c'était là un avantage dans la mesure où la bretelle provenant de Saint-Jacques est facultative (le projet prévoit de l'éliminer), ce qui laisserait le champ libre à l'aménagement d'une voie réservée pour le transport collectif sur la droite de l'A-720 est, en provenance de la 15 Sud. Ce site est délabré en raison des vitres brisées mais les structures semblent solides et il pourrait être réintégré à la trame urbaine.

- *Les immeubles locatifs des rues Cazalais et Desnoyers dans Côte-Saint-Paul*

Quelle est la nécessité de déménager des résidents attachés à leur quartier pour déplacer une autoroute ? Au niveau de Cazalais, les structures ne sont pas très élevées, mais au moins elles évitent aux habitants d'être directement exposés à la circulation (pollution et bruit). Elles peuvent donc être rénovées à frais raisonnables.

- enclavement insupportable de plusieurs espaces et délocalisation d'installations utiles, tels...

- *Le quartier des tanneries, Saint-Henri*

Une partie des personnes qui habitent ce secteur assez attrayant - malgré la présence de l'autoroute en surplomb - seraient forcés de quitter parce que les normes requièrent une bande libre pour les travaux. Leurs logements seraient détruits alors que l'autoroute Ville-Marie ne présente pas de danger ?

- *L'Éco-centre Eadie, qui devra être relocalisé, mais sans que l'on ait déjà prévu une alternative*

C'est une triste illustration de ce que le développement durable n'est pas très bien compris par le MTQ.

⁸ Ce qui pourrait entraîner à terme une fragilisation des remblais eux-mêmes, dans la mesure où s'affaissant sur un sol friable, ils ne fourniraient plus une base solide, et cela signifierait des coûts d'entretien des voies finalement plus élevés !

- suppression des passages et des espaces piétonniers...

- *Le long des rues sur tout le quartier au Sud*

Actuellement il est possible de circuler le long des voies surélevées, même si en certains endroits il a été interdit de se déplacer sous celles-ci par crainte de l'effritement du ciment. Il est certes dommage d'avoir des structures surélevées sous lesquelles on ne peut pas passer tant que les réparations nécessaires n'ont pas été faites. Mais il serait encore pire de ne plus pouvoir voir l'autre côté et d'être contraint à un détour pour y aller. Le nombre de rues passant sous l'autoroute sera réduit, pour rien.

- *Entre Saint-Henri et Louis-Cyr et le long des espaces bordant la falaise St-Jacques*

Les voies qui forment le cœur de l'échangeur seront rabaissées drastiquement, coupant St-Henri de Louis-Cyr sur une partie de leur frontière. En revanche une piste est prévue entre la falaise et l'autoroute 20 (ouest). Mais, coincée, sans entrée ni sortie sur une très grande distance, elle n'apporte pas de plus value réelle au projet.

- une plus grande dépendance aux véhicules dans les quartiers avoisinants...

Si l'on restreint les moyens de transport en commun en raison de l'obstacle que les voies supérieures constitueraient à un réseau efficace sur le plan local, les habitants n'auront d'autre choix que de se déplacer avec une automobile.

- Globalement, le projet souffre aussi d'une pauvreté du design et d'un manque de vision.

Deux préoccupations reviennent constamment dans l'étude : accessibilité en voiture uniquement et fonctionnalité, mais c'est sans compter avec le point de vue du simple citoyen qui n'y voit qu'un immense obstacle à sa liberté de mouvement.

Le promoteur n'a pas cherché à savoir si des alternatives à la reconstruction ne pourraient pas être imaginées. Il n'a jamais été envisagé de réduire la capacité de l'échangeur ni de le remplacer par des modes de transport alternatifs. L'ajout d'une voie supplémentaire réservée au transport collectif, suite aux pressions des citoyens – qui demandaient le remplacement d'une voie existante –, ne fait qu'augmenter l'emprise de l'autoroute sur les milieux de vie.

Le projet vient bloquer des scénarios prévoyant la navette entre l'aéroport et le centre-ville, un déplacement du chemin de fer le long de l'A-15, et le démantèlement de l'autoroute 20 (720 ouest) – ainsi que la réduction des voies sur Ville-Marie (720 est) afin de libérer de l'espace pour un tramway et des logements locatifs ou des parcs.

De plus, la solution de facilité adoptée (les remblais) impliquera que les groupes qui réfléchissent depuis longtemps à un réaménagement urbain plus sensibles aux aspirations humaines telles l'accès à la nature et la convivialité des quartiers (GRU⁹-Montréal, Héritage Laurentien) devront renoncer à voir leurs rêves se réaliser un jour.

Un projet qui s'inscrit dans un contexte trouble

Le domaine des travaux publics n'est pas toujours exempt de conflit d'intérêt, relativement à la modalité d'attribution des contrats. En effet, les PPP sont peu encadrés légalement et il est possible d'octroyer des contrats clés-en-main : une même firme embauche du plus bas soumissionnaire (comme la loi l'y oblige) et fait la révision des coûts au contrat pendant la période de supervision des travaux.

⁹ Groupe en recherches urbaines, pour lequel Pierre Brisset a déposé un mémoire vers lequel nous dirigeons votre attention, de même que celui présenté par Patrick Asch, président d'Héritage-Laurentien, que nous avons appuyé formellement.

Dans le cas présent, on peut se souvenir de l'affaire des relations entre Frank Zampino (chef du conseil exécutif de la ville de Montréal à l'époque) et Tony Acurso, président de Simard-Beaudry, la compagnie qui a décoché le contrat de 350M\$. Tout récemment on apprenait que deux filiales de Simard-Beaudry sont impliquées dans une autre affaire de conflits d'intérêts apparents, en lien avec la firme de génie-conseil DESSAU, qui a réalisé l'étude d'impacts au nom de Transports Québec (MTQ) pour le projet de réfection du complexe Turcot. En effet, DESSAU est chargé de superviser les travaux des filiales de Simard-Beaudry à Laval, alors qu'elle est employée par Tony Acurso pour réaliser les plans et devis qui justifieront l'octroi d'autres contrats de travaux publics à Montréal (il ne s'agit pas de l'échangeur Turcot). L'ensemble des cinq contrats totalise près de 11 M\$. Le fait d'avoir des entreprises aux rôles employeur-employé symétriquement imbriqués pourrait être contraire au but de travailler dans l'intérêt des citoyens.¹⁰

M. Ghavitian (cf. note 10) recommande aux donneurs d'ouvrage (municipalités, ministères) d'édicter des règles claires de déclaration d'intérêt, qui obligeront les firmes soumissionnaires à se doter d'un code d'éthique rigoureux afin de rejoindre ces critères de transparence en vue du respect des bonnes pratiques. Le fait que la firme DESSAU ait embauché Frank Zampino immédiatement après sa démission de l'Hôtel de Ville et suite à l'affaire des compteurs d'eau, et qu'elle se soit vue attribuer le contrat pour l'étude d'impacts pour le complexe Turcot... nous inquiète.

Dans le cas présent, nous désirons éviter d'être victimes d'une collusion similaire entre la firme d'ingénieur qui sera chargée de superviser les travaux et l'entrepreneur en construction et travaux publics qui décrochera le contrat.

Aussi nous souhaitons que les deux recommandations du président de l'OIQ, à savoir éviter les PPP, en particulier ceux qui se déroulent suivant la modalité d'octroi des contrats dite de type « clés-en mains », et encadrer les relations d'affaires entre partenaires pour les travaux publics soient mises en pratique avant de lancer des travaux sur l'échangeur Turcot.

Construire une alternative

Reconnaître les nuisances de l'usage immodéré de la voiture, pour mieux en tenir compte

L'échangeur Turcot : Un bilan bien mitigé

L'échangeur Turcot a été mis en circulation en 1967, complété en 1972. Avec ses 8 km de long, ses 12 bretelles d'autoroute et ses 3 bretelles de service, ses construction jusqu'au dessus de 30 mètres du sol, le concept était très représentatif d'une époque où l'urbanisme était repensée pour répondre à une nouvelle réalité, liberté, accès à l'automobile généralisé. Plusieurs grands noms, tel le Corbusier, ont marqués cette époque.

Quel constat peut-on faire aujourd'hui ? Il semble que le concept ne fasse plus rêver grand monde.

Car en privilégiant l'automobile à outrance, on oublie les autres aspects inhérents à une ville viable.

Pour éviter de refaire cette erreur 40 ans plus tard, il faut absolument repenser notre rapport avec l'automobile, revoir la place de la voiture en ville.

¹⁰ Le président de l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ), Zaki Ghavitian, est d'avis que ce genre de situation, en plus du fait que DESSAU et Simard-Beaudry font tous deux partie du *consortium* Daigneault, et se retrouvent donc partenaires d'affaires dans un milieu assez fermé, devrait être évitée par des ingénieurs respectant le code d'éthiques de l'ordre dont ils sont membres. Le problème est que l'OIQ n'a pas le mandat d'enquêter sur des apparences de conflit d'intérêt en ce qui concerne les firmes. Cf. 24 heures en 60 minutes, édition du 8 juin 2009, sur Radio-Canada.ca (émissions d'information).

Nombreuses nuisances de la voiture

On ne peut pas « intégrer » une autoroute à 18 voies dans un espace urbain sans le détruire, car on fait face à des très nombreuses contradictions.

Une autoroute – contenant plusieurs voies à grande vitesse - constituera toujours une barrière à tout autre type de développement : développement urbain, passage vélo ou piéton, vie humaine ou animale, tout est « stoppé » aux alentours d'une autoroute.

Aussi, plutôt que d'imposer un modèle dépassé, il faut au contraire gérer les contradictions et travailler avec les nuisances de l'automobile, qui doivent d'abord être reconnues : pollution de l'air, pollution du sol, pollution de l'eau, *smog*, insécurité pour toute personne non motorisée (ou en panne) et pour les animaux ; le bruit, la laideur, l'augmentation des déchets, sont le fait de toutes les autoroutes.

« La liberté s'arrête là où commence celle d'autrui » nous dit le proverbe. Elle est donc délimitée par des devoirs à l'égard d'autrui, sans quoi, c'est le droit du plus fort qui prévaut.

Pour répartir équitablement les libertés, il faut également réfléchir au partage des droits et des devoirs. Ici nous sommes dans un contexte où le fait de laisser plus de liberté aux uns (les automobilistes) contribue à l'enlever aux autres.

Au contraire, pour que les libertés des individus puissent coexister avec l'existence d'une voie rapide, il faut tenir compte de ces nuisances, et rechercher une alternative qui fasse consensus.

Il faut éviter de donner la priorité absolue à la voiture, car elle doit être tolérée à condition que son utilisation tienne compte des autres réalités.

De plus il y a un manque de rigueur à considérer que la circulation augmentera en raison de l'attrait qu'exercera le nouvel échangeur puis à justifier sa construction par la hausse prévue de la circulation. Il s'agit d'un sophisme qui revient à une pétition de principe : on échafaude une hypothèse puis on examine sa validité en présumant de sa nécessité (Cf. la section 8 de l'étude d'impact, où l'on mentionne que l'échangeur sera plus « attractif », laissant entendre que cela accroîtra l'achalandage).

Enclavement

À ce sujet, il est tout à fait symptomatique que les promoteurs du déplacement des voies considèrent que l'autoroute, selon son tracé actuel, est une barrière au développement de l'espace de la cour Turcot.

« *[Le projet va] dégager 100 hectares de terrain qui pourront servir au développement.* » nous dit la ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, le 29 juin 2007 (http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2007/06/29/003-Turcot-Quebec_n.shtml)

Pourtant, les mêmes promoteurs défendent la création des espaces verts autour des spaghettis des prochains tracés, et défendent le point de vue que la Falaise Saint-Jacques, qui sert à l'heure actuelle de dépot public, ne sera pas, elle, désavantagée par le rapprochement de l'autoroute le long de ces flans.

Nous notons donc, pour l'instant, une absence d'honnêteté vis-à-vis des nuisances causées par les autoroutes dans le discours public.

Valoriser, développer et diversifier l'offre des transports en commun

Nous sommes très conscients, néanmoins, que les transports en commun ne seront une alternative efficace et adéquate qu'à condition de les développer.

La situation géographique de l'échangeur rend nécessaire une réflexion aboutie sur l'offre en transport collectif dans toute la région. De nombreuses améliorations sont envisageables comme :

- la proposition de la Ville de dédier une des voies au transport en commun et au covoiturage (détaillée par André Lavallée lors de l'Assemblée Générale du CRE-Montréal) ;
- une intensification du passage des autobus ;
- la création de circuits supplémentaires d'autobus et de métro et l'instauration de modes de déplacement complémentaires : train, tramway... assortis de gares intermodales pour relier les régions à la métropole, et les banlieues à la ville centrale, en plus de connecter les différents quartiers de celle-ci ;
- une réflexion sur les chemins empruntés pour les modes de transport non motorisé (marche à pied et bicyclette) ;
- une réflexion sur l'ensemble des besoins en termes de déplacements, sans surtout oublier les déplacements vers les quartiers avoisinant, y compris aux abords des voies supérieures et des boulevards urbains qui seront appelés à les remplacer : plutôt que de renforcer les barrières aux déplacements existantes, aménager davantage de voies de passage sécuritaires et agréables doit devenir une priorité.

Nous considérons que la réflexion sur l'augmentation de l'offre en transport en commun doit être une partie intégrante du projet, et ce, autant à grande échelle de manière régionale, voire nationale, que sur le plan local, pour les petits et les moyens trajets.

L'offre en transport se doit d'être diversifiée autant que possible pour répondre adéquatement aux différents besoins, et pour permettre de nouveaux développements locaux. Cela nous semble faire partie intégrante de la mission du MTQ. Et si cette perspective d'avenir n'est pas établie clairement dans son mandat, que ce soit une occasion pour Québec de discuter avec ses partenaires municipaux mais aussi de consulter la population afin de réfléchir à la façon d'organiser des systèmes de transport collectif cohérents à l'échelle de la province pour ceux qui ont à voyager constamment comme pour ceux qui sont plus casaniers.

Aussi, nous aimerions que les transports en commun ne soient pas donnés comme une mesure de mitigation, uniquement pour faire bonne figure, mais qu'une réorganisation de la vision québécoise du développement s'articule autour de la réorganisation reconnue comme nécessaire en amont, en vue que des décisions soient prises dans l'intérêt de la population une fois établi le processus de consultation systématique qui permettra de rendre l'attribution de fonds publics plus transparente et démocratique.

Dissocier dans les esprits la circulation automobile du développement économique, pour devenir capable d'innover et de développer autrement

Si calcul économique il y a, il doit être juste et englober l'ensemble des coûts

Le projet à été évalué entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars, contre 500 millions de dollars pour la rénovation de la structure, qui devrait être à recommencer 15 ans plus tard.

Nous pensons que le projet sera très probablement plus cher que prévu :

- D'expérience, le calcul du coût total des travaux est toujours trop optimiste, l'ensemble des grands travaux qui ont été effectués ces dernières années s'est soldé par une facture beaucoup plus importante que prévue. Nous venons de donner une explication à ce phénomène (cf. p. 9).
- Certains éléments tendent à montrer que la facture a été sous estimée. En l'occurrence, la cour Turcot est située sur l'ancien Lac à la Tortue (l'ex rivière saint Pierre passant juste en bas de la falaise Saint-Jacques). Une partie a été remblayée et transformée en gare de triage. Le sol à cet



endroit est saturé d'eau, au point où certains disent que l'on a dû laisser tomber l'utilisation de la gare de triage car le sol ne pouvait pas supporter le poids des chargements (containers empilés). Nous pensons que cette zone est inappropriée pour construire une autoroute, d'autant qu'il s'agit dans un même temps d'un espace à fort potentiel.

Les terrains aux abords de la falaise Saint-Jacques sont encore très humides, comme le montre cette photo prise sur place en 2008 (photo : Anonyme).

D'autre part, nous souhaitons mentionner ici que les nuisances créées par le projet auront, elles aussi, des coûts qui n'ont pas été comptabilisés par les promoteurs du projet :

- en premier lieu, la pollution supplémentaire aura un coût qui sera supporté par le système de santé, et donc par les citoyens, mais aussi un coût direct pour les 400 000 habitants du quartier situés dans un rayon de 2 Km ;
- la destruction des bâtiments ayant une valeur patrimoniale ou affective irremplaçable, et la perte de valeur de nombreux espaces autour de l'échangeur. Sans compter la destruction de l'échangeur, celle d'une partie de l'autoroute Ville-Marie, qui n'est pas aussi vieille, et celle d'autres infrastructures (la majorité) qui ne sont pas menaçantes pour la sécurité présentement ;
- enfin, à un niveau où il est très difficile d'effectuer un chiffrage, tout élément qui vient augmenter le problème du réchauffement climatique aura des coûts qui seront supportés par tous, et de multiples manières.

Un autre modèle de développement est possible, nécessaire, profitable, et actuellement en marche.

La proposition de développement du trafic routier avec la réfection de l'échangeur Turcot arrive à un moment où on observe, au contraire, un changement dans les modes de vie : l'usage du train autour de Montréal est en constante croissance (de 5 % par an), malgré quelques faiblesses de l'offre.

Comme nous le montrent de nombreuses villes dans le monde, les déplacements automobiles solo ne sont plus la panacée, et le transport en commun n'est pas un frein au développement économique, contrairement à ce que les analyses et les propos des promoteurs du projet laissent entendre.

On pourrait donc envisager de développer l'offre en transport en commun, ce à quoi les économies réalisées en évitant de réaliser le projet pourront servir :

Somme investie dans la réfection : de 1,2 à 1,5 Milliards (selon estimations)

– somme investie dans la rénovation

= 0,8 à 1 Milliard qui pourraient (en partie au moins) compléter le financement des transports en commun.

Notons de plus, comme le fait Florence Junca-Adenot, directrice du forum-Urba 2015 et professeure associée à l'UQAM, que les transports en commun ont 90% de retombées positives sur l'économie du Québec, contre seulement 50% pour les projets valorisant l'automobile.¹¹

Valoriser le partage des connaissances et des compétences

Pour réaliser un projet véritablement intégrateur, il faut aller dans le sens des avancées faites par ailleurs :

- **...dans le sens de l'esprit des lois :**

- Le Québec a adopté une loi sur la qualité de l'environnement (LQE,¹² 1992), dont l'article 19.1 décrète que « chacun a droit à un environnement sain ».
- Le Québec a voté en 2006 une loi sur le développement durable. Son adoption montre qu'il existe un consensus sur le fait qu'il faille harmoniser développement et durabilité.
- Le Québec a adopté une motion déposée par Line Beauchamp réitérant sa détermination à remplir sa part concernant l'engagement pris par le Canada vis-à-vis la réduction de ses émissions de GES avec le protocole de Kyoto en 2002. Or le secteur des transports est une des principales sources de rejets de GES dans l'atmosphère, et le PACC¹³ a identifié des mesures susceptibles de réduire les émissions de CO₂ en provenance des automobiles.
- La charte mondiale de la nature¹⁴ (1982) indique que les choix de société en termes de développement doivent être faits de manière concertée. La gestion des transports devrait en faire partie.

- **...dans le sens des avancées en termes de développement durable**

En ville, on est aux prises avec une réalité complexe. Plusieurs améliorations ont eu lieu récemment : développement du réseau des pistes cyclables, investissement dans le transport en commun, vélo BIXI, etc. D'autre part, la Ville a d'autres projets, tramway, navette ferroviaire... plan de mobilité durable!

Les nouveaux projets doivent tenir compte des avancées et les pousser encore plus avant.

Pour cela, nous sommes favorables au fait que le mandat du BAPE soit élargi à la reconsidération de l'ensemble des moyens de transport au niveau plus régional.

¹¹ <http://www.youtube.com/watch?v=bGfD5XtR6YA>

¹² L.R.Q., c. Q-2.

¹³ Plan d'action contre les changements climatiques, 2006-2012.

¹⁴ La Charte mondiale de la nature (1982) instaure comme l'un de ses principes prévalents le *droit des citoyens de participer aux décisions qui concernent leur environnement*. Or nous savons, en outre, que l'environnement touche tout le monde.

Aussi sommes nous somme d'accord avec les signataires de la lettre à Line Beauchamp, à cet effet :

« Toutes les métropoles font face à la même problématique et priorisent des solutions nouvelles permettant d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises tout en contribuant à la lutte aux changements climatiques, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la revitalisation des quartiers centraux, à la réduction de notre dépendance au pétrole et à la relance économique. Montréal ne peut échapper à ce processus et à ces choix. »¹⁵

- **...dans le sens des désirs des citoyens**

À Montréal, personne ne s'est dit en accord avec le projet. Par contre, nombreux sont ceux qui proposent des options innovantes. Reprenons les propos de la lettre à Line Beauchamp :

« *Heureusement ce ne sont pas les solutions qui manquent pour améliorer la mobilité dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest et offrir des alternatives à l'usage de l'auto en solo, notamment aux 65% de navetteurs qui empruntent cet axe matin et soir: la construction d'une ligne de tramway, la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal, l'accroissement de l'achalandage du train de Rigaud, les voies réservées pour autobus et le Viabus de l'est.* »¹⁶

Quelques éléments importants

Éviter les remblais

L'aménagement des autoroutes en remblais a été justifié pour des raisons économique de « réduction des coûts », notamment les coûts d'entretien : « *Ça va nous permettre de réduire de façon considérable les coûts d'entretien - on réduit de 65 % la superficie des structures [aériennes].* »

- La ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, 29 juin 2007 (http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2007/06/29/003-Turcot-Quebec_n.shtml)

Pourtant les remblais ne sont absolument pas souhaitables :

- ils triplent la surface d'emprise au sol (perte d'utilisation des sols) ;
- ils forcent la démolition d'immeubles ;
- ils favorisent la création d'enclaves (difficulté de créer des passages piétonniers, séparation des quartiers, frein au transport alternatif) ;
- ils tendent à augmenter la pollution atmosphérique en la rapprochant de la population, et en l'emprisonnant ;
- ils tendent à augmenter pollution par le bruit ; ou alors si on érige des murs anti-bruit, ils renforcent le sentiment d'enfermement de manière très marquée, sans empêcher la pollution ;
- ils sont un frein à d'autres projets innovants, comme la création d'une trame verte par exemple.

¹⁵ Lettre à la ministre Line Beauchamp diffusée aux organismes ayant participé à une séance de concertation organisée par le CRE-Montréal. Modernisation de la rue Notre-Dame et complexe Turcot. Montréal à la croisée des chemins.

¹⁶ Idem.

Intégrer le transport en commun

Nous préconisons de repenser l'offre de transports collectifs en amont du projet, en augmentant la fréquence des trains et en intégrant les projets qui ont déjà été mis sur la table :

- augmentation des trains de banlieue vers l'Ouest
- intégration de la navette ferroviaire reliant l'aéroport Montréal-Trudeau et le Centre-Ville
- implémentation du réseau de tramways, et réflexion quant à son prolongement vers Lachine
- amélioration de la desserte par autobus

De plus, la mise en service de la voie réservée pour les transports collectifs, telle qu'elle a été présentée par André Lavallée lors de l'assemblée générale du Conseil Régional en Environnement, nous paraît une option très intéressante.

Réfléchir à un réseau routier intégré dans une trame urbaine reconsidérée

En augmentant l'offre de service des transports en commun, il devrait être possible de réduire le nombre de voies sur le trafic Est-Ouest dans un même temps.

- Si on veut désenclaver la cour Turcot sans rapprocher l'autoroute de la falaise, une solution serait démanteler l'autoroute A20.
- De la même façon on doit pouvoir diminuer la capacité de l'autoroute Ville-Marie. Cela a déjà été fait sur quelques portions et pour un temps limité.

En libérant ainsi de l'espace, on pourra penser à revaloriser les zones adjacentes.

Valoriser et sécuriser le passage des piétons et des vélos

Les voies de circulation des piétons et des vélos doivent être considérées sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport. D'autant plus qu'il s'agit d'une contribution à la santé publique.

Valorisation de la Cour Turcot

Patrick Asch, directeur général d'Héritage Laurentien à qui nous devons la mise en valeur du très beau site des rapides de Lachine, nous propose de valoriser le patrimoine du Sud-Ouest de Montréal en y intégrant une « trame verte ». Cette idée nous semble judicieuse.

La cour Turcot, site de l'ancien lac à la Loutre avant son remblaiement, au XIXe siècle, ferait partie du projet. Ce site a un potentiel comme zone tampon pour la falaise Saint-Jacques et il vaudrait la peine

d'étudier la possibilité de reconstituer les milieux humides autrefois présents. Ceux-ci auraient un rôle de filtre. Un aménagement partiel, pouvant intégrer un développement résidentiel adéquat pourrait être envisagé. Ce développement pourrait intégrer une gare dans un système de tramway vers Lachine. La naturalisation au moins partielle de ce milieu sur une largeur minimum de 100 mètres est essentielle à la survie de la falaise Saint-Jacques.

Nous avons d'ailleurs retrouvé, dans les archives du Devoir de 2007, un projet de valorisation de cette zone développé par les conservateurs, qui a coïncidé avec la mise sur pied de la réflexion par le MTQ autour de la réfection de l'échangeur Turcot.¹⁷

Malheureusement le projet défendu par les conservateurs prévoyait lui aussi de déplacer l'autoroute vers la falaise. Nous pensons que le déplacement de l'autoroute à cet endroit serait une grave erreur sur le plan géologique, détruisant dans un même temps la cour Turcot et la falaise Saint-Jacques.

Valorisation de la falaise Saint-Jacques

La falaise Saint-Jacques est reconnue comme un éco-territoire par la ville de Montréal. Servant actuellement de dépotoir sauvage, elle pourrait être mise en valeur et ainsi contribuer positivement au développement du Sud-ouest.

Ce territoire ne bénéficie d'aucune protection malgré son statut d'éco-territoire.

Le projet du complexe Turcot est prévu à quelques mètres à peine de la falaise, se qui contribuera à accélérer sa destruction.

Ceci rendra le bruit tellement agressant sur le site qu'il sera inutilisable. Sa survie repose donc sur l'éloignement des travaux de réfection de l'échangeur Turcot (renoncer à y coller l'A-20).

Au contraire, le boisé de la falaise doit être réhabilité, nettoyé, protégé, et partagé avec les citoyens, comme l'indique la politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la ville de Montréal.

¹⁷ Un «Central Park» montréalais près de l'ancien échangeur Turcot? Article d'Alexander Shields, publié dans Le Devoir, 9 juillet 2007. Section société. <http://www.ledevoir.com/2007/07/09/149876.html>



La falaise Saint-Jacques a un fort potentiel mais sert trop souvent de dépotoir

Aller dans le sens de l'établissement d'une trame verte

Intégrer la possibilité de développer une trame verte dans le projet de réfection de l'échangeur Turcot.

Aux antipodes de la vision du MTQ, l'élaboration d'une trame verte dans le Sud-Ouest pourrait être établie justement en utilisant les territoires de la cour Turcot et de la falaise.

Nous citerons ici Héritage Laurentien :

« Un concept avec des bénéfices tant pour la nature que pour la communauté ! Les villes et arrondissements du Grand Sud-ouest possèdent présentement moins de milieux naturels que toute autre portion de l'agglomération de Montréal. Ainsi plusieurs résidents du Grand Sud-ouest ne fréquentent jamais de milieux naturels.

Or, la présence de milieux naturels a de nombreux impacts bénéfiques :

- *l'accès à des milieux naturels augmente la qualité de vie des résidents les utilisant, crée un environnement où il fait bon vivre, crée un attrait récréatif et touristique et augmente l'image de marque d'une communauté.*
- *la présence de ces milieux naturels a aussi le bénéfice d'augmenter la qualité de l'air, de réduire l'effet d'îlot de chaleur en milieu urbain et de contribuer à l'absorption des gaz à effet de serre.*

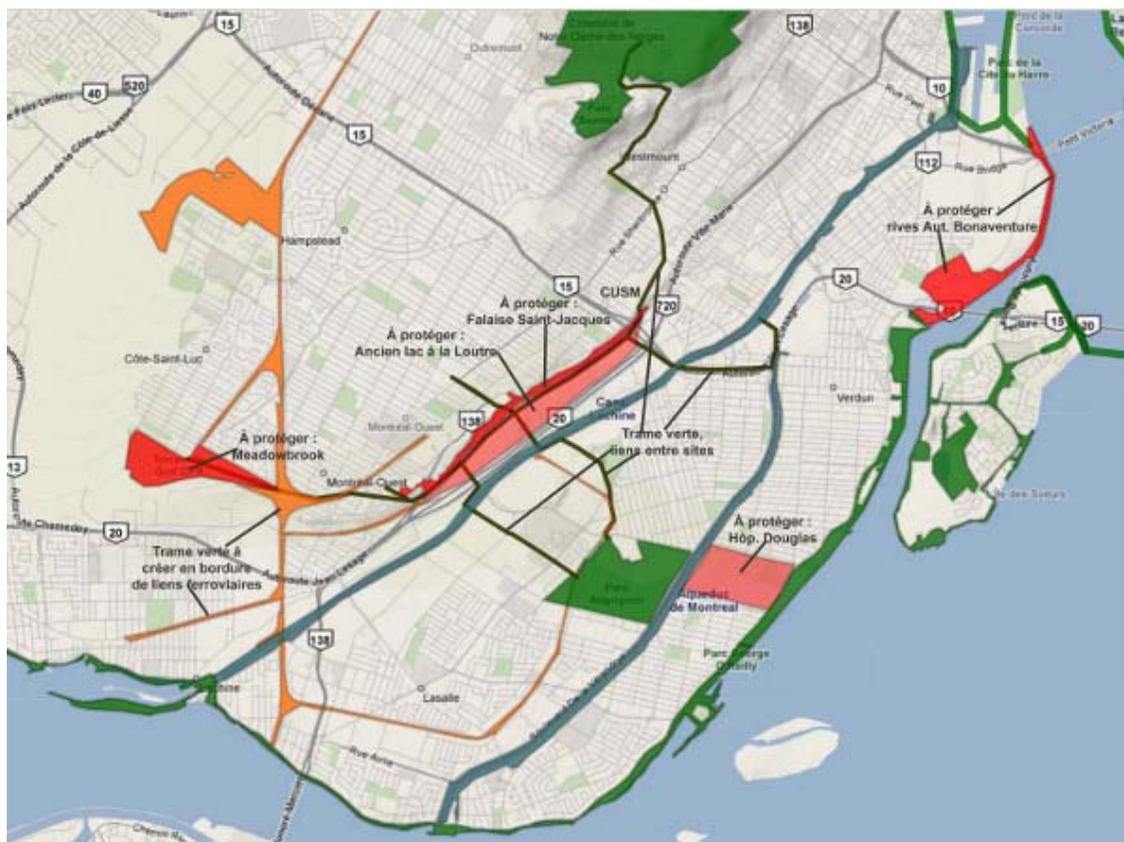
De plus, en mettant les milieux naturels en réseau par la création d'une trame verte composée tant de sentiers permettant à la communauté de circuler d'un milieu à l'autre qu'à la faune de voyager entre les sites, il devient alors possible:

- *de favoriser le transport actif*
- *d'augmenter le nombre de résidents pouvant accéder aux milieux naturels et y faire les nombreux loisirs*

- de consolider davantage l'image de marque de la communauté
- Il est alors aussi possible...
- de créer des corridors permettant à la faune, particulièrement la faune ailée, de voyager entre les milieux naturels, augmentant ainsi leur diversité biologique
 - de permettre à la faune de palier aux changements climatiques en circulant d'un milieu naturel à l'autre plutôt que de demeurer isolé et mourir si un milieu se transforme à cause du changement climatique. »

Notons que ce projet a déjà de nombreux appuis, dont le nôtre.

Aussi plutôt que d'aller à l'encontre d'un projet aussi fédérateur, nous demandons au MTQ d'en tenir compte et de l'intégrer dans leurs études de réfection de l'échangeur Turcot.



La trame verte du sud-ouest

(http://www.heritagelaurentien.org/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=56&lang=fr)

À l'inverse, le verdissement des zones à l'intérieur du spaghetti formé par les bretelles est un acte de cynisme

Sans vouloir développer ce point, révélateur par ailleurs, nous souhaitons néanmoins dire que cet aspect de verdissement, de par son côté aberrant, joue contre le projet. Sur la photo qui suit, la « peinture verte » qui recouvre les flancs de l'autoroute, d'un vert bien plus intense, d'ailleurs, que l'herbe véritable poussant aux alentours, ne permettra pas selon nous « d'acheter » les citoyens pour faciliter leur adhésion au projet. Bien au contraire, elle a l'effet inverse, en montrant une tendance à vouloir se moquer d'eux.



Le projet présenté fait preuve de cynisme en peignant en vert des espaces non viables

Quelques recommandations en conclusion

La précipitation n'est pas souvent bonne conseillère. En l'occurrence, il nous apparaît que la réflexion autour de ce projet n'est pas aboutie.

Nous sommes conscients de l'état actuel de l'échangeur demande d'être pris en compte de façon assez urgente, néanmoins rien ne pousse à le mettre à terre immédiatement. En 2007, lors du lancement du projet, les deux alternatives : réfection contre entretiens, ont été mises sur la table et chiffrées.

Le projet de réfection est alors évalué entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars, contre 500 Millions pour la rénovation de la structure pour une durée de 15 ans.

Aussi nous recommandons de reconsidérer cette deuxième alternative et de conserver l'échangeur en hauteur en renforcer la structure existante, pour une durée de 10 à 15 ans.

On peut en outre imaginer des mesures qui permettront de rallonger la durée de vie de l'échangeur. Par exemple, il n'est pas interdit de penser qu'une limitation de la vitesse sur les bretelles pourrait être bonne à trois niveaux :

- diminuer la pression sur les structures et rallonger leur durée de vie,
- servir d'incitatif à l'utilisation des transports en commun,
- diminuer d'autant les émissions de GES et les autres pollutions.

Cette période d'une dizaine d'années pourra servir :

- à travailler à améliorer l'offre en transport en commun,
- à lancer un débat public sur le transport, le développement urbain, le développement d'une trame verte, etc. Ce débat permettrait de rassembler les acteurs représentatifs des différents enjeux du projet : citoyens, architectes, environnementalistes, urbanistes, ingénieurs, designers, associations de citoyens, etc.



Des citoyens se consultant pour proposer une alternative au projet de réaménagement des terrains du CN, par le groupe MACH. Une initiative d'Action-Gardien, la Table communautaire de Pointe-Saint-Charles

Notons aussi que l'intention du MTQ de consulter le milieu et les partenaires et de tenir compte de leurs engagements auprès du milieu concerné n'a pas eu de suite sérieuse. Le conception du projet était notamment remise en question. On se demande toujours dans l'intérêt de qui le projet a été pensé ?

Sans prendre en compte les différents enjeux inhérents à un tel projet, de façon transparente et responsable, de quelle forme de démocratie le MTQ pourra-t-il se prévaloir ? S'agit-il d'imposer un projet construit autour d'une vision étroite, à contre-courant des attentes des citoyens, sans tenir compte de leurs avis et des nombreuses retombées négatives du projet, en contradiction avec les lois telles que celle préservant le droit des citoyens à un environnement sain, ou celle sur le développement durable ?

Si un consensus se dégage de véritables consultations, en amont, pour une réduction des émissions dues au transport routier, ne peut-on pas imaginer d'autres améliorations au transport dans la métropole que la réfection de tout le complexe Turcot, alors qu'il suffirait de réparer l'échangeur lui-même, là où cela s'avère nécessaire.

Nous espérons que vous aurez la chance de faire une recommandation vigoureuse au MTQ pour qu'il revienne à la table de discussion, afin de s'enligner dans le sens d'un développement démocratique et humain, où l'on évitera de mettre les citoyens devant le fait accompli.

Le Comité



Annexe : Une question de vision

La fin du second conflit mondial marque à Montréal, comme partout en Amérique du Nord, le début d'une forte croissance économique. L'économie montréalaise profite d'une demande accrue de biens de consommation d'une population excédée par deux décennies de privation, ainsi que par les besoins d'une Europe en pleine reconstruction. C'est dans ce contexte que Jean Drapeau est devenu en 1954 le maire de Montréal et que Jean Lesage et René Lévesque sont élus en 1960, mettant ainsi fin à 16 années de pouvoir de l'Union nationale. Tout était en place pour une modernisation en profondeur de la société, de l'économie et des mentalités connue plus tard sous le nom de "Révolution tranquille". La province de Québec et la ville de Montréal entraient dans l'époque du grand rattrapage, c'est-à-dire, que Montréal avait du chemin à faire en comparaison aux métropoles du reste de l'Amérique du Nord. Avec l'aide des instances provinciales, Drapeau s'employa donc à donner un premier élan de modernisation à la métropole. À l'élection de 1960, Jean Drapeau prit l'engagement de construire un métro. Montréal se dota finalement d'un vrai réseau de transport collectif en 1966, succédant à Toronto qui avait construit son métro dès 1954.

Le Québec était en pleine explosion culturelle. De plus en plus de diplômés arrivaient sur le marché du travail et les conditions de vie de la population continuaient sans cesse de s'améliorer. Tous désiraient se doter de biens durables issus de la nouvelle technologie: réfrigérateur, télévision, tondeuse à gazon, automobile, etc. La société était optimiste : la politique, l'économie et la culture étaient en ébullition. Dans ce contexte, Drapeau souhaitait lancer un projet qui placerait Montréal sur l'échiquier mondial : l'exposition universelle. Quelques années plus tard, en 1970, Montréal apprit qu'elle serait également l'hôte des Jeux Olympiques d'été.

Petit à petit les voitures se mirent à envahir les rues de la ville. Le développement du réseau routier s'avérait nécessaire. D'ailleurs, en 1959, sur le boulevard Rosemont, on ferma le dernier tramway électrique, une nuisance pour les automobiles. Au cours des préparatifs pour la tenue de l'exposition universelle, plusieurs autoroutes firent leur apparition. Le point culminant de ces nouvelles infrastructures fut ouvert à la circulation mardi le 25 avril 1967 à 6 h, soit trois jours avant l'ouverture de l'Expo 67. Il s'agissait de l'échangeur Turcot. L'échangeur Turcot symbolisait la nouvelle technologie des villes de l'avenir. Turcot était la pierre angulaire du développement des autoroutes d'une métropole qui aspirait à faire partie de l'élite mondiale.

Avec le recul, il est difficile de ne pas avoir un peu d'admiration pour ces politiciens qui avaient des rêves de grandeur pour la métropole. Malgré les nombreux dépassements de coûts dans certains projets d'infrastructure, nous pouvons dire que le pari des hommes politiques des années 1960 et 1970 est en partie gagné. Montréal est devenu une ville moderne, mondialement reconnue, avec une qualité de vie exemplaire. Toutefois, l'enthousiasme s'arrête là. Depuis quelques années, il semble que Montréal peine à se démarquer. La ville n'a plus de grands projets et, lorsqu'elle en a, ils sont vivement contestés. La ville semble faire du surplace de sorte que des colloques sont organisés pour tenter de trouver des solutions à ce marasme idéologique et d'insuffler à la ville un nouvel optimisme s'inspirant des années 1960. Ironiquement, la ville se retrouve aujourd'hui en pourparler pour décider du sort d'un rêve de cette époque: l'échangeur Turcot.

Ce qui frappe avant tout dans le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, c'est l'absence de vision. À l'époque de Drapeau, il s'agissait de développer Montréal pour en faire une Métropole, une ville d'avenir. Est-ce que les décideurs d'aujourd'hui se sont projetés 40, voire 50 ans, dans l'avenir

pour concevoir un projet qui assurerait à Montréal un avenir prometteur? On semble ici se diriger davantage vers *le statu quo*. Pourtant l'exercice mérite d'être fait. Qu'est-ce qui caractérisera les villes d'avenir dans 40 ans? Il me semble qu'avec l'expansion du métro, le développement du réseau du train de banlieue, l'augmentation du nombre de pistes cyclables et l'avènement du vélo libre service (le bixi), Montréal et sa population ont déjà fait un choix sur leur avenir, un choix en harmonie avec les tendances mondiales, un choix écologique et durable.