

Mémoire présenté au BAPE

Dans le cadre de la consultation publique sur le

**PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT
À MONTRÉAL, MONTRÉAL-ouest ET WESTMOUNT**

Par

Gilles Beaudry, ing., M.Urb., M.A.P.

Le 17 juin 2009

1. PRÉSENTATION

L'auteur est un résident de Montréal qui s'intéresse à l'amélioration de la qualité de vie de ses concitoyens. Il possède une formation en génie, en urbanisme et en gestion publique et a œuvré plus de trente années comme ingénieur civil, urbaniste, administrateur et gestionnaire dans le domaine municipal. Il a participé, depuis la fusion de Montréal en 2001, à plusieurs études et consultations publiques concernant, entre autres, le Plan d'urbanisme et le Plan de transport de Montréal et divers projets du BAPE et de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

2. NOTRE INTÉRÊT DANS LE PROJET

Nous croyons que le réaménagement des grandes infrastructures de transport comme le complexe Turcot, avec une durée de vie d'environ une cinquantaine d'années, constitue un enjeu de la plus haute importance pour Montréal et la région, tant du point de vue économique, social, environnemental que du développement durable. Le complexe Turcot a été conçu dans les années 1960 comme un projet répondant aux besoins de déplacement des automobiles et des camions selon les normes de l'époque. Il n'était pas question alors des problèmes de changement climatique et de développement durable.

3. LE PROJET DU MTQ

Selon le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'échangeur Turcot est aujourd'hui en fin de vie utile. L'an dernier, le Ministère a dû dépenser plus de 20 millions de dollars seulement en travaux d'entretien, en plus de fermer des voies de circulation durant plusieurs mois consécutifs. Le MTQ propose de reconstruire sensiblement les mêmes structures plus près du sol, sur remblai. Le Ministère tient à préserver la capacité de son échangeur et considère que le transport en commun qui pourrait être prévu aura un impact minime, soit une diminution d'environ 6600 personnes par jour.

Le MTQ n'a pas soumis de solution autre que la reconstruction proposée. Le coût du projet est estimé à 1,5 milliard de dollars pour une durée de 7 ans. Le projet doit faire l'objet d'un partenariat public-privé (PPP) pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation du complexe Turcot. Des discussions seraient en cours avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'aménagement d'un corridor exclusif de transport en commun, au centre de l'autoroute 20, mais ce projet n'est ni aménagé ni financé dans le cadre du projet de reconstruction.

4. LA LOI QUÉBÉCOISE SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La *Loi sur le développement durable* a été sanctionnée le 19 avril 2006. Le développement durable est une forme de « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ».

La loi établit un nouveau cadre de gestion pour tous les ministères et entreprises du gouvernement du Québec.

La loi donne une définition du développement durable pour le Québec et identifie 16 principes à prendre en compte par l'administration publique dans ses interventions, tout en confiant au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs les responsabilités de coordonner l'action gouvernementale et de promouvoir le développement durable au sein du gouvernement et de la société québécoise.

La loi balise la réalisation d'une stratégie gouvernementale de développement durable axée sur les résultats et identifie des moyens de suivi rigoureux des actions entreprises pour rencontrer les objectifs de cette stratégie.

L'article 6 de la loi décrit chacun de ses principes :

« santé et qualité de vie », « équité et solidarité sociales », « protection de l'environnement », « efficacité économique », « participation et engagement », « accès au savoir », « subsidiarité », « partenariat et coopération intergouvernementale », « prévention », « précaution », « protection du patrimoine culturel », « préservation de la biodiversité », « respect de la capacité de support des écosystèmes », « production et consommation responsables », « pollueur payeur », « internalisation des coûts ».

En juin 2004, le rapport du Vérificateur général du Québec, qui inclut le chapitre « Le développement durable du Québec », examine l'encadrement du développement durable au gouvernement du Québec et les changements organisationnels et structurels nécessaires à une meilleure interprétation du concept, aux actions des ministères, à une plus grande sensibilisation du personnel et à une reddition de comptes basée sur des objectifs et des cibles à atteindre.

Le 12 décembre 2007, la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2009 a été déposée à l'Assemblée nationale.

5. LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), créée en 2000, doit entre autres préparer un schéma métropolitain d'aménagement et de développement de son territoire. La CMM a adopté en février 2005 un projet de schéma d'aménagement et a procédé à des consultations publiques. Suite à la réception, en juin 2005, de l'Avis du Gouvernement sur le projet de schéma et au dépôt du rapport des consultations publiques, la CMM prépare le schéma métropolitain d'aménagement et de développement dont l'adoption prévue à la fin de 2006 n'est pas encore en vigueur.

Une des attentes gouvernementales à l'égard de la CMM était « le soutien au développement du transport collectif et des solutions de remplacement aux déplacements solo-conducteurs ».

6. LA VILLE DE MONTRÉAL

Le Plan d'urbanisme, adopté le 23 novembre 2004, mise sur une réduction de la dépendance à l'automobile et à une utilisation accrue du transport collectif sous tous ses modes pour desservir les centres d'emploi et favoriser une densification du développement résidentiel ainsi que la consolidation du tissu urbain.

Le Plan de transport 2007, *Réinventer Montréal*, propose toute une gamme de projets structurants pour faire du transport collectif et actif le moyen privilégié pour se déplacer sur le territoire de l'île. Le Plan préconise une réduction de l'utilisation de l'automobile afin de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre et améliorer la qualité de vie des citoyens.

Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, adopté en avril 2005, confirme l'engagement de Montréal envers la poursuite du développement durable sur son territoire.

La Ville de Montréal vient d'annoncer l'adoption d'une nouvelle politique de développement durable en s'engageant à rencontrer les critères de certification LEED OR pour la construction de tous ses futurs bâtiments et la certification LEED ARGENT pour les rénovations.

7. MOBILISATION DES GRANDES VILLES À L'ÉCHELLE DE LA PLANÈTE POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Que ce soit sous l'égide des Nations-Unies ou de mouvements comme URBAN AGE, le C40, le New Urbanism ou le Smart Transport, la lutte pour une vision nouvelle du développement durable se fait surtout au niveau des villes. Des élus, des

gestionnaires, des experts, des groupes communautaires et des citoyens de partout sur la planète se rencontrent pour réfléchir et trouver des solutions aux problèmes qui les confrontent dans le développement de leur ville.

URBAN AGE, « *a worldwide investigation in the future of cities* » est une initiative de la London School of Economics et de la Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. URBAN AGE suscite et favorise un dialogue mondial entre les élus, les experts universitaires et les gestionnaires sur le futur des villes. URBAN AGE croit que les leaders des grandes villes peuvent apprendre entre eux à trouver les meilleures solutions locales aux défis globaux dont ceux des changements climatiques et de l'environnement. Depuis 2005, neuf Conférences ont été tenues :

- | | |
|-----------------|---------------|
| - février 2005 | New York |
| - juillet 2005 | Shanghai |
| - novembre 2005 | Londres |
| - février 2006 | Mexico |
| - novembre 2006 | Johannesbourg |
| - novembre 2006 | Berlin |
| - novembre 2007 | Mumbai |
| - décembre 2008 | Sao Paulo |
| - novembre 2009 | Istanbul |

En juin 2010, un Sommet mondial est prévu à Berlin.

Le C40 (voir figure p. 7) est un ensemble de 40 grandes villes à travers la planète qui ont été reconnues pour leur engagement exceptionnel dans la réduction des gaz à effet de serre. Elles sont citées comme catalyseurs pour inciter d'autres villes à agir.

Beaucoup d'autres initiatives pour adopter une nouvelle vision de développement plus convivial et respectueux pour l'environnement et les citoyens se retrouvent sur le web, soit sur le terme New Urbanism ou Smart Transport, soit sur les noms de personnes, tels que ceux des experts invités à rencontrer des groupes communautaires ou autres. Tapez les noms suivants et vous serez étonnés : Mark Watts, de la firme Arup, London, et les Américains Norman Garrick; Paul Moore; Ian Lockwood et John Norquist.

Nous incluons à la page 8 le tableau préparé par Norman Garrick, ingénieur et directeur du « Centre for Transportation and Urban Planning, University of Connecticut », qui était un expert invité par la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, lors de l'Atelier du 3 avril 2009 sur la requalification des autoroutes en milieu urbain et ses impacts environnementaux et économiques.

8. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le projet de reconstruction du complexe Turcot, tel que préparé par le MTQ, ne rencontre pas les critères et exigences de la *Loi sur le Développement durable du Québec* puisqu'il n'a pas étudié de solutions alternatives à la seule proposition de démolir les structures existantes en hauteur et de les reconstruire au niveau du sol sur des remblais. Le projet n'a pas intégré de mesures favorisant les transports en commun. On retrouve un projet autoroutier dans un milieu développé, sans recherche d'intégration à ce milieu. Bien plus, on propose des démolitions dans un secteur qui en avait déjà subies beaucoup lors de la construction originale. On ne prend pas en compte toutes les initiatives de développement durable par le gouvernement du Québec, les municipalités et un foule d'organismes engagés à changer la culture de l'utilisation de l'automobile comme mode de transport privilégié en milieu urbain.

Le projet, tel que présenté, va carrément à l'encontre du Plan d'urbanisme et du Plan de transport de Montréal qui veulent réduire l'usage de l'automobile au profit des transports en commun et des transports actifs.

Nous ne croyons pas qu'il soit possible d'ajuster le projet pour rencontrer les défis du XXI^{ème} siècle.

Nous recommandons que le BAPE rejette ce projet et que le Gouvernement, avec les ministères concernés, s'adjoignent les meilleurs experts qui partagent les objectifs de la Politique de développement durable du Québec et ceux de la Ville de Montréal pour une analyse et l'élaboration d'un projet de transport intégré à l'aménagement du milieu, et ce en collaboration avec tous les organismes impliqués.

9. MORATOIRE SUR LE PPP

Le décret 1052-2008 du 29 octobre 2008 précise que la ministre des Transports est autorisée à définir un projet de PPP pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation du complexe Turcot.

La commission du BAPE doit présenter son rapport au gouvernement du Québec d'ici le 11 septembre 2009.

Considérant que le projet de reconstruction du complexe Turcot pourrait être sérieusement modifié ou même abandonné pour un nouveau projet, nous recommandons que toute décision concernant le dépôt de l'avant-projet préliminaire des réseaux routiers et ferroviaires ainsi que le lancement de l'appel de qualification soient reportés après la décision du gouvernement du Québec sur les recommandations du BAPE.

LEARN FROM OTHERS – THE C40



Cities in the Ecological Age

Figure tirée de : *Sustainable Cities in the Ecological Age*, présentation faite à Montréal le 29 avril 2009 par Mark Watts, directeur de ARUP, Londres, dans le cadre d'une conférence URBA 2015 sur le thème de « la ville de Dongtan, une des cités écologiques du XXI^e siècle », organisée par le Forum URBA 2015, Département d'études urbaines et touristiques (DEUT), École des sciences de la gestion, UQAM.

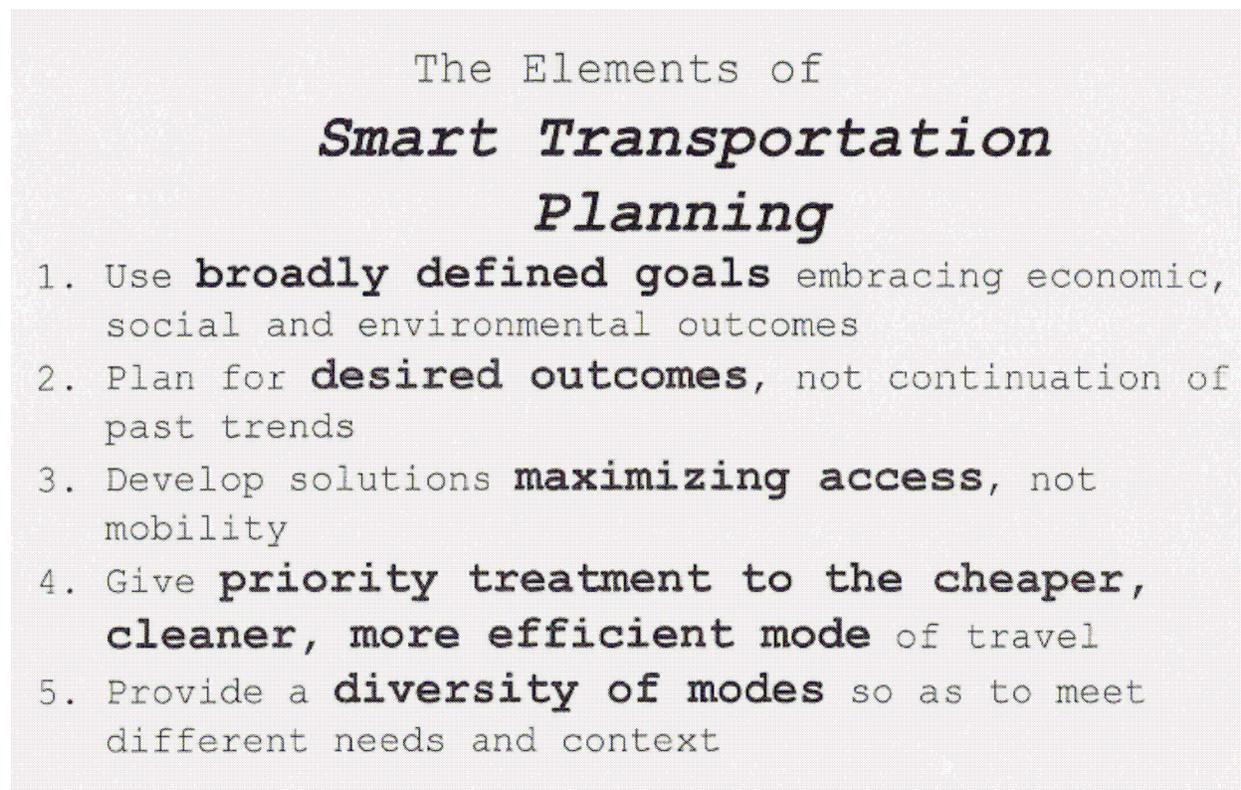


Tableau : *The Elements of Smart Transportation Planning*, tiré d'une présentation de Norman Garrick, ingénieur et directeur du Centre for Transportation and Urban Planning, University of Connecticut, invité à titre d'expert par la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal lors de l'Atelier du 3 avril 2009 sur la requalification des autoroutes en milieu urbain et ses impacts environnementaux et économiques.