

Mémoire présenté par

# THIERRY ST-CYR

Député de Jeanne-Le Ber

*au Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE)*

*Projet de réfection du complexe Turcot (MTQ)*



**TURCOT :  
UN PROJET QUI  
NE TIENT PAS LA ROUTE !**



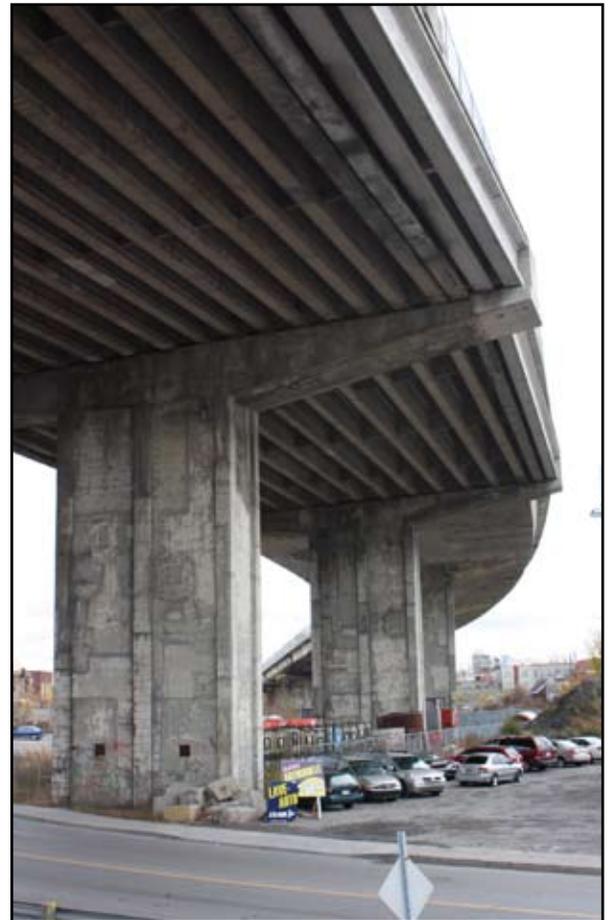
## Mise en contexte

Turcot. Un seul mot. Symbole d'un autre temps. D'un temps révolu où l'automobile était roi et synonyme de réussite économique et sociale. Véritable monument du transport routier montréalais et québécois, l'échangeur Turcot voit le jour dans les années 1960, période où le trafic automobile ne cesse d'augmenter et où la pollution n'est pas (encore) envisagée comme un problème. C'est l'ère du béton qui s'impose partout et pour tout : que ce soit vers le nord de Montréal avec l'autoroute Métropolitaine ou légèrement à l'ouest avec l'autoroute Décarie. Cette dernière a été décriée pour avoir imposé une immense cicatrice qui n'a pas fini de guérir à Notre-Dame-de-Grâce. Tout comme le Sud-Ouest qui n'y a pas échappé lors de la construction de l'immense échangeur Turcot. Bien que ce soit la Cité de Montréal qui ait proposé le tracé, on constatera aisément que les mentalités étaient toutes autres à cette époque, l'actuelle Ville de Montréal proposant maintenant une vision des transports adaptée aux besoins de la population et aux réalités des quartiers. Autre temps, autres mœurs, dit-on!

Il est grand temps que les erreurs du passé soient réparées afin que cette population que je représente, passablement éprouvée dans le passé et encore fragile aujourd'hui, délaisse enfin son passé de berceau de l'industrialisation de Montréal, du Québec et du Canada et des inconvénients en ayant malheureusement décollés – dans le respect de son histoire, bien sûr – pour entrer de plain-pied dans une nouvelle ère de sain développement et d'une qualité de vie accrue, agréable, confortable.

Bien qu'il soit généralement admis que l'échangeur Turcot soit en fin de vie utile, ce n'est pas une raison suffisante pour que le ministère des Transports du Québec (MTQ) impose un projet de réfection qui soit loin de faire l'unanimité, sinon dans son opposition. Tous reconnaissent que l'échangeur s'avère en mauvais état. Là ne se situe pas le problème. Il se retrouve plutôt dans la nature même du projet : doit-on ou non reconstruire une autoroute en pleine ville, avec les pollutions visuelle, sonore et atmosphérique inhérentes, enclavant davantage les quartiers existants et portant un autre coup dur à des centaines de citoyennes et citoyens qui s'avèrent, souvent, les plus démunis de notre société?

Loin de se vouloir exhaustif, ce mémoire contribuera au débat actuel en questionnant certains aspects non négligeables du projet, en revendiquant le droit à une vraie vision d'avenir du développement du Sud-Ouest de Montréal et en mettant de l'avant certaines propositions, notamment celle du déplacement des voies ferrées des secteurs résidentiels vers ceux industriels.



## Un projet questionnant

Turcot. Un seul mot. Symbole d'un autre temps. D'un temps que l'on voudrait révolu, mais qui, malheureusement, est toujours aussi d'actualité dans le présent projet de réfection du complexe Turcot. Malgré ses nombreuses facettes que l'on tente de nous présenter comme « vertes », « écologiques » ou « de développement durable » – davantage semblables à des procédés de marketing qu'à de vrais aménagements contribuant au bien-être de la population – le projet à l'étude manque carrément d'envergure et de vision auxquelles nous serions légitimés de nous attendre. Par ailleurs, on doit composer avec de nombreux irritants, voire même certains aspects incongrus dans ce projet. Il ne s'agit pas ici d'y aller exhaustivement, mais bien d'en mentionner certains plus significatifs.

Ainsi, que dire du rejet par le MTQ d'une solution en tranchée et/ou en tunnel pour les secteurs Cabot et Galt? Le MTQ n'a pas réussi à convaincre ni la population, ni maints experts, ni les nombreux urbanistes lors des diverses charrettes en urbanisme qu'il n'y avait qu'une solution pour ce coin de Côte-Saint-Paul : la construction en remblais. Bien sûr qu'il y a des obstacles à surmonter pour construire cette portion de l'autoroute : dénivellations, réglementation sur le transport de matière dangereuse, canalisations, etc. Mais nous ne construisons pas une autoroute en plein champ : nous la construisons en ville, dans des quartiers habités, avec les difficultés que cela suppose... Plusieurs urbanistes et experts se sont prononcés pour apporter des solutions respectueuses, viables et envisageables. Néanmoins, le MTQ a préféré les ignorer et plutôt continuer avec son projet d'autoroute urbaine en remblais. En y ajoutant toutefois des éléments cosmétiques, tels des arbres déjà matures et de la verdure en quantité comme jamais nous n'en voyons dans le Sud-Ouest, sur ses beaux croquis au paysage bucolique à l'appui. Entre le moche aspect actuel de la rue de Roberval et ce futur rapproché où l'on veut nous faire croire sur les flancs du mont Royal, l'image est forte. On oublie cependant que, derrière ces beaux arbres hypothétiques, ce sont des centaines de milliers de voitures polluantes qui circulent.



Par ailleurs, parlant de pollution, le calcul des impacts environnementaux est fort questionnant. Comment accorder du sérieux à des calculs de pollution qui ne sont pas effectués sur les lieux mêmes de l'endroit où l'on veut prévoir les impacts environnementaux? Comment peut-on proposer à la population des indices qui n'aient pas été calculés sur les lieux, mais bien à Dorval, Saint-Pierre ou au bout de l'autoroute Décarie, et extrapolés à certaines zones telles celle entourant l'école primaire Marie-de-l'Incarnation notamment? Si l'on veut convaincre la population de ces secteurs qu'il n'y aura pas d'impacts sur la qualité de l'air – et parfois même ce sera plutôt une amélioration... -, pourquoi n'a-t-on pas mesuré les indices dans ces mêmes secteurs? On a plutôt préféré modéliser

les impacts futurs à partir d'extrapolations d'indices actuels, oubliant le caractère unique de l'échangeur Turcot, au flot de véhicules le plus élevé au Québec...

Que dire également du choix de faire transiter le trafic provenant de Notre-Dame-de-Grâce vers le Sud-Ouest? La construction très prochaine du nouveau *Centre universitaire de santé McGill* (CUSM) influence ce choix, mais c'est la population du Sud-Ouest qui en subira les contrecoups. On comprend que l'entrée de la rue Girouard sera fermée pour des raisons de sécurité automobile et de fluidité; qu'il y a aussi une volonté de permettre un accès rapide à l'échangeur pour les futurs membres du personnel, les fournisseurs et la clientèle du CUSM; mais n'y a-t-il pas moyen d'éviter que les répercussions, quelles qu'elles soient, se fassent ressentir sur une population déjà plus que touchée, soit celle du Sud-Ouest? D'autant plus quand on pense que, par l'aménagement de l'une de ces bretelles, on fauche la bâtisse sise au 780, rue Saint-Rémi avec ses fâcheuses conséquences. Et perdre son logis n'est pas tout : beaucoup d'autres bouleversements y sont intrinsèques.

Une autre incongruité du projet est le fait que l'on veuille revoir l'accès à l'autoroute Ville-Marie et une portion significative de cette dernière. Refaite selon le concept de « remblai/déblai », la portion comprise entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater sera fortement abaissée. Ajoutée au fait que la population de Saint-Henri n'aura plus accès à l'autoroute Ville-Marie via l'entrée de la rue Greene, cette proposition d'abaissement paraît quelque peu incongrue, puisque non appliquée à l'ensemble de la présente structure menant au tunnel Ville-Marie. Pourquoi abaisser cette partie uniquement alors que c'est tout l'accès qui soit présentement fait en structures ou sur piliers de différentes dimensions? Qu'est-ce qui justifie que la première partie soit à ce point en mauvais état que l'on doive la refaire et non pas celle plus à l'est construite en même temps? Il faut donc s'interroger vivement sur la nécessité ou non d'abaisser cette portion de l'autoroute Ville-Marie et ainsi rapprocher la pollution des habitations à proximité.

Enfin, on ne peut éviter d'aborder les impacts de l'échangeur Turcot sur la santé publique de la population du Sud-Ouest. Considérant que le MTQ n'a pas pris en compte ni documenté les impacts passés, il aurait été intéressant d'avoir, pour la rédaction du présent mémoire, la revue de la documentation effectuée par la Direction de la santé publique de Montréal. Malheureusement, elle n'a pu être consultée à temps et des éléments de celle-ci ne peuvent être mis de l'avant présentement. Néanmoins, on sait pertinemment que de nombreux impacts sont ressentis par les populations habitant en périphérie des autoroutes et leur mémoire en fera état. On leur saura gré de leur contribution et elle devra inévitablement être prise en compte dans les recommandations qui seront faites au conseil des ministres, lesquels devront agir avec sagesse et respect de la population, d'autant plus qu'ils sont redevables à la population qui les a élus.

### **Un projet à revoir**

Turcot. Un seul mot. Symbole d'un autre temps. D'un temps qu'il nous faut révolutionner puisque c'est là où nous sommes rendus. Il nous faut revendiquer le recours à une nouvelle approche, une approche digne du XXI<sup>e</sup> siècle, le droit à une



réelle vision d'avenir pour non seulement le Sud-Ouest, mais pour Montréal, notre métropole. Considérant, entre autres, tout ce qui précède et parce qu'il n'est pas digne du siècle où nous sommes, il faut stopper ce projet et demander au gouvernement du Québec de donner de nouvelles directives aux ingénieurs. Bien que d'un grand professionnalisme et d'une expertise reconnue, ils ne sont tout simplement pas mandatés pour développer un projet qui soit porteur d'une réelle vision d'avenir. Vivement qu'ils ne soient plus confinés à la commande actuelle et qu'on les mandate plutôt de laisser libre cours à tout leur génie!

Bien qu'elle soit tout à fait justifiée et nécessaire – tous le reconnaissent –, la réfection du complexe Turcot doit également contenir des alternatives qui permettent de réduire, ou à tout le moins de contenir, le nombre de véhicules y circulant et, partant, la pollution qui en découle, s'effectuer dans le respect des populations et proposer un désenclavement des quartiers. Rien de tout cela dans le présent projet! Plusieurs de ces revendications ont tout simplement été rejetées du revers de la main par le MTQ, parfois même sans calcul ou étude...

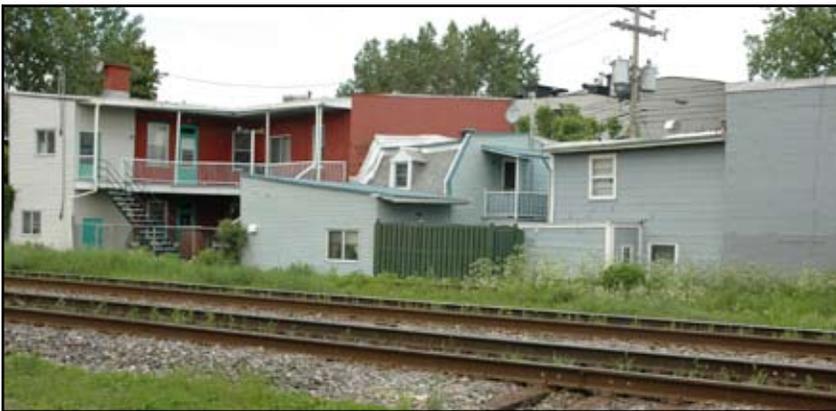
Des alternatives permettant de réduire le nombre de véhicules circulant dans le complexe Turcot doivent absolument être intégrées au projet de réfection. Non seulement prévoir un couloir pour le développement d'une possible navette Dorval-centre-ville – effort louable quoique insuffisant –, mais bien revoir la conception du complexe afin qu'une vision résolument moderne du transport s'y dégage. Il faut que, en 2009, on puisse distinguer nettement qu'à Montréal et au Québec, les moyens de transport sont diversifiés et l'automobile n'est plus que l'un de ceux-là. Cette préoccupation environnementale (et de modernité) est plus qu'idéologique : elle est vitale! Trop d'inconvénients et d'impacts négatifs sur une population encore trop fragile... Nombre d'autres experts, spécialistes, organismes ou citoyennes et citoyens viendront vous en entretenir, c'est pourquoi je me contente d'en glisser un mot ici et de les appuyer. Je leur laisse le soin de vous convaincre, mais l'évidence est là!

Quant au développement dans le respect de la population, on serait tenté de croire que, au MTQ, on se réclame du dicton « on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs ». Notamment dans tout le dossier des expropriations des secteurs résidentiels, de celui du village des Tanneries et en périphérie plus particulièrement. Car comment expliquer autrement cette vision archaïque proposée dans le projet à l'étude? On fera valoir que des ententes sont possibles avec certains locataires potentiellement touchés quant à l'accès à des logements en HLM. Soit! Mais ce ne sont pas tous les locataires qui rencontrent les critères d'accès. Beaucoup ont des revenus trop élevés pour ce type de logement, mais trop bas pour un bail à un coût pas vraiment des plus abordables. Sans parler du fait que tous ne veulent pas habiter dans un HLM, mais bien dans un logement, disons, régulier. Sans parler aussi du manque de logements dans le Sud-Ouest tout court! Les données sur cette situation décrite par

nombre d'organismes en logement sont fort éloquentes. Manifestement, un retour à la table à dessin s'impose afin que personne ne perde son droit au logement pour faire place à une autoroute. Encore une fois, plusieurs vous adresseront des commentaires en ce sens dans les heures ou jours qui suivent : on se devra de les écouter et d'en prendre bonne note.

Toujours dans une optique de respect, et ce, afin de réparer les erreurs du passé, on doit profiter des travaux de réfection pour désenclaver les quartiers du Sud-Ouest et permettre une circulation plus fluide entre eux. C'est dans cette optique qu'un déplacement des voies ferrées actuelles doit être envisagé. Le but recherché n'étant pas d'enrayer le transport ferroviaire, mais bien de le réorganiser intelligemment. Quelques mots auparavant pour bien situer cette problématique.

Le train dans les secteurs de Pointe-Saint-Charles et de Saint-Henri est implanté depuis plus d'une centaine d'années. Étant le moyen de transport privilégié du secteur industriel au XIX<sup>e</sup> siècle, les voies ferrées ont été installées presque partout dans les deux quartiers qui étaient le cœur de l'industrialisation au pays à l'époque. Chaque industrie se voyait desservie par une voie ferrée qui servait à oxygéner l'économie d'un quartier en plein

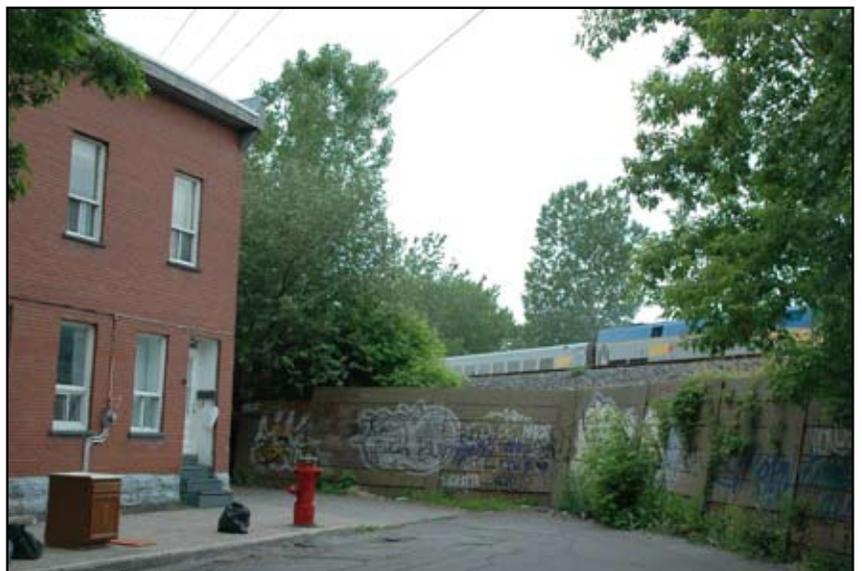


essor. L'ouverture du pont Victoria en 1860 a marqué le début des échanges ferroviaires avec le reste de l'Amérique et a propulsé les déplacements en train. C'est l'époque des manufactures bien avant qu'il existe un Code du travail et un organisme tel que la CSST. Une époque où les locomotives sont propulsées au charbon sans avoir à se soucier des normes environnementales ou des impacts de leur engin sur la santé des populations. C'est dans ce contexte que se sont construits nos quartiers en agglutinant des petites maisons d'ouvrier près des usines et des voies ferrées.

Avec l'ouverture de la voie maritime et la fermeture à la navigation du canal de Lachine dans les années 1960-1970, le secteur manufacturier dans le Sud-Ouest périclité. Les industries ferment ou déménagent les unes après les autres, laissant un quartier en décrépitude et une population dans la pauvreté. Lentement, les voies ferrées tombent en désuétude et une partie d'entre elles disparaît ou change de vocation. Le lieu historique du canal de Lachine voit le jour dans les années 1980 sur un ancien chemin de fer. Le trafic ferroviaire d'exploitation s'est donc lentement transformé dans le Sud-Ouest pour en devenir un de transition.

Les trains de marchandises sont chargés ailleurs et vont à une destination autre que le Sud-Ouest, à l'exception de quelques dizaines de wagons qui transitent par la cour de triage de Pointe-Saint-Charles quotidiennement. Les trains de passagers aussi ne font que transiter dans le quartier puisqu'aucune gare ne s'y trouve.

C'est parce que le réseau ferroviaire actuel a été conçu pour une autre époque, selon des règles qui ne tiennent plus la route aujourd'hui, qu'il est tout à fait légitime de se demander s'il est souhaitable que des trains de marchandises passent encore en 2009 en plein cœur de quartiers résidentiels.

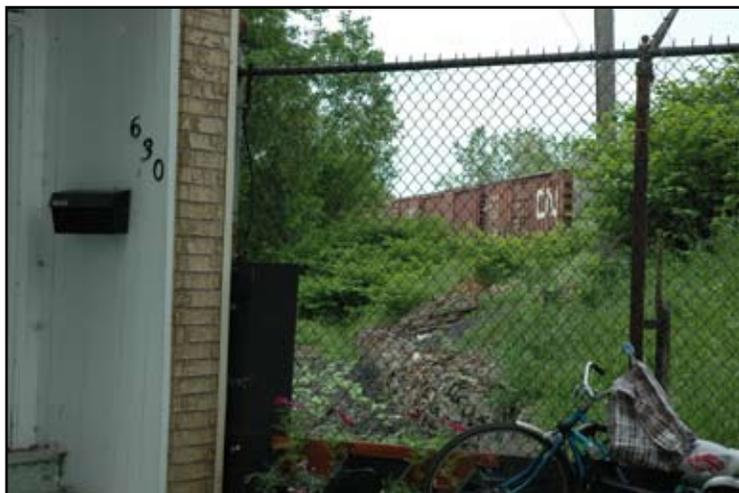


Est-ce qu'aujourd'hui nous devons accepter que des trains de marchandises de plus de cent wagons passent jour et nuit à quelques mètres des maisons avec tous les inconvénients que cela entraîne et, qui plus est, dans un contexte d'exploitation maximale du réseau? La réponse de la population est claire : non!

Également, depuis plusieurs années, des voix s'élèvent pour demander le déplacement des voies du CN pour désenclaver les quartiers. Or, ce fut une grande surprise de constater que, dans le projet de réfection du complexe Turcot, un changement des voies ferrées était prévu. Les aurait-on écoutées? Eh bien, non! Malheureusement, ce changement ne visait pas le mieux-être de la population du Sud-Ouest, mais répondait plutôt à des besoins du MTQ...

Pourtant, le déplacement des voies ferrées est tout à fait possible. Celles de Saint-Henri pourraient être redirigées vers le secteur Cabot, lesquelles auraient le grand avantage d'être situées entre l'autoroute et un secteur presque totalement industriel. Ainsi, seulement quelques résidences seraient directement touchées par le trafic ferroviaire contrairement aux milliers de personnes présentement affectées par le bruit et les vibrations causés par le passage des trains. Et les inconvénients sont majeurs. Vous n'avez qu'à demander aux citoyennes et citoyens qui doivent laisser leurs fenêtres fermées plus souvent qu'autrement, de même qu'à celles et ceux qui dorment par intermittence, réveillés à chaque passage de train ou manœuvre. Imaginez-vous ne jamais avoir à laisser tasse, bibelot, clés sur le coin d'une table, les vibrations les faisant tomber. Le déplacement des voies ferrées de Saint-Henri et de Pointe-Saint-Charles, ces dernières pouvant longer l'autoroute Bonaventure dans un secteur industriel plutôt que résidentiel, permettrait d'éliminer tous ses inconvénients et de redonner une qualité de vie à laquelle la population du Sud-Ouest est en droit de s'attendre.

La réfection du complexe Turcot est le moment idéal pour intégrer un projet de déplacement du transport ferroviaire à l'extérieur des quartiers résidentiels. Bien sûr, des expropriations seront nécessaires, bien que le MTQ en ait déjà effectué la très grande majorité, afin de permettre le dégagement nécessaire à l'établissement de voies ferrées le long de l'échangeur. Il va sans dire également que personne ne demande au MTQ de réaliser le changement des voies ferrées, encore moins que les travaux soient réalisés en même temps que



ceux de l'échangeur. Mais, tout comme on semble le faire pour des projets de transport collectif, il faut prévoir sa réalisation future dans les plans actuels, permettant ainsi d'entreprendre des démarches formelles auprès de Transports Canada, de collaborer avec les autorités du CN pour la réalisation du projet et de voir à réaliser une étude d'impacts. Si l'on ne prévoit pas dans le projet de réfection cette possibilité, il faudra patienter longuement jusqu'à la prochaine réfection de l'échangeur. Pouvons-nous collectivement nous permettre d'attendre? Posez la question, c'est y répondre!

## Conclusions

Turcot. Un seul mot. Symbole d'un autre temps. D'un temps nouveau, celui-là ! Un temps où l'on aura compris qu'il faille stopper le processus actuel et proposer plutôt un projet qui soit réellement porteur de développement économique et social, respectueux de l'environnement et des populations locales et qui permette le désenclavement des quartiers. Un projet digne du XXI<sup>e</sup> siècle, loin des valeurs démodées héritées du passé, faisant la fierté de Montréal et de tout le Québec, dont on pourrait s'en enorgueillir puisque que cité en exemple dans le monde entier. Le Québec regorge de talents – dans presque tous les domaines et particulièrement en génie – c'est là une de nos forces! Pourquoi alors ne pas le démontrer et recourir à l'incroyable potentiel de nos ingénieurs et architectes afin de remodeler le Sud-Ouest et réduire les différentes pollutions tout en planifiant mieux le transport.

Parce que le projet à l'étude comporte de trop nombreux irritants, impacts négatifs et incongruités; parce qu'il ne comporte aucune intégration urbaine sérieuse et respectueuse; parce qu'il enclave davantage les quartiers existants; parce qu'il nuit au plein développement du Sud-Ouest, une région montréalaise au potentiel plus que fantastique; parce qu'il fragilise encore plus les populations locales, notamment quant à la santé publique et au respect du tissu urbain; il faut revoir dans son entièreté le projet de réfection du complexe Turcot. Il ne saurait en être autrement!

Par ailleurs, il faut le réitérer, car l'occasion est trop belle pour ne pas la saisir : une reconfiguration du tracé des voies ferrées qui traversent le Sud-Ouest est possible. Profiter de ce momentum pour désenclaver les quartiers existants est tout à fait opportun. Plus que jamais le temps est venu de faire entrer le Sud-Ouest dans la modernité en tout respect de son histoire. L'intention n'est pas de rejeter le transport ferroviaire, mais bien de le déplacer là il doit maintenant s'établir : en secteur industriel.

Finalement, le projet à l'étude se voulait « gouvernemental », disait-on : divers ministères devaient collaborer et répondre aux attentes de la population. Ce n'est malheureusement pas le cas. À titre de député élu démocratiquement par cette population, c'est en son nom que je me prononce : cette première démonstration est plus que décevante, elle est un échec!

### Thiery St-Cyr

Député de Jeanne-Le Ber  
4071, Wellington  
Montréal (Québec) H4G 1V6  
Téléphone : 514 496-4885  
stcyrt@parl.gc.ca  
www.thierrystcyr.org