



3516, Avenue du Parc
Montréal (Québec) H2X 2H7

Tél. : 514.282.8378
www.ecologieurbaine.net

POUR UNE VISION DURABLE ET UNE PLANIFICATION RÉGIONALE INTÉGRÉE DES TRANSPORTS À MONTRÉAL

Mémoire présenté par le Centre d'écologie urbaine de Montréal

dans le cadre de l'audience publique du BAPE sur le

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

12 juin 2009

PRÉSENTATION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal intervient sur le territoire de la Ville de Montréal depuis 1996. Il a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain durable. Notre approche s'inspire de l'écologie sociale qui questionne les relations entre la société et la nature, qui traite conjointement les enjeux sociaux et environnementaux, qui priorise l'échelle des quartiers et de la ville et qui insiste sur le droit fondamental des citoyenNEs à prendre part aux décisions relatives à la planification et à la gestion des affaires urbaines. Nous développons des actions spécifiques qui permettent de faire des avancées tout en nous efforçant de comprendre et d'agir sur les rapports sociaux qui freinent la mise en œuvre des changements requis afin de faire face à ces enjeux de manière adéquate.

INTRODUCTION

Par le dépôt de ce mémoire, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM) réclame le retrait du projet actuel de reconstruction du complexe Turcot. Nous ne sommes pas ingénieurs et nous ne prétendons pas avoir la compétence des ingénieurs du MTQ pour proposer des aménagements alternatifs à ceux proposés. C'est plutôt la vision de l'aménagement du territoire et des transports fondée sur la prédominance de l'automobile implicite au projet que nous remettons en question.

Par conséquent, nous demandons l'élaboration, par le ministère des Transports – en étroite collaboration avec les autres ministères et agences provinciales et régionales concernés – d'un nouveau scénario qui repose sur une vision réellement durable du transport et de l'aménagement du territoire dans la région de Montréal. Nous considérons que le projet tel que présenté s'inscrit dans une vision dépassée de l'aménagement urbain et de la planification des transports, ne répond pas aux besoins de la collectivité montréalaise, ne tient pas compte du tableau complet des transports dans la région, ne permet pas de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques ni les impacts sur la santé qui en découlent et maintient la fracture dans le tissu urbain du sud-ouest que la construction de l'échangeur a créée dans les années 1960.

Le projet de réfection du complexe Turcot constitue une occasion unique de projeter Montréal vers un avenir durable dans lequel les déplacements automobiles occuperont moins de place et de réparer en partie les torts causés aux quartiers environnants depuis 40 ans. Une reconfiguration globale du site proposant un développement résolument urbain est nécessaire. Il est de la responsabilité des décideurs de saisir cette occasion en se dotant d'une vision digne du 21^e siècle du développement de Montréal.

Les conditions pour atteindre ces objectifs sont, selon nous, que :

- 1) la planification du projet s'inscrive dans une vision commune, durable et avant-gardiste du développement de Montréal;
- 2) la planification du projet soit cohérente avec les principes et objectifs des nombreux plans, politiques et lois adoptés par les paliers de gouvernement provincial et municipal afin de développer Montréal d'une manière durable qui assure la protection et la promotion de la santé publique et qui fournit à l'ensemble des Montréalais un milieu de vie de qualité;
- 3) la conception du projet découle d'une planification régionale intégrée et cohérente du transport dans la région de Montréal;
- 4) le projet garantisse une réduction importante des déplacements automobiles et des impacts environnementaux et sanitaires qu'engendrent ces déplacements en misant sur l'augmentation de l'offre de transport collectif qui permettrait d'accroître le nombre de personnes déplacées plutôt que le nombre de voitures;
- 5) le projet comporte la transformation du site en une trame urbaine s'intégrant aux quartiers environnants et refaisant place à la nature.

1) LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION COMMUNE, DURABLE ET AVANT-GARDISTE POUR MONTRÉAL

Dans le contexte du 21^e siècle où nous sommes confrontés aux changements climatiques et à l'atteinte à courte ou moyenne échéance du pic pétrolier et où la densification est à privilégier afin de réduire l'empreinte écologique des agglomérations urbaines, proposer la reconstruction d'un complexe autoroutier en milieu fortement urbanisé comme le fait le MTQ relève d'une vision de l'aménagement et d'une culture d'organisation obsolètes.

La raison d'être des villes est de favoriser les échanges sociaux et économiques; leur vitalité repose donc sur leur capacité à fournir des occasions d'échange. Il s'ensuit que le but premier d'un réseau de transport en milieu urbain n'est pas, contrairement à ce que le MTQ affirme, de favoriser la mobilité mais bien d'assurer à tous l'accessibilité aux lieux d'échange. Cette accessibilité repose sur un aménagement adéquat de la ville, une abondante offre de services de proximité, la mixité des usages, la densité d'occupation, la présence d'espaces pour socialiser et une offre diversifiée de modes de transport efficaces, conviviaux et abordables. Cela implique aussi une trame de rues cohérente avec le milieu dans lequel elle s'insère, qui réduit l'effet d'enclavement et les barrières aux déplacements des personnes et qui assure une bonne connectivité entre les divers lieux d'intérêt.

Les autoroutes, conçues pour favoriser les déplacements rapides sur de longues distances, constituent plutôt des cloisons qui divisent et dégradent les milieux qu'elles traversent. Elles ne sont pas compatibles avec la vision de la ville décrite précédemment et n'ont, par conséquent, pas leur place dans un milieu fortement urbanisé comme celui qui borde le complexe Turcot. Le secteur touché a, au contraire, besoin de la création d'une trame urbaine dense permettant de relier les quartiers actuellement isolés et attirant de nouveaux résidents et commerces.

Nous soutenons que le droit à la qualité de vie dans les quartiers doit primer sur le choix individuel du mode de transport pour les déplacements pendulaires. Le MTQ estime à 44% la proportion de déplacements quotidiens sur l'échangeur Turcot uniquement réalisés pour se rendre au lieu de travail ou d'étude¹. Il est certain qu'en l'absence d'offre supplémentaire significative en transport collectif, il est illusoire d'espérer diminuer cette part. Nous sommes toutefois convaincus qu'en adoptant une vision moderne du transport qui mise sur le transport collectif et en planifiant en priorité les infrastructures lourdes qui le rendent efficace, abordable et attrayant à grande échelle, il est possible d'accomplir sans heurt ce transfert de part modale et, même, de réduire la capacité routière du complexe Turcot.

2) UNE PLANIFICATION EN COHÉRENCE AVEC LES GRANDS PLANS ET POLITIQUES

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec, principalement via ses ministères et agences, et la Ville de Montréal se sont dotés de politiques, plans et programmes qui énoncent chacun une vision à long terme de la métropole et planifient les interventions qui devraient mener à cette vision. En théorie, les interventions proposées devraient permettre d'instaurer un véritable développement durable qui favorise une bonne qualité de vie pour les citoyens, protège et promeut la santé publique ainsi que l'environnement et assure une prospérité économique qui profite à tous. Elles mettent de l'avant la volonté des collectivités québécoise et montréalaise de miser, dans le développement de leur territoire, sur la qualité du milieu de vie, notamment en réduisant les impacts sanitaires, environnementaux et économiques causés par la forte circulation automobile.

En tout premier lieu, la *Loi sur le développement durable* adoptée par l'Assemblée nationale en 2006 « établit un nouveau cadre de gestion pour tous les ministères, organismes et entreprises du gouvernement du Québec [qui] leur permettra d'intégrer davantage le développement durable dans l'exercice de leurs pouvoirs et responsabilités ». Parmi les 16 principes devant guider les interventions de l'administration publique, les quatre premiers sont : *santé et qualité de vie, équité et solidarité sociales, protection de l'environnement et efficacité économique*. L'ensemble de ces principes

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses à des questions posées en première partie d'audience publique relatives à la circulation de transit et aux motifs des usagers de l'échangeur Turcot*, 29 mai 2009, 3 pages.

directeurs doivent être intégrés aux politiques, plans, programmes et projets des agences gouvernementales.

Le réaménagement du complexe Turcot, comme tout autre projet d'aménagement d'envergure, doit être planifié en partant des principes fondamentaux mis de l'avant par ces documents. Il doit aussi respecter le modèle de développement que la collectivité montréalaise veut pour son avenir. Le projet actuel va plutôt à l'encontre de plusieurs de ces éléments, notamment la **réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la dépendance à l'automobile; la protection et la promotion de la santé publique; le maintien et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et l'amélioration de la performance économique de la métropole** mis de l'avant dans les documents énumérés ci-après.

- *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*

Le plan de développement durable de Montréal constitue la colonne vertébrale de la panoplie d'outils adoptés par l'administration municipale devant guider le développement de la métropole. Il s'appuie sur **4 principes directeurs** : une **collectivité au cœur du développement durable**, une **meilleure qualité de vie**, une **protection accrue de l'environnement** et une **croissance économique durable**. Les deux premières orientations établies pour baliser l'action consistent à **améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre** et à **assurer la qualité de vie des milieux de vie résidentiels**.

- *Plan d'urbanisme de Montréal*

Le plan d'urbanisme vient guider l'ensemble des interventions d'aménagement sur le territoire de la ville. Ce plan énonce que, « dans l'esprit du **Protocole de Kyoto**, le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du **transport collectif et des modes de transport actif** [...] Le Plan mise également sur une plus grande **diversité des activités** dans certains secteurs de la ville, afin de **réduire les distances** entre les lieux d'habitation, les commerces et les autres points de service ainsi que les lieux d'emplois en général [...] Cela se traduira notamment par l'importance accordée au **développement optimal du Centre** de Montréal ». Il souligne également que « les **milieux de vie résidentiels** de Montréal présentent de façon générale une qualité et une diversité indéniables. Le Plan entend favoriser l'épanouissement des caractéristiques de chacun tout en prévoyant des interventions plus marquées où cela est requis».

Cela passe par l'**aménagement de milieux de vie de qualité, diversifiés et complets** et de **réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain**. Le plan introduit ainsi comme objectif l'**atténuation des nuisances générées par les activités urbaines**, notamment la **circulation**, sur le milieu environnant. Plusieurs actions proposées visent à **réduire les effets des polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre** en favorisant un **aménagement du territoire facilitant l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile**.

- *Plan de transport de Montréal*

Pour mettre en œuvre sa vision de la ville en lien avec les transports, la Ville de Montréal a adopté en 2008 son Plan de transport largement applaudi. Ce plan propose 21 chantiers qui visent à «assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit **agréable à vivre** ainsi qu'un **pôle économique prospère et respectueux de son environnement**. Pour ce faire, Montréal veut **réduire de manière significative la dépendance à l'automobile** par des investissements massifs dans les **modes de transport collectif et actifs** tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des **usages mieux adaptés de l'automobile** tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi».

Les objectifs stratégiques fixés sont d'offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût; d'améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité; d'améliorer la qualité de l'environnement; de soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise. Pour y arriver, la Ville mise principalement sur les transports collectifs et actifs, la sécurité des déplacements et la qualité de vie ainsi que l'innovation.

- *Politique familiale*

La Ville de Montréal s'est aussi donné comme objectif de proposer un environnement attrayant pour les familles en adoptant sa Politique familiale. Par cette dernière, la Ville souhaite consolider et développer la qualité de vie des familles montréalaises en tenant compte des caractéristiques locales. La politique énonce les atouts que possède et doit maintenir Montréal par son aménagement dense et diversifié : une **trame urbaine généralement plus favorable à la santé**, des **noyaux de service de proximité** bien vivants, un réseau étendu de **pistes cyclables**, un système de **transport en commun** performant, un **engagement environnemental** clair.

Au niveau provincial aussi, les agences impliquées dans l'aménagement de la région métropolitaine, dont le MTQ, se sont prononcées en faveur du développement durable par l'adoption de plans, politiques, stratégies, cadres d'aménagement.

- *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal du MTQ*

Bien qu'il gagnerait à être mis à jour, le plan de gestion des déplacements élaboré par le MTQ pour la région de Montréal expose des constats des plus pertinents : « la région métropolitaine de Montréal est aux prises avec des problèmes importants de congestion qui nuisent autant à la qualité de vie de la population qu'à la compétitivité de son économie. Ces problèmes ont plusieurs causes, dont la **forme du développement urbain**, le **déplacement des populations du centre vers la périphérie**, une croissance démographique qui continue de se répartir inégalement à l'intérieur de l'agglomération, l'augmentation généralisée de la mobilité ainsi qu'une activité économique plus éparpillée, organisée dans plusieurs pôles au centre de l'agglomération, dont certains sont actuellement difficilement accessibles en transport en commun. Les conséquences de tous ces phénomènes sont une **croissance des déplacements en automobile** et une **tendance lourde à la décroissance de l'utilisation du transport en commun** ».

Parmi les premières orientations, le MTQ propose de « privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement ». Le MTQ propose comme moyens pour y arriver « la **promotion du transport en commun** et la **gestion de la demande de transport** [qui] visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit ». Selon nous, cette orientation devrait s'appliquer en priorité aux secteurs centraux de Montréal qui constituent le cœur de l'agglomération.

- *Stratégie de développement durable 2009-2013 du MTQ*

Suite à l'adoption de la *Loi sur le développement durable* par le gouvernement du Québec, le MTQ s'est doté d'une stratégie de développement durable pour la période 2009-2013. La première orientation de la stratégie touche les **changements climatiques** et l'**efficacité énergétique**. Elle invite à « réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et utiliser l'énergie de façon plus efficace ». Trois objectifs sont proposés pour y arriver : 1) assurer une **planification intégrée pour l'optimisation des réseaux** de transport, 2) contribuer à l'**évitement et à la réduction des émissions de GES** par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises et 3) favoriser le **transport collectif et actif**. La seconde orientation, tout aussi importante, touche l'aménagement du territoire et vise à « **planifier le développement des systèmes de transport dans une perspective d'aménagement et de développement durables** du territoire ». L'objectif fixé est de **favoriser la concertation** avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire.

- *Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine du Ministère des affaires municipales*

Le document propose un énoncé de vision sur 20 ans de la région métropolitaine visant à assurer le développement cohérent de la région qui s'appuie sur les principes du développement durable. Parmi les orientations adoptées dans le document, on retrouve :

- une **stratégie d'urbanisation** visant à limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs;
- une **amélioration de la qualité de vie** dans les **quartiers anciens ou vétustes**;
- un **renforcement des pôles économiques** – le principal étant le centre-ville de Montréal – contribuant à maintenir la compétitivité de la métropole sur le plan international;
- une planification des équipements et des infrastructures publics de transport visant la **consolidation des zones urbaines existantes** et des pôles économiques majeurs ainsi que la **réduction des gaz à effet de serre**.

Le ministère reconnaît que les avantages offerts par le transport collectif ne se concrétiseront que si la grande majorité des ménages optent pour les secteurs résidentiels situés à la périphérie immédiate des infrastructures métropolitaines de transport collectif.

- *Loi sur la santé publique*

Cette loi, si elle ne présente pas de vision du développement durable de la région de Montréal, fournit un encadrement essentiel au processus d'analyse des situations pouvant affecter la santé de la population montréalaise, dont les grands projets de transport. Elle rappelle « les fonctions de surveillance de l'état de santé de la population, de promotion de la santé et du bien-être, de prévention des maladies, des problèmes psychosociaux et des traumatismes de protection de la santé qui échoient au ministère de la Santé et des Services sociaux ». Elle stipule que le ministre de la Santé et des Services sociaux peut donner « aux autres ministres tout avis qu'il estime opportun pour promouvoir la santé et adopter des politiques aptes à favoriser une amélioration de l'état de santé et de bien-être de la population » [...]. [Le ministre] doit être consulté lors de l'élaboration des mesures prévues par les lois et règlements qui pourraient avoir un impact significatif sur la santé de la population » (article 54). Ce passage établit la responsabilité des autres agences gouvernementales dans la protection, le maintien et l'amélioration de la santé et du bien-être.

L'article 55 de la loi spécifie qu'un directeur de santé publique peut « demander formellement aux autorités dont l'intervention lui paraît utile de participer avec lui à la recherche d'une solution adéquate dans les circonstances » lorsqu'il constate ou craint une situation qui menace la santé de la population. Il nous apparaît ainsi incontournable que les autorités régionales et provinciales de santé publique soient parties prenantes de la réflexion autour de la planification des systèmes de transport métropolitains en général et de la réfection du complexe Turcot en particulier.

3) UNE PLANIFICATION RÉGIONALE INTÉGRÉE DES TRANSPORTS

Considérant les éléments de vision pour la région de Montréal décrits précédemment et consignés dans les nombreux documents présentés, il est indéniable que le complexe Turcot ne peut être regardé comme un élément indépendant. L'ensemble des grands projets de transport dans la région et leur impact doivent être analysés de manière globale, suivant les principes de l'évaluation environnementale stratégique, pour mener à une planification à long terme.

Depuis le milieu du 20^e siècle, le développement des systèmes de transport a reposé sur l'utilisation du pétrole. Les réseaux routiers, le quasi-monopole de la voiture, l'étalement urbain, les déplacements quotidiens sur de longues distances ont tous été rendus possibles par la grande disponibilité et les bas prix du pétrole. En 2009, il n'est plus possible de poursuivre ces tendances et de planifier sur les mêmes bases. La possibilité même du statu quo est remise en question par l'atteinte anticipée du pic pétrolier et par les difficultés d'approvisionnement et la hausse des prix du carburant qui en découleront. Cette nouvelle situation exige de nos sociétés qu'elles fassent preuve de précaution et d'innovation dans le développement de stratégies de remplacement des modes actuellement prédominants de transport.

La tendance démographique au vieillissement de la population requiert aussi une attention particulière dans nos choix d'infrastructures de transport. De plus en plus de gens devront recourir au transport collectif pour leurs déplacements au cours des prochaines décennies et on doit planifier en conséquence dès maintenant pour ne pas provoquer l'isolement de ces personnes.

Le projet de réfection du complexe Turcot doit ainsi être planifié en tenant compte de l'interdépendance des diverses composantes du réseau routier ainsi que des autres projets majeurs de transport dans la région. La population doit aussi avoir accès à l'évaluation des impacts cumulatifs sur le réseau de chaque projet étudié. Le fait que le processus d'évaluation environnementale prévu par la législation québécoise se contente de requérir des consultations publiques distinctes pour chaque projet ne justifie pas l'absence d'une planification intégrée des transports dans la région métropolitaine. Dans son rapport 2008-2009, le vérificateur général du Québec demande d'ailleurs au MTQ qu'il mette à jour sa planification du transport dans la région métropolitaine. Il est inacceptable que le MTQ prévoie investir des milliards de dollars dans des projets d'infrastructures routières sans vision intégrée et cohérente des besoins à l'échelle régionale.

Comme le souligne le vérificateur général, « l'annonce d'investissements importants pour la mise à niveau des infrastructures au cours des prochaines années est un moment particulièrement propice à la réflexion. En effet, il est important de bien planifier et d'orchestrer les interventions qui seront réalisées dans une perspective à long terme ». Il affirme que « le MTQ doit assumer un rôle de leader dans le développement du transport. Il doit viser à ce que les différents acteurs s'entendent sur les priorités fixées, lesquelles découlent d'une vision régionale concertée qui tient compte des orientations gouvernementales élaborées par le MAMR en matière d'aménagement du territoire et des autres enjeux ». Il recommande au MTQ « de développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions ».

Le MTQ a « amorcé une démarche visant à se doter d'un plan de mobilité durable pour la région de Montréal [...] Cet outil de planification à l'échelle régionale établira les enjeux, les axes de solutions et les priorités d'intervention à l'égard du transport des personnes et des marchandises. Il favorisera également la cohérence des interventions par la mise en place d'un mécanisme de concertation avec les acteurs jouant un rôle significatif dans le développement de la grande région de Montréal. Ce plan, qui présentera une vision globale et intégrée, permettra d'évaluer les incidences à court et à long terme de l'ensemble des interventions du MTQ, notamment sur la santé publique, le contexte social, l'économie et l'environnement. De plus, le plan prévoira un suivi continu des résultats, afin d'évaluer la pertinence des cibles établies et l'adéquation entre les interventions réalisées et les résultats obtenus »². Évidemment, nous nous réjouissons de l'amorce d'une telle démarche. Nous affirmons toutefois qu'**elle doit impérativement être menée préalablement à l'arrêt d'un scénario de réfection du complexe Turcot** qui aura des incidences sur l'environnement, la santé et la qualité de vie dans l'ensemble de la région de Montréal pour les 40 années à venir.

4) LA RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES ET DE LEURS IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

Les incidences sérieuses sur la santé et l'environnement des réseaux de transport actuels sont bien connus. Dans la région métropolitaine, le transport est responsable de 85% des émissions d'oxydes d'azote, de 43% des émissions de composés organiques volatils, de 30% de la matière particulaire et de 47% des gaz à effet de serre³. Les troubles de santé pulmonaire et cardiovasculaire causés par ces polluants, qui peuvent aller jusqu'à la mortalité et qui touchent particulièrement les personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, malades), sont intolérables dans une société qui prétend accorder la priorité à la santé de la population. Ces effets sont particulièrement aigus à proximité des voies à grande circulation. Il faut ajouter à ce bilan les traumatismes routiers, dont sont particulièrement victimes les usagers vulnérables de la route que sont les piétons et cyclistes et dont le nombre croît avec toute augmentation de la circulation automobile.

Les changements climatiques dus aux émissions massives de gaz à effet de serre, auxquelles contribuent largement le transport routier, auront aussi des impacts majeurs sur l'environnement, la

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ2* (Questions des participants adressées à M. Alain-Marc Dubé du ministère des Transports), juin 2009, 28 pages.

³ Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2006. *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, 132 p.

santé humaine et l'économie à moyenne échéance. En milieu urbain, ils auront entre autres comme impact d'aggraver l'effet d'îlot de chaleur et d'accroître la fréquence, la durée et l'intensité des canicules. Il est devenu vital de prendre en compte l'ensemble de ces considérations dans une planification intégrée et à long terme des systèmes de transport qui vise à réduire considérablement le nombre de déplacements automobiles.

Cet objectif ne peut être atteint qu'en procurant un avantage compétitif aux modes alternatifs de transport, notamment par la réduction de la capacité routière et une augmentation sans précédent de l'offre de transport collectif. Le projet du MTQ, s'il ne propose pas d'augmentation majeure de la capacité routière du complexe Turcot, en propose encore moins la réduction et fait part de bien peu d'ambition en matière de transfert modal vers le transport collectif.

Ce transfert de part modale nécessite d'implanter une offre structurante de transport collectif. Ce n'est certainement pas la timide voie réservée – ajoutée au nombre actuel de voies de circulation, donc accroissant la capacité routière – prévue par le MTQ sur la 20 qui incarne cette option! Il faut offrir aux résidents des quartiers excentrés et villes de banlieues des infrastructures qui leur assureront des déplacements efficaces vers leur lieu de travail au centre de l'agglomération et particulièrement au centre-ville complètement congestionné. Cette offre massive devrait être mise en place avant la réfection du complexe Turcot, ce qui rendrait possible la réduction de la capacité routière.

5) L'INTÉGRATION DU PROJET AU MILIEU DE VIE

Les autoroutes urbaines ont comme résultat de dégrader le milieu dans lequel elles sont construites. « L'autoroute urbaine crée [...] une tension entre la fonction de transport et l'habitat, voire entre son utilisateur et le riverain : réservée aux véhicules motorisés, elle s'inscrit dans une logique métropolitaine » et contribue au « mouvement de rénovation urbaine et [à] l'effort de décentralisation vers les nouvelles banlieues » mis de l'avant à partir des années 1950⁴. Les quartiers traversés par les diverses composantes du complexe Turcot n'ont pas échappé à ces répercussions et le projet de réfection bien intégré à son milieu doit permettre de réduire considérablement cette tension, mentionnée par Sénécal *et al.*, qui perdure.

Certains éléments du projet présenté par le MTQ auraient plutôt comme conséquence d'aggraver la fracture créée il y a 40 ans. Le rabaissement sur talus de plusieurs voies actuellement surélevées créera une barrière complète qui maintiendra ou même renforcera l'enclavement de certains secteurs. Cela risque en plus de dégrader la qualité de l'air au niveau des résidences et, par conséquent, la santé des habitants, en ramenant la circulation plus près du sol. Enfin, le déracinement de centaines de personnes suite à la démolition de leurs logements requise par le déplacement d'une voie longeant la rue Cazalais, malgré les promesses du MTQ du maintien de l'offre de logements dans le quartier, n'aide en rien à fermer la cicatrice et à consolider le tissu social, au contraire.

Si l'axe nord-sud de l'échangeur Turcot (A-15), essentiel aux déplacements interrégionaux des personnes et des marchandises, est crucial pour l'économie régionale et même provinciale, nous croyons que l'axe est-ouest pourrait être très bien desservi par d'autres configurations que les autoroutes actuelles. Nous exhortons le MTQ d'examiner, *avec l'ensemble des acteurs concernés*, des scénarios innovateurs d'aménagements qui permettraient de développer une trame urbaine répondant bien aux besoins du secteur et qui serait des plus profitables pour l'agglomération montréalaise par l'offre de logements, de commerces et autres services de proximité et par les revenus fonciers qu'elle apporterait.

Afin de construire une communauté durable, ce nouveau développement devrait miser sur la densité d'occupation, la mixité des usages, la connectivité entre les lieux d'échange, les logements sociaux et abordables, le transport collectif, les aménagements pour transport actif et la réintégration de la nature dans le milieu. À cet égard, des exemples de projets de réhabilitation d'anciens cours d'eau canalisés et enfouis (le plus spectaculaire étant celui de Séoul) pourraient être très inspirants. La

⁴ Sénécal, G., J. Archambault et P.J. Hamel. 2000. « L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation ». Dans Saint-Laurent, D. et G. Sénécal. *Les espaces dégradés*. Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 272 p.

réhabilitation de la rivière Saint-Pierre deviendrait un symbole très fort des liens à rétablir entre nos communautés et la nature et de la volonté d'instaurer un développement durable.

En conclusion, nous souhaitons voir le MTQ adopter une nouvelle culture de concertation dans la planification des systèmes régionaux de transport à Montréal. Cette concertation doit inclure, notamment, les autorités de santé publique et les administrations municipales de la région de Montréal afin que les projets planifiés permettent de concrétiser un développement réellement durable de la région.

Par la vision à long terme qu'elle s'est donnée par l'entremise de ses plans et politiques, vision que ses citoyens appuient massivement, Montréal pourrait entrer de plain-pied dans le 21^e siècle... à la condition que les instances gouvernementales provinciales ne viennent pas toujours lui imposer des projets dignes du siècle passé!