

TURCOT, C'EST TELLEMENT PLUS QU'UNE AUTOROUTE

Mémoire présenté dans le cadre des Audiences
Publiques du Bureau en Environnement

Présenté par Mme Carole Thériault
Citoyenne de la rue Cazalais dans le Village des Tanneries

Montréal, juin 2009

**PLUS BAS,
PLUS GROS,
PRESQUE PAREIL,
MAIS PIRE !**

**QUAND ON VEUT, ON PEUT !
ON PEUT FAIRE AUTREMENT,
ON DOIT FAIRE MIEUX !**

UN POINT DE VUE CITOYEN

PRÉAMBULE

Plus j'avance en âge, plus je déplore, voire exécère, le galvaudage des mots et leurs concepts.

La **mondialisation**, par exemple, c'est surtout un concept d'économie occidentale ; qu'un élément d'une réalité globale beaucoup plus vaste. Son échafaudage, conçu sur des prémices incomplètes, explique ses dérives et ses ratés essentiellement immorales: crises (financière, écologique, éthique, politique, justiciable,...), appauvrissement et exclusion de masse, impunité, etc.

Tant que nous accolerons des concepts globaux à des champs qui ne sont que partiels, nous n'aurons que des solutions inappropriées puisque conçues à l'intérieur d'une vision limitée.

Nous devons réellement globaliser nos pensées, nos solutions, nos actions.

Ainsi, dans le contexte de ce méga chantier de reconstruction du complexe Turcot, dont celle de l'autoroute Ville-Marie (A-720), le ministère des Transports du Québec (MTQ) ne peut en être le seul maître d'œuvre. Le site de reconstruction se dressant sur l'île de Montréal, de nombreux autres acteurs, dont les citoyens, doivent être consultés, en amont, pour l'élaboration d'un projet de transport intégré, qui ne soit pas qu'autoroutier.

...

On ne conçoit bien que ce que l'on comprend, et l'on ne peut comprendre ce qu'on ne connaît pas. Ce n'est qu'en cours du BAPE que j'ai compris les difficultés des résidents de Ville Saint-Pierre, Côte-des-Neiges, etc. qui, situés en haut de la falaise St-Jacques, ont peu d'options pour se rendre à La Salle, par exemple, ou au centre-ville.

Ne serait-il pas mieux d'aménager différents accès supplémentaires nord-sud, de type rues traversantes (on a mentionné par exemple l'extension du bd Cavendish), en lieu et place de bretelles ne menant principalement qu'à l'A-720 ? Diversifier l'offre routière aux citadins plutôt que de les amener à augmenter ou subir une congestion, par effet d'étranglement, dans un corridor est-ouest ?

Je suis résidente locataire du Village des Tanneries, sur la rue Cazalais. Le côté nord où j'habite, tout comme le côté ouest adjacent de la rue Desnoyers et le 780 St-Rémi, sont menacés d'expropriation par le MTQ pour une portion du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, à savoir l'autoroute Ville-Marie (A-720).

J'ai emménagé sur la rue Cazalais à l'été 2006. C'est en parcourant les alentours avec mes deux vieilles compagnes (mes chiens sont ma seule famille) dans les jours qui ont suivi que j'ai découvert mon nouveau milieu avec ravissement !

L'enchantement a été spontané ! Ça s'est passé sur l'Allée des Tanneries où j'ai retrouvé des états de mon enfance de banlieue... en ville ! Si les haies de saules avaient été aménagées conformément à un mur végétal antibruit, l'illusion bénéfique aurait été accrue.

1. La banlieue, l'auto, le trafic..., je connais !

Mettons tout de suite une chose au clair : j'ai une voiture. Pour moi, comme pour beaucoup d'autres, l'auto c'est la liberté, le confort, la flexibilité.

Je connais la banlieue pour y avoir grandi. Ma banlieue, comme bon nombre d'autres, a été érigée sur des marécages et milieux humides, sans vergogne, mais peut-être dans l'ignorance d'alors ! Des exemples récents nous montrent toutefois, qu'en dépit de nouveaux règlements de protection de la nature, les pratiques continuent, en toute conscience de l'illégalité.

J'y ai détesté mes années de jeune adulte. Les déplacements en transport public étaient lents, quand ils n'étaient pas compromis par des grèves rotatives, les correspondances inefficaces, sources de frustration. Puis est venu l'achat d'une première voiture, l'expérience de l'endettement et des longues files de trafic ; autre type de frustration... et expérimentation du stress. Bref, j'ai quitté la banlieue afin d'éviter les longs allers-retours quotidiens pour me rendre au travail.

Suivront un déménagement, un retour aux études, puis l'arrivée dans le Sud-Ouest pour me rapprocher de mon nouveau lieu de travail (parce que Montréal, c'est vaste aussi). Ce faisant, je découvre, avec bonheur, un mode de vie simplifié par cette proximité du travail. **Depuis 1995, cette recherche de proximité emploi logis sera au cœur de mes démarches futures et toutes se feront dans Saint-Henri.**

2. Saint-Henri

J'ai eu la chance d'emménager sur la rue Bérard. Ça se trouve juste à l'ouest de l'av. Atwater, et de l'autre côté, en face, il y a le Marché public.

À l'époque, je ne connaissais pas le concept d'embourgeoisement, ni ses conséquences. Les berges du canal Lachine étaient amples, vertes et naturelles. Devant chez moi, l'arrière du Marché n'offrait pas encore de stationnement, mais un autre espace naturalisé bienfaisant. Les espaces verts étaient nombreux et variés pour Friponne et moi. L'horizon était dégagé : un écrin de verdure de part et d'autre d'une longue route bleue, qui favorisait le bien-être. J'y ai fait la **rencontre de mon tout premier castor**, moi, qui avait habité longtemps dans un environnement beaucoup moins urbanisé !

Encore endettée, j'ai pu trouver un plus petit logement sur la même rue. L'adoption de Fanny, qui habitait pourtant le même immeuble, juste à côté, provoqua mes premiers revers en matière de logement. Le premier, en raison de mes choix d'adoption ; le deuxième, induit par l'avidité quasi généralisée propagée sous l'action spéculative menée par l'embourgeoisement.

Mon quartier d'adoption changeait, et pas pour le mieux des plus démunis ou autrement fragilisés ! Du vert au gris, la verdure était remplacée par du béton ; les berges allouées aux plus offrants, la modicité des logis en voie de disparition.

Un taudis insalubre commandait un loyer outrancier. N'eut été ce déplorable état de fait dans lequel nous avons vécu, survécu, il y avait quand même le grand terrain de jeux de Gadbois, les écluses du Canal où j'ai pu y observer avec étonnement **mon premier grand héron et un autre oiseau rare** dont j'ai malheureusement oublié le nom depuis!

J'ai tout connu, j'ai **beaucoup perdu** dans le contexte du **développement du Sud-Ouest** qui promettait pourtant le maintien et l'accès à l'emploi pour la population locale d'origine.

3. Le Village des Tanneries

Je n'arrivais donc pas de loin en m'installant sur Cazalais, à peine un kilomètre !

Pourtant, **j'avais cette impression d'avoir changé de ville !**

Ce qu'il y a au Village, c'est d'abord une communauté restreinte. L'anonymat urbain s'y applique aussi, mais il y est plus relatif. Forcément, à moins d'y vivre, ou pour quelques-uns, d'y travailler, on se connaît de vue un peu plus.

Je n'avais jamais vécu, par exemple, une attention inattendue, toute serviable, d'un livreur de dépanneur venu cogner à ma porte, au 2^e étage, pour m'éviter une contravention de stationnement. **Merci Yves !**

Certains membres de la communauté, plus que d'autres au début, ont restauré les mornes abords des axes majeurs de transport qui enclavent le Village au nord et au sud : l'A-720 et le Grand Tronc, tous deux bordés, de terrains vagues et en friches, entretenus au minimum par une tonte occasionnelle.

Quand je suis arrivée, une double haie de saules poussait entre le chemin de fer et le Village. Une allée en poussière de roches (souvenirs d'espaces parisiens), l'Allée des Tanneries, longeait le côté nord de cette haie, puis un premier groupe de jardinets communautaires en baquets et deux bacs triples de compostage s'intégraient au reste de la bande verte.

J'étais heureuse de lire sur un babillard de style campagnard qu'un programme triennal de Pro-Vert avait initié ce projet mariant recherches scientifiques de décontamination de sols par phytothérapie, installations de jardinets, remise, récupérateurs d'eau, soutien aux jardiniers,...

En parallèle, Mme Jody Negley, une voisine, obtenait les services bénévoles de M. Daniel Roy, jardinier à la Ville de Montréal, pour aménager le terrain laissé en friche par le MTQ depuis l'expropriation et la démolition de tout ce qui se trouvait sur la rue St-Jacques entre les rues de Courcelles et St-Rémi pour la construction de l'A-720, il y a 33 ans. **Merci Jody !**

4. Méconnaissance et préjugés

Je peine à retenir les mots qui veulent sortir en réaction à certaines inepties entendues il y a quelque temps. Des personnages publics se permettaient des jugements expéditifs, soutenus d'aucun instant d'analyse, à propos du désir des citoyens à habiter leur quartier. ***Pourquoi ces gens tiennent-ils tant à rester près de l'autoroute ?***

Même M. Dubé, le chargé du projet de reconstruction, y est allé d'une remarque que je préfère qualifier de maladroite pour ne pas y voir autre chose.

Je répondrai aux premiers que Montréal a été fondée en 1642. L'autoroute Ville-Marie, derrière chez moi, n'y est que depuis 1972.

Avec le recul, j'avance l'hypothèse que M. Dubé n'anticipe pas d'appréhension à déménager parce qu'il habite probablement un quartier récent. Je n'étais pas non plus attachée à une banlieue sans histoire et sans particularité.

Il en va tout autrement dans un milieu riche d'une histoire qui s'exprime à travers son patrimoine, sa toponymie, la mémoire collective. Un milieu qu'on adopte pour sa proximité au centre-ville qui ne le prive pas de vastes espaces, sa vitalité communautaire, le sentiment d'appartenance qu'on y développe, le sentiment de sécurité, le sens de la tolérance et tout ce qui contribue à une bonne qualité de vie.

5. Histoire

De façon générale, Saint-Henri n'est pas simplement, ou uniquement, un quartier ouvrier de Montréal. **Il a un riche passé, par son ancien village de tanneurs dont l'histoire remonte aussi loin qu'au XVII^e siècle.**

L'établissement de la première tannerie remonte à 1686, moins de 50 ans après la fondation de Ville-Marie.

Jusqu'en 1781, le village se porte bien en raison des différents avantages que lui procure son emplacement. Au début de XIX^e siècle, les Tanneries des Rolland constituent un petit village implanté le long du Upper Lachine Road. **La communauté est «tricotée serrée».** Vers 1810, une première chapelle est bâtie et nommée Saint-Henri, fort probablement en l'honneur du supérieur de l'ordre des sulpiciens de l'époque.

Malgré la fermeture de la dernière tannerie artisanale au cours des années 1860, les liens unissant le territoire et ses anciennes tanneries sont tellement forts dans la mémoire collective que même le gouvernement canadien y fait référence.

Le 2 juillet 1867, la paroisse plus vaste, reçoit officiellement le nom de Saint-Henri des Tanneries, en référence au principal village qui la compose. **La prépondérance de Saint-Henri des Tanneries sur les deux autres villages de la paroisse s'illustrera enfin dans le nom «Saint-Henri» choisi pour désigner la municipalité constituée en 1875.**

St-Henri des Tanneries est protégé pendant un certain temps, mais à l'aube de l'ère industrielle, des investisseurs, déjà, acquièrent des terrains pour les lotir et les revendre. L'époque est aux machines et aux cheminées fumantes, à la consommation et à la spéculation. En 1950, on parlait d'ère moderne ; aujourd'hui, c'est le développement durable..., mais la réalité demeure la même.

Les sols, libérés par l'expropriation puis le changement de vocation de la Cour Turcot, sont déjà dans la mire de développeurs immobiliers. Les arrondissements ou villes périphériques en réclament aussi l'utilisation pour du développement qui ne sera pas réservé aux victimes d'expropriation.

6. L'affront du modernisme

Le coup d'envoi des travaux de l'autoroute Est-Ouest est donné en 1970. À l'origine, le tracé préconisé par le gouvernement provincial passait «au cœur des quartiers Saint-Henri, Sainte-Cunégonde et Saint-Joseph», révélant **le peu de valeur que ces territoires et ses résidents avaient aux yeux de certains planificateurs.**¹

«La barrière sociale qui sépare Saint-Henri de Westmount a toujours été bien claire et nette dans l'esprit de tous les citoyens des deux zones ; après la construction de l'autoroute est-ouest (...), une barrière de béton en assurera l'étanchéité.»²

Ubi solitudinem faciunt, pacem appellant (*Où ils font un désert, ils disent qu'ils ont donné la paix.*)³ Ces mots s'appliquent aux conquérants qui tentent de justifier leurs ravages par l'apport de la civilisation. Depuis plus de 300 ans, nous l'avons vu pour le Village des Tanneries, les conquérants sont des promoteurs immobiliers informés de l'érection prochaine d'une route. À l'époque, on justifiait les ravages - perte de

¹ Séguin, Catherine. *Herméneutique de la forme urbaine ...*, 2008.

² Anonyme. *Le Devoir*, 26 novembre 1971, p. 11.

³ Extrait de *Vie d'Agriola*, par Tacite, **historien latin du 1^{er} siècle**, qui y dénonçait les excès des Romains.

superficie agraire - par l'accès de modestes ouvriers à la propriété. Les conquérants contemporains sont toujours les promoteurs immobiliers, les constructions routières financées par les contribuables comme hier, mais puisque le tissu urbain est désormais développé, on justifie les ravages - **expropriations sauvages, désormais assorties d'un dédommagement minimal honteusement disproportionné eu égard à la perte de ses repères familiaux, et menaces sur l'écosystème** - par l'apport du progrès (comprendre érection ou élargissement d'autoroutes pour desservir des nouveaux développements immobiliers en banlieue). Seules nuances :

- un slogan publicitaire vantant la mission du BAPE, *Votre participation est essentielle !*, vidé de toute sa substance ;⁴
- création dudit organisme qui ne peut plus être qualifié de **démocratique** tant il est inflexible, inhumain et sourd aux besoins et réalités des citoyens qu'il prétend servir ;
- processus de compensation faussement démocratique ;

7. L'urgence d'agir

En 1965, c'est cette «urgence d'agir» qui a justifié l'expropriation de milliers de personnes pour faire des autoroutes urbaines. La démolition a commencé en 1965 et a continué pendant cinq ans.

L'échangeur Turcot n'a pris qu'environ 18 mois pour se construire. Montréal et Québec voulaient impressionner le monde invité à l'Expo '67. Peut-on faire aussi grand, aussi vite et aussi bien en même temps ? Il est permis d'en douter. Néanmoins, le manque d'entretien et le peu de soucis à évaluer les impacts de sels d'épandage sur les structures ont compromis sa durée de vie.

Cinq ans plus tard, plus de 850 maisons et entreprises ont été démolies pour faire place à l'autoroute Ville-Marie, inaugurée, pour la section de l'échangeur Turcot à la rue Guy, en novembre 1972.

L'urgence d'agir nous prive de réflexion globale ! Elle conduit à prendre des raccourcis sur le plan éthique ! Elle est peu propice à l'innovation durable ! (Doit-on vraiment se réjouir d'une pérennité d'ouvrage limitée à 50 ans ?) Elle ne tient pas compte de tous les paramètres de façon générale, mais spécialement dans un contexte de crises multiples. Elle rend les promoteurs plus suffisants, et dans un contexte BAPE qui n'arrive plus à favoriser ni la transparence ni l'accès à des informations claires et complètes, ils nous assènent d'explications volontairement inaccessibles !

8. Développement durable

Souvent, de la fenêtre de ma cuisine, j'ai rêvé à des solutions, le plus souvent végétales. Elles combinaient la présence de quelques groupes de grands conifères en

⁴ Voir chapitre *Processus BAPE*

devenir dans un terrain naturalisé au fil du temps, un mur végétal antibruit en maturation, une structure discrète liant des fils en hauteur sur lesquels pousseraient des vignes vierges⁵, l'ajout d'autres feuillus d'importance. Puis, ce sont quand même les gestes à poser dans le contexte d'une crise écologique actuelle qu'il faut soigner de nos abus, négligences et indifférence, j'ai rêvé. Je pensais à divers soutiens financiers et subventions aux propriétaires d'immeubles jouxtant des corridors autoroutiers d'importance, aujourd'hui, pour rénovations et végétalisation des murs et des toits. Pour un vrai début de solution à une «carbonneutralité», pour protéger le seul écosystème favorable à tant de biodiversité, le seul que nous ayons et dans lequel nous sommes adaptés et qui soutient de moins en moins nos courses à tous crins : surconsommation, surexploitation des ressources (tant humaines qu'environnementales), surpassements, déraisons, il faut changer notre rapport à nous-mêmes, au temps et à cet écosystème unique.

L'ONU a chargé un groupe de scientifiques d'étudier le réchauffement de la Terre. Nous ne pouvons plus, et nous ne devons plus, ignorer les prévisions inquiétantes de l'évolution du climat selon le GIEC, reconnu par un Prix Nobel de la Paix en décembre 2007.

Nous savons où nous mènent nos actions inconsidérées, nous connaissons maintenant les conséquences à continuer de construire des projets tout droit sortis des années 50.

Processus BAPE

Je ne suis pas la seule à vous avoir dit qu'il s'agissait d'une première expérience BAPE.

J'ai trouvé ça extrêmement éprouvant !

Il fallait bien sûr assister à la première partie pour être informé du projet de reconstruction.

Il me serait apparu plus équitable d'avoir une période de temps beaucoup plus allongée entre les deux parties du mandat d'audience publique. Déjà que des demandes d'experts pour obtenir de l'information n'ont été, encore à ce jour, obtenues. Pour le citoyen lambda, c'était assez difficile de poser des questions pertinentes, vu ce contexte, l'ampleur du projet et la pléthore de ses impacts à des niveaux évidents, mais aussi insoupçonnés.

On m'a dit que je voulais peut-être en faire trop !

Ça m'a choquée ! Dans un premier temps, je ne m'explique pas l'urgence de se prononcer sur un projet inachevé, incomplet et en évolution. Dans un deuxième temps, s'agissant d'un méga projet que nous devons tous payer, en plus des expropriations

⁵ Voir photo de l'Allée des Motards (rue Cazalais nord) donnant vue sur l'autoroute Ville-Marie.

qui bouleversent de nombreuses vies et un quartier, il me semble qu'un meilleur exercice de démocratie aurait été servi dans un délai plus approprié.

Cet échéancier, des plus serrés, imposé et orchestré par le MTQ lui-même, n'est pas de nature à une vraie et pleine participation citoyenne. Une preuve étant que peu de citoyens directement concernés se soient présentés.

Pour ma part, je ne pourrais compter toutes les heures de préparation investies, en plus de celles consacrées au quotidien, dans des conditions particulières de vie personnelle et professionnelle. Et ça n'inclut pas le temps perdu, en qualité de vie : stress, insomnie, envahissement obsédant, ...

Je néglige l'entretien ménager. Je néglige la cuisine maison. Je néglige les besoins de mes plantes. Je néglige les responsabilités d'engagements envers mes deux chiens. Je néglige ma santé, je prends même des risques sur ma vie. Mon médecin m'a fortement recommandé de consulter des experts dans les plus brefs délais, mais j'ai trop d'urgences à rencontrer.

Je suis insatisfaite du mémoire que je présente. L'avalanche d'informations souvent indigestes pour des profanes, incomplètes, non disponibles ou encore déposées à la dernière minute, la difficulté de trouver des données factuelles me laissent l'impression d'une analyse limitée qui me désole.

Une certaine maîtrise des enjeux est indispensable pour favoriser une réelle expression de tous les points de vue, et elle ne peut se faire dans le contexte où Québec réduit au minimum les délais légaux des consultations.

Il semble bien que ces échéanciers rigides, restrictifs et fixés dans l'urgence, par la propre demande du gouvernement Charest de la tenue d'un BAPE (cette fois, via sa ministre des Transports, Julie Boulet) n'en soient pas à leur première application. L'organisme Nature Québec faisait ce même reproche au même gouvernement le **2 mars dernier** pour le projet d'une mine à Malartic.

Comment Mme Boulet a-t-elle pu se laisser convaincre qu'il était temps de présenter aux citoyens ce **PROJET INACHEVÉ, IMPOPULAIRE, ENCLAVANT, EXPROPRIANT, DÉMESURÉ, NON ÉCOLOGIQUE, SANS VISION, SANS OUVERTURE AUX ALTERNATIVES MOINS INTRUSIVES**,... dans le contexte d'un BAPE qui dispose de si peu de temps à faire ses recommandations, vu son ampleur et l'absence d'un grand nombre de réponses aux questions soulevées par plusieurs citoyens (pas assez nombreux parce que ce projet concerne tous les Québécois; on parle ici d'un projet produisant une bonne partie des GES du Québec)?

Ces citoyens s'ils étaient mieux informés, dans un délai qui tienne compte de leur réalité quotidienne différente de celle du promoteur (dont c'est le boulot, avec tous ses moyens et effectifs), à l'intérieur d'un temps requis à s'approprier un tel projet décrit en langue d'expert, ils auraient raison de se croire traités avec équité !

Il me semble qu'on ne veuille pas donner l'opportunité aux citoyens d'être plus pertinents, créatifs, coopératifs en ne leur permettant pas de bien se préparer au regard de tant d'impacts et conséquences induit par de nombreux paramètres connus ou non, tenus en compte ou non, ou carrément non envisagés et que seul un juste temps de recherches et de réflexions puisse révéler.

Comment peut-on penser qu'ils seront ainsi réellement à même de fournir des arguments validés qui sensibiliseront les commissaires et ensuite s'imaginer de la pleine pertinence de leurs opinions à partir desquelles le BAPE fera ses recommandations ?

Il est d'une évidence indiscutable que le MTQ, gouvernement en tête, impose ce délai si contraignant pour restreindre la mobilisation et les critiques. Cette façon de procéder est moins menaçante, favorise le début de leurs actions, sans un retour aux planches à dessins. Le MTQ impose sa vision inique et unique.

Le **10 mars**, dans son allocution inaugurale à l'Assemblée nationale, M. Jean Charest affirme pourtant, s'agissant des plans de relance coûteux pour redémarrer une économie en crise, «**Le Québec offre et défend (...) Une vision d'une plus grande coopération, d'une plus grande entraide, d'une plus grande justice.**»

VRAIMENT ?

N'y a-t-il pas un principe de droit qui reconnaît l'obligation d'accorder le temps et les moyens appropriés de préparer leur position aux parties concernées pour un exercice de justice réel ?

Le MTQ a pris, lui, tout le temps qu'il estimait nécessaire pour nous présenter un projet, projet qui semble de plus bâclé aux yeux de plusieurs, et que lui-même qualifie de «work in progress», inachevé donc !

Sommes-nous paranos?

En tout cas, on ne nous a pas tout dit !

Voici comment je vois les choses. Le MTQ ne sait pas comment opérer sur l'échangeur Turcot. Au nom de la sécurité, il doit agir pour rassurer une population qui s'inquiète à juste titre.

Cependant, plutôt que de consolider l'A-720 actuelle, comme il a été capable de le faire sur cette même route entre Atwater et Guy, et de procéder avec toute la diligence requise sur l'échangeur le plus problématique, il choisit de **se donner du temps** en faisant ce qu'il sait le mieux faire : construire une autoroute en remblais.

Il envoie à la population le message qu'il est proactif et maître d'œuvre. Pour se faire, il doit exproprier, parce que le remblais - et on parle ici d'un remblai haut de deux étages de maison - exige une emprise du sol énorme.

L'avantage de procéder aux expropriations dès le début est multiple. Le drame humain se jouera dans le premier acte et il espère obtenir l'assentiment ultérieur de la population générale au fur et à mesure de ses travaux. Il gagne du temps à trouver la solution pour l'échangeur. Le haut remblais lui permet de raccorder les bretelles plus facilement, et tant qu'à avoir une si grande enveloppe budgétaire, il préfère refaire que consolider. De plus, quand son ouvrage sera terminé, il pourra mettre plus de pression et revenir justifier la nécessité de poursuivre Ville-Marie dans l'est.

Utopie

Le «rêve» d'une croissance sans limite nous plonge tous dans une crise multiple. On ne peut plus caresser un bond économique, petit ou grand, sans contexte écologique.

La crise écologique est mondiale et elle s'accélère. Les données résumées dans le mémoire soumis par Québec solidaire Saint-Henri-Sainte-Anne sont certainement troublantes. On ne peut plus ignorer l'ensemble des voyants rouges qui s'allument un peu partout. Les scénarios les plus conservateurs du GIEC⁶ sont nettement sous la réalité.

Je n'ajouterais à ce rapport que deux choses.

1. Nous ne devons pas, madame, messieurs les commissaires, nous insensibiliser aux estimations chiffrées de scientifiques ... par l'ONU. Si le MTQ veut son droit de précision, il doit, tout comme l'assemblée ici, être à l'écoute.

J'ai en tête l'image d'un homme sur une plage de l'Asie du Sud-Est regardant venir, sans bouger, et se faisant ramasser par l'arrivée du Tsunami de décembre 2006, je crois. L'incompréhension de ce qui lui arrivait lui a coûté la vie. Vous avez peut-être vous-même vu ces vidéos à la télé.

2. **Nous sommes déjà dans la 6^e extinction massive planétaire.** Lundi, un intervenant nous mentionnait un nombre d'espèces en train de disparaître pendant son allocution. Le problème, c'est que nous ne pouvons pas prétendre à une nomenclature exhaustive, et donc, chiffrer ces pertes. Nous devons cesser la prédation, cesser de piller la Terre.

Le climat terrestre est une machine complexe et notre activité a compromis cet équilibre fragile.

Ou bien, nous adoptons notre mode de vie au climat ; ou bien, notre survie (avant celle de nos enfants) risque fort d'être irrémédiablement compromise.

**NOUS SOMMES À UNE CROISÉE DES CHEMINS ;
L'INDIFFÉRENCE N'EST PLUS UNE OPTION VIABLE.**

Je crois que ce qui nous arrive est à l'image de cet homme stupéfait par ce qu'il ne comprenait pas.

Lorsqu'il nous arrivera ce que le GIEC nous prédit, il nous sera aussi trop tard pour réagir.

⁶ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

Démesure

Même le premier ministre du Québec parle des défis qui sont devant nous : **«Cette économie que tous les pays du monde essaient aujourd'hui de relancer, c'est une économie qui a fait une si mauvaise utilisation des ressources de la planète, qu'elle est devenue une menace. Il y a aussi une crise environnementale. (La cause commune à ces crises : l'oubli du réel.) J'ai la profonde conviction que cette double crise déclenchera la véritable révolution du développement durable. Un monde meilleur en émergera, et le Québec y contribuera.»**⁷

La démesure consiste à ne pas respecter la proportion, l'idée fondamentale qui relie le beau au bien, l'esthétique à l'éthique. (Je comprends mieux l'esprit des urbanistes et architectes.)

J'entends parfois, de moins en moins heureusement, une voix discordante qui parle de bouleversements planétaires récurrents. En tant qu'espèce supérieure, nous nous y adapterions. Nous relèverions les défis par la seule pensée magique, tout en continuant les assauts éhontés sur notre unique écosystème.

Réconfort

Quelqu'un d'autre que moi avait du mal à comprendre le comportement anti-écologique de parents. Karl-Henrik Robèrt, oncologue et chercheur suédois, a été récompensé d'un *Blue Planet Prize*⁸, pour avoir développé un certain nombre de principes de base concernant les conditions essentielles à la vie. Il rêvait de transmettre à ses concitoyens le message suivant : **Il n'y a pas d'avenir dans la façon dont l'économie se développe, en dévorant notre habitat et en laissant le fossé se creuser entre les riches et les pauvres.** Les outils conceptuels et méthodologiques mis au point par *The Natural Step* ont démontré leur efficacité lorsqu'ils ont été adoptés par des organisations qui visaient un développement durable.

The Natural Step

Le plan de Karl-Henrik Robèrt fut de demander à ses collègues scientifiques de quitter les détails de leurs disciplines respectives pour **adopter un point de vue plus global.**

Il faut répéter que toutes les énergies fossiles ont mis des **centaines de millions d'années** à s'accumuler. Il nous a fallu à peine **200 ans** de consommation frénétique pour en brûler la plus grande partie.

⁷ Extrait d'allocution du discours inaugural du 10 mars 2009 à l'Assemblée nationale

⁸ Équivalent d'un prix Nobel de l'environnement, décerné par les Japonais.

Malgré les nombreuses mises en garde des experts sur le climat, malgré les dangers mille fois dénoncés de cette pollution industrielle, nous n'avons jamais accepté de réduire vraiment nos émissions de gaz carbonique. Pire, des hommes d'affaires n'entrevoient que les profits potentiels, générés par les fontes de l'Arctique qui vont libérer des quantités astronomiques de méthane (un GES beaucoup plus toxique que le monoxyde de carbone), et bien qu'ils ne sachent pas comment le capter.

Écologie industrielle

«Le capitalisme néolibéral est devenu une jungle impitoyable où l'on a oublié que l'être humain devait être au cœur du développement économique et que le profit ne devait pas être un but en soi.»⁹

Données du MTQ sur les déplacements est-ouest

MOTIFS DE DÉPLACEMENT (% + VÉHICULES/JOUR, D'APRÈS UN DÉBIT JOURN. MOYEN) :

Travail (navetteurs)	41%	118 900
Études	3%	8 700
Autres motifs	24%	69 600
Hors enquête	21%	60 900
Total	100%	290 000

Pas moins de 48% des véhicules qui traversent le complexe Turcot viennent, en fait, de l'île de Montréal.

Les camions et véhicules commerciaux représentent globalement 11% du trafic quotidien dans l'échangeur.

Gouvernance internationale en matière d'environnement

L'accroissement de l'accès à l'information, les communications et la capacité de s'organiser rend une partie de la société civile capable d'acquérir beaucoup plus d'influence.

⁹ Joseph Stiglitz, Andrew Charlton, Pour un commerce mondial plus juste.

La société civile, comme le secteur des entreprises, est devenue un joueur puissant qui ne peut plus être ignorée dans la gouvernance mondiale.

Impact de l'autoroute sur le milieu

En **avril 1983**, le Ministère des Transports produisait une étude bibliographique et des propositions de recherches au Québec parce qu'on estimait que l'impact sur le milieu des autoroutes construites en 1960 préoccupait peu de chercheurs.

Solidarité

«Plus que jamais, nous, Québécois, sommes responsables les uns des autres. Le Québec est une société de compassion ... qui défend une vision d'une plus grande coopération, d'une plus grande entraide, d'une plus grande justice. (...) Le Québec prône une mondialisation à échelle humaine. (...) Notre histoire est la preuve que l'ouverture est gage de succès, et que la coopération est gage de progrès. (...)»

NOUS SERONS TOUS LES JOURS LE GOUVERNEMENT DE TOUS LES QUÉBÉCOIS, ET NOUS NE MÉNAGERONS AUCUN EFFORT POUR ACCOMPAGNER CEUX QUI AURONT BESOIN D'AIDE, POUR SOUTENIR NOS FAMILLES, NOS COMMUNAUTÉS, NOS ENTREPRISES. NOUS DEVONS AUJOURD'HUI PLUS QUE JAMAIS NOUS SENTIR RESPONSABLES LES UNS DES AUTRES ET NOUS RÉUNIR, DANS CETTE ASSEMBLÉE, DANS NOS VILLES, DANS NOS RÉGIONS AVEC LE DÉSIR D'AMORTIR LES CHOCS DU PRÉSENT ET DE PRÉPARER L'AVENIR.

Extraits d'allocution du discours inaugural du 10 mars 2009 à l'Assemblée nationale

CONCLUSION

Jean Charest, lui-même, demande de l'audace. Il affirme que pour le Québec, cette crise offre des opportunités et qu'elle est une occasion de se démarquer. **«Mon gouvernement ne rééditera pas les erreurs de nos prédécesseurs. (...), nous allons ... stimuler l'innovation, particulièrement le développement des nouvelles technologies vertes. (...) Le Québec, je le vois comme un leader en environnement ... comme un PRÉCURSEUR MONDIAL du développement durable et de la lutte contre les changements climatiques Je veux plus**

(...) la coopération est gage de progrès.

5. Inégalité des représentants

Vivre un processus BAPE, dans un contexte d'expropriation probable, est une réelle épreuve source de stress et exigeante sur nos limites personnelles d'énergie. L'implication nécessite davantage de simples citoyens qui disposent de moins en moins de temps personnel que de tout l'appareil gouvernemental qui reconnaît et rémunère celle de ses fonctionnaires. D'un côté, des individus éparpillés ; de l'autre, une organisation qui dispose de tous les moyens nécessaires : ressources humaines générales et qualifiées, ressources financières payées à même les impôts des individus et surtout, une durée que l'on n'accorde pas aux premiers.

Le gouvernement et ses divers ministères veulent procéder avec empressement. Tant pis si les citoyens sont bousculés, ne peuvent s'organiser, s'approprier les enjeux et les informations ! Tant pis, même s'il s'agit d'un mégaprojet estimé, à ce jour, à 1,5 milliard de dollars, ce sont eux qui paieront quand même la plus grosse part : financement, augmentation des pollutions (atmosphérique, visuelle, sonore, ...) et, pour quelque 166 logements, soit environ 400 personnes, perte de leur habitation et déracinement de leur

quartier qui, lui-même, enclavé de toutes parts, est voué à une piètre qualité de vie jusqu'à sa possible asphyxie !

Dès le deuxième jour des consultations du BAPE, M. Pierre Gauthier¹⁰, et il ne sera pas le seul (spécialiste et citoyen confondu), déplore le manque d'informations accessibles au grand public pour comprendre l'ampleur et les impacts du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot. Selon lui, les simulations visuelles et dessins d'artistes publiés par le MTQ sont trompeuses car il s'agit de visions partielles, sélectives et inadéquates à une représentation conforme au projet.

En même temps, l'architecte Pierre Brisset indique qu'il a cherché en vain dans les documents rendus publics par le BAPE, **une justification à la reconstruction partielle de l'A720**, responsable des expropriations.

6. L'urgence d'agir...

Plus à l'est, les fonctionnaires du MTQ ont fermé l'A-720 dans le centre-ville pendant plusieurs jours ; on a réparé des piliers, des joints de dilatation défectueux, agi sur des problèmes de drainage, remplacé du béton et renforcé des structures. Des fonctionnaires provinciaux pensent que l'A-720 pourrait durer encore 30 à 35 ans. Le MTQ estime le coût de maintien mais certains ingénieurs préfèrent reconstruire sur remblais dans l'ouest

Maintenant, l'urgence d'agir explique bien des lacunes dans le dossier de reconstruction Turcot. C'est ainsi que le MTQ «se présente aux séances du BAPE sans maquette du futur échangeur. Il parle de voies réservées aux transports collectifs sans avoir présenté son projet final aux dirigeants de la STM. Il propose une infrastructure qui ne respecte pas l'esprit du plan de transport de la Ville de Montréal. Bref, malgré le fait qu'il se dise ouvert aux propositions, le MTQ arrive avec ses gros sabots et donne l'impression de vouloir faire cavalier seul. (...) Dans l'étude d'impact ..., on peut y lire ... que le choix de la reconstruction plutôt que la réfection permettra «la correction de problématiques actuelles». Dans les faits, la volonté de corriger du MTQ semble assez limitée.»¹¹

Nathalie Collard poursuit avec le plus récent rapport du vérificateur général du Québec dans lequel il soulignait que le plan d'action du MTQ n'avait pas été révisé depuis 2000, que depuis 2004, il n'y avait eu aucune rencontre du comité de suivi. M. Lachance y notait aussi que les fonctionnaires de ce ministère travaillaient avec des outils périmés, que le MTQ ne tenait pas compte des récentes informations sur l'impact de l'auto sur la santé publique et l'environnement. Elle concluait sur la légitimité d'exiger une plus grande transparence ainsi qu'une plus grande ouverture d'esprit de la part du MTQ.

De l'avis de plusieurs Montréalais, quelques mois de réflexion supplémentaire sont requis. Ce projet leur paraît davantage profiter à l'industrie du camionnage et à une

¹⁰ Professeur au département de géographie, urbanisme et environnement de l'Université Concordia, il est titulaire de deux diplômes en architecture et d'un doctorat en urbanisme.

¹¹ Nathalie Collard, Cyberpresse.ca, 16 mai 2009

minorité banlieusarde ou de quartiers périphériques qu'à promouvoir la qualité du tissu urbain.

7. ... et l'immobilisme

Des promoteurs de tout acabit, des politiciens ou ex-politiciens taxent souvent les opposants à leur(s) projet(s), d'immobilisme. Examinons quelques cas !

Quartier ...

Dans le cadre du plan initial avancé par le maire Jean Drapeau, la première mouture de l'autoroute Ville-Marie était construite en surface, en direction de la rue de la Commune, et menaçait le Marché Bonsecours de démolition. S'il n'y avait eu de controverse, nous aurions perdu un monument historique d'importance.

8. Opinions professionnelles externes et réaction MTQ

CONCLUSION

Choisir la qualité de vie d'un quartier déjà durement éprouvé pour la construction de l'A-20 (A720) qui a fait l'expropriation de la partie nord-ouest de Cazalais, de St-Rémi (est et ouest), de St-Jacques (nord et sud) de St-Rémi à De Courcelles.

Aujourd'hui, comme hier, on roule les citoyens dans la farine.



