

**Pour le Bureau d'Audience Publique sur l'Environnement (BAPE)
dans le cadre du projet de réfection du complexe des échangeurs Turcot**

Humaniser Turcot

**Par Francis Lapierre
Membre de la Coalition pour Humaniser
la rue Notre-Dame**

Juin 2009

Humaniser le complexe des échangeurs Turcot

Préface

J'en suis venu à m'intéresser aux questions urbaines, bien que je ne sois pas un urbaniste ni un spécialiste, et à la réfection de l'échangeur Turcot de façon progressive. J'ai débuté comme journaliste communautaire au journal Le Monde des quartiers St-Michel/Villeray/Parc Extension et j'ai rencontré Richard Bergeron chef de Projet Montréal qui m'a exposé son projet de nouveau tramway pour Montréal. Ayant été enthousiasmé par ses idées pour Montréal que je pensais condamné à une plate médiocrité, j'ai écrit un article sur le nouveau tramway et j'ai rencontré nombre de gens du parti municipal qu'il venait de fonder. Cela m'a amené à me joindre aux gens de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TaqH-M) et à m'intéresser particulièrement au sort réservé à la rue Notre-Dame et au Plan de transport de la Ville de Montréal. Je me suis mis à poser des questions à l'Hôtel de ville concernant ces dossiers. Puis, naturellement, je me suis joint aux membres de la Coalition pour Humaniser la rue Notre-Dame. Ayant continué de m'intéresser au sujet, j'ai constaté que le projet du pont de la 25, de la rue Notre-Dame et maintenant celui de réfection à l'identique du complexe des échangeurs Turcot sont en fait un seul et même projet commandé par le gouvernement Charest.

Contexte politique

Ça fait maintenant déjà trois ans que je pose des questions à l'Hôtel de ville. Et je constate à chaque fois que les élus du parti au pouvoir à la ville qui devraient être nos alliés naturels face aux visées du gouvernement Charest en fait se retournent contre nous au lieu de défendre nos droits à un environnement sain et de qualité. Comment expliquer cette situation? Il faut comprendre que la Ville de Montréal sans être directement en tutelle est au niveau des lois une créature du gouvernement provincial et reçoit nombre de ces subsides de ce même gouvernement. De plus, un nombre important des élus dont le maire et des membres du comité exécutifs sont d'anciens politiciens provinciaux.

Et je constate que la démocratie entre chacune des élections est très mal en point. Ainsi, bien qu'il soit possible aux citoyens de poser des questions à l'Hôtel de ville contrairement à ce qui se passe à l'assemblée nationale ou à la chambre des communes cette période de questions est hautement formatée par le président d'assemblée et ne permet en aucun cas de proposer de projets pour améliorer sa ville. De plus, les travailleurs de 9 à 5 en sont en pratique exclus car si l'on veut avoir une chance de passer le soir même il faut arriver un peu avant 5 heures afin d'avoir une bonne place dans la file. Et comme la plupart du temps on obtient pas de réponses satisfaisantes aux questions que l'on pose; j'aime à répéter c'est une période de questions jamais de réponses. En fait, pour les élus au pouvoir nous sommes considérés comme des gérants d'extrades qui dérangent d'autant que la structure de gouvernance calquée sur le parlementarisme britannique (parti au pouvoir versus partis d'oppositions avec lignes de parti très strictes) poussent les gens à se combattre plutôt qu'à s'allier pour faire avancer les intérêts de la Ville et de ses citoyens. Tout cela est fort frustrant pour les citoyens d'autant que l'administration municipale actuelle ne cessent de publier nombre de documents sur beaux papiers glacés sur la démocratie et les droits de ses citoyens mais sans mettre en action les intentions qu'ils contiennent.

Les politiciens au pouvoir trop souvent font rouler une business sans égard aux véritables aspirations des citoyens. Je considère que nous sommes au Québec dans une situation de "dead lock" politique. Le "dead lock" étant un terme d'informatique qui indique une situation qui résulte en un gel des ordinateurs; on doit redémarrer les ordinateurs par l'intervention humaine. Cette situation arrive par exemple lorsque deux logiciels cherchent à utiliser la même ressource en même temps sans qu'il y ait de priorités définies entre ces deux logiciels pour l'utilisation de la ressource. Au niveau de la politique québécoise, le "dead lock" se manifeste par le fait que ceux qui ont une vision juste des choses et sont compétent n'arrivent pas à obtenir le pouvoir et ceux qui sont au pouvoir n'ont pas de vision juste des choses et/ou sont incompetents ou pire encore sont devenus cynique et intéressés et sont soutenu par les puissances d'argents comme, par exemple, les promoteurs du pont de la 25, les compagnies d'alphates et de ciment ou les promoteurs immobiliers de l'Est de Laval ou autres Tony Accurso de ce monde.

Le système électoral actuel de type représentatif devrait être modifié afin de permettre aux tiers partis de se faire élire en y incorporant des éléments de proportionalités. Mais comme ceux qui ont été élus avec ce système le considère valable et ne veulent pas le changer car le nouveau système risquerait de les désavantager. Il faut dire que la route est longue et ardue entre le début d'une carrière politique et l'accession au pouvoir et qu'on a le temps d'acquérir les mauvais plis et de virer capot plusieurs fois entre temps comme on l'a vu avec la carrière de Mme Louise Harel où elle a débutée sa carrière en dénonçant l'autoroute Notre-Dame et les expropriations pour par la suite s'y rallier puis finalement poser des bémols sur le projet actuel. Je crois qu'il faut se méfier de la tendance actuelle de la population à acclamer trop vite des "sauveurs" qui n'ont pas de vision (même si ceux-ci prennent la barre d'un parti nommé Vision Montréal).

Souvent les électeurs ne font pas l'effort de vraiment comprendre la situation. Je les comprends; quant on travaille et qu'on a une famille on a pas souvent le temps et la patience de débusquer la vérité à travers les messages contradictoires, biaisés, embrouillés composés de voeux pieux, d'omissions, de demi-vérités ou carrément de mensonges le tout envoyés à travers le filtre souvent déformant des médias. Je mentionne en passant la tactique de l'explosion des coûts qui consiste à sous-évaluer les coûts d'un projet de l'ordre de deux, trois ou même parfois cinq fois le coût réel afin de faire accepter un projet par la population pour ensuite révéler les vrais coûts d'un projet lorsque celui-ci est mal accepté par la population. Cela permet aux politiciens de se dédouaner à peu de frais. On a vu la tactique à l'oeuvre dans le cas du métro de Laval mais aussi dans le cas de l'autoroute Notre-Dame où le vrai coût du projet était de l'ordre de deux milliards de dollars selon nos estimations basé sur le coût au kilomètre selon la densité urbaine d'autres projets semblables ailleurs dans le monde. Comme on le sait le projet avait été sous-évalué à 750 millions de dollars puis a été révisé dernièrement à près de 1.5 milliard de dollars. Comme le projet Turcot semble beaucoup plus complexe en terme d'ingénierie il devrait coûter substantiellement plus cher que ce dernier.

Ma crainte qui a déjà été exprimée par d'autres participants est que ces présentations au BAPE ne soient qu'une autre consultation bidon où même si les commissaires sont de bonne volentés, ils aient les mains liées et ne puisse faire trop de vague et que si jamais ça arrivait de toute façon la ministre de l'environnement rejetterait leurs recommandations ou encore le MTQ passerait tout simplement outre comme c'est déjà arrivé. Le seul espoir est que quelqu'un trouve le moyen de faire sauter le verrou politique actuel avant qu'il ne soit trop tard, et ce, sans recourir à la violence.

Humaniser

Quant on parle d'humaniser, on se réfère au fait de favoriser le plein développement humain autant au niveau physique, émotionnel, intellectuel et spirituel. Pour se faire, il faut pouvoir répondre au mieux aux différents besoins de l'être humain. Parmi ces besoins : pouvoir se loger, avoir un sommeil réparateur, se nourrir, se vêtir, respirer de l'air pur, socialiser, s'éduquer, se soigner, travailler, se divertir, assurer sa santé et sa sécurité et finalement pouvoir se déplacer afin de répondre à tous ces besoins. Or, la façon dont on répond à ce besoin de se déplacer est cruciale car elle a un impact majeur sur son environnement. L'environnement, à son tour, a une influence majeure sur la façon dont on peut répondre à ces différents besoins. Utiliser l'auto solo pour se déplacer par la majorité de la population est malsain à plusieurs niveaux : par les accidents qu'elle crée, par les ressources qu'elle draine autant au niveau de sa fabrication que de la construction des liens routiers, de la pollution et des GES qu'elle génère ainsi que de la sédentarité et de l'exclusion sociale qu'elle favorise.

Le complexe des échangeurs Turcot

Ce complexe d'échangeur autoroutier, appelé échangeur Turcot, a été créé en 1967 et planifié à partir de 1962. Il faut se rappeler qu'à cette époque le parc automobile était beaucoup plus restreint et que la construction du métro de Montréal a permis de freiner un peu l'appétit des gens pour l'achat d'une automobile ce qui a permis de réduire la congestion routière. À cette époque aussi il était considéré normal de voir quelqu'un conduire son automobile avec sa caisse de bière à côté de lui et à pleine vitesse. Depuis, les mentalités et le code de la route ont bien changé. Heureusement! Même chose pour les connaissances en urbanisme, en architecture, en santé publique et en environnement qui ont beaucoup évoluées.

Toutes ces connaissances accumulées me porte à croire qu'il serait plus judicieux d'inclure dès le départ des solutions de transport en commun et de transport actif et durable d'autant plus que le MTQ est connu pour privilégier des solutions qui relèvent plutôt de la voirie seulement bien qu'il s'appelle le Ministère des Transports. Reconstruire le complexe des échangeurs Turcot à l'identique n'aurait aucun sens nous ramenant 50 ans en arrière, et ce, pour au moins les 50 prochaines années privant la population de la région montréalaise d'une occasion d'entrer de plein pied dans le XXI^e siècle.

La prise en compte des besoins d'une métropole comme Montréal

La Ville de Montréal qui doit être impliquées dès le départ afin de faire participer les citoyens et les différents organismes n'a été prévenu que la veille de l'annonce publique selon l'aveu même du responsable des transports à la Ville de Montréal M. André Lavallée! De plus, ce projet ne respecte pas l'essence du Plan de transport de cette même Ville de Montréal ni des autres documents développés par cette administration. La vision développée dans le Plan de transport est justement de favoriser le transport en commun (TC) et le transport actif (TA).

Mais ce plan ne va pas assez loin même simplement au niveau de ces objectifs! Ainsi on peut lire :

"De façon particulière, Montréal vise au minimum :

- une hausse de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012 comme le propose d'ailleurs la *Politique québécoise du transport collectif (PQTC)*;
- une hausse de 26% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021, un effort très ambitieux, similaire à celui des plans de transport de plusieurs grandes villes du monde, telles Paris et Londres"¹

Ce qui amène en réalité un transfert de part modale des transports motorisés (autos, motos et camions) vers les TC et TA de l'ordre de 0% pour 2012 et de l'ordre de moins de 2%² pour 2021. La part modale étant le pourcentage des déplacements qui sont effectués par l'un des modes de transport. La part modale en 2003 des TC et TA en pointe du matin était de 22% et 10% respectivement. Ce qui signifie dans le meilleur des cas (si on applique aussi à plein les mesures de covoiturages du Plan de transport) le statut quo ou dans le pire des cas une augmentation certaine du volume actuel de circulation automobile après avoir appliqué les objectifs du Plan de transport. Or, la direction de la santé publique de Montréal au chapitre 6 de son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise intitulé "Le transport urbain, une question de santé"³ se donne un objectif beaucoup plus ambitieux, non sans raisons, que celui de la Ville de Montréal soit 50% de TC + TA en 2020. Ce qui représente un transfert de part modale des transports motorisés vers les TC et TA de l'ordre de 18% (50-32).

Toute une différence par rapport à l'objectif du Plan de transport de la Ville de Montréal qui souffre aussi au niveau de sa mise en oeuvre appelée chantiers d'être pollué par les projets du MTQ du pont de la 25, de la "modernisation de la rue Notre-Dame", qui n'a de modernisation que le nom, et maintenant par la réfection à l'identique du complexe des échangeurs Turcot. Prenez note que le pont de la 25 ne contiendra aucune voie réservée pour autobus, tramway ou même de piste cyclable malgré les promesses. De plus, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui pilote le projet de train de l'Est, a abandonné l'idée d'un service ferroviaire pour desservir l'est de Laval, un projet qu'elle examine pourtant depuis 1995⁴. C'est ahurissant en plein XXI^e siècle!

Toujours au chapitre 6 du document de la direction de la santé publique de Montréal, on peut lire en page 108 sous la rubrique "L'aménagement urbain : intervenir en amont" :

"... L'aménagement urbain peut et doit se conjuguer avec le développement durable, en prenant le transport comme élément structurant, indissociable de l'ensemble. L'espace urbain n'est pas gratuit : l'omniprésence de l'automobile détourne un espace précieux de finalités qui pourraient être plus valables et se révèle au bout du compte contre-productive. En effet, pour déplacer un nombre donné de personnes d'un point A à un point B, le TC nécessite environ 20 fois moins d'espace. Les urbanistes ont élaboré deux concepts d'aménagement pour caractériser une ville moderne qui soit durable.

1. La croissance intelligente (Smart growth), qui repose sur cinq caractéristiques : la densification

1 Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal intitulé "Réinventer Montréal" (sic) parti III Orientations et projets p. 49

2 Plus exactement 0.4% en 2012 et 1.28% en 2021 voir arithmétique élémentaire des transports par Richard Bergeron

3 Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, "Le transport urbain, une question de santé", Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise p.103

4 Lire à ce sujet l'article de Louis-Gilles Francoeur dans le devoir du mercredi 11 février 2009 intitulé : "Pont de la 25 : Québec a-t-il écarté la concurrence du train?"

des secteurs, la croissance des communautés déjà desservies par des services et infrastructures, la mixité des quartiers (proximité entre habitations, commerces et équipements communautaires), l'intégration des espaces verts et la mise en place d'alternatives aux déplacements en automobile privée.

2. Le développement (ou redéveloppement) structuré en fonction de l'accès au réseau de TC (Transit oriented development ou TOD).

Une approche TOD implique un développement urbain dense et mixte, toujours à proximité d'un point de service en transport en commun. En effet, la mixité des fonctions au sein d'un quartier tend à réduire le nombre et la distance des déplacements en automobile. La densification de l'occupation du territoire à proximité du service de TC permet d'en augmenter l'achalandage et de rentabiliser les investissements requis pour un service le moins efficace. La présence d'un service de qualité favorise évidemment le transfert modal que nous estimons nécessaire, mais il sera toujours difficile, peut-être même illusoire, de vouloir implanter un tel service dans un contexte d'étalement urbain et de faible densité : transport collectif et développement urbain doivent être pensés et planifiés de concert.

Très concrètement, alors que des décisions cruciales en matière de transport seront bientôt prises dans notre région, il nous paraît important de réitérer une position qui découle en toute logique de notre examen des enjeux de santé à Montréal : il faut éviter toute construction d'infrastructures nouvelles qui se traduira à moyen terme par un accroissement net du nombre de véhicules en circulation. Ainsi, malgré des bénéfices, du reste bien éphémères, pour une fraction des résidents de la banlieue nord-est, la construction du pont de l'autoroute 25 sur la rivière des Prairies nous semble nettement aller à contresens de la poursuite du développement durable. De la même façon, un critère déterminant pour juger du projet qui sera retenu pour la rue Notre-Dame sera d'évaluer son impact net sur le volume des déplacements automobiles.

Au lieu de toujours accommoder la croissance du transport automobile, nous pouvons utiliser l'immense pouvoir structurant des investissements publics pour organiser l'univers du transport en fonction des principes du développement durable. Cela suppose de remettre en question la position hégémonique que nous avons de facto concédée à l'automobile et d'adapter le trafic automobile aux infrastructures existantes plutôt que l'inverse. Par exemple, la généralisation des zones réservées en site propre aux autobus, aux taxis et aux vélos sur les grandes artères s'avère une solution intéressante et peu coûteuse pour Montréal. "

La réfection du complexe Turcot est justement une de ces "décisions cruciales en matière de transport" qui méritent que l'on s'y attarde et la réfection telle que proposée par le MTQ ne répond pas aux critères précédemment énoncés en amplifiant la part modale de l'automobile déjà surdimensionnée, en n'intégrant pas suffisamment les TC et TA et en ne densifiant pas la trame urbaine en ramenant les structures aériennes au sol ce qui gaspille du précieux terrain en talus qui vont plaire énormément aux marmottes mais pas aux citoyens concernés qui y seront enclavés.

Par contre, j'émettrai un bémol concernant la solution des zones réservées en site propre aux autobus, aux taxis et aux vélos et le commentaire sur le pont de la 25. Celui-ci aurait dû, peut-être, s'avérer positif pour l'agglomération métropolitaine en respectant les conditions suivantes :

- qu'il ait été conçu comme étant une rocade autour de Montréal pour le camionnage
- que la partie nord du pont à Laval ait été raccordée à la 440 (et se serait appelée le pont de la

440) de façon aspirer le trafic de Montréal vers Laval mais pas celui de la deuxième couronne vers Laval et Montréal comme ça va être le cas

- qu'il ait inclu une piste cyclable et une voie réservée et avec un parcours correctement planifié pour les TC (en particulier de type train comme le tram-train, SLR, tramway, etc.)
- qu'il contienne un nombre limité de voies automobiles (une ou deux par direction) voire seulement des voies réservées au camionnage et aux véhicules d'urgences (pourrait inclure taxis et covoiturage).

Concernant la solution des zones réservées en site propre aux autobus, aux taxis et aux vélos, je ne crois pas qu'ils aient à eux seuls (particulièrement le deuxième de la liste) le potentiel de changer suffisamment la part modale des TC et TA pour réussir à renverser les tendances actuelles en faveur de l'automobile.

La pollution et les gaz à effet de serre

La loi de l'environnement prévoit des quotas de réduction des émanations de gaz à effet de serre pour chacun des ministères provinciaux. Alors, comment le MTQ va-t-il atteindre ses quotas? Seulement en spéculant sur une éventuelle amélioration des véhicules automobiles? Et si elle ne se réalisait pas? Y a-t-il un plan B? Démanteler l'autoroute peut-être? Comme on l'as vu dans d'autres présentations comme celle du parti vert, on a vu que les véhicules automobiles dans le passé ont augmentés leurs cylindrées ainsi que leurs poids augmentant d'autant leur consommation, la pollution et les gaz à effet de serre (GES). La situation pourrait cependant changer soudainement si les prix de l'essence se mettraient à flamber sous l'impulsion du pic pétrolier amenant la rareté de la ressource comme cela a été prédit par plusieurs auteurs. Ce qui amènerait les constructeurs automobiles à faire des véhicules électriques et hybrides électriques branchables.

Une spécialité qui devraient être consulté, avant même que de songer à convoquer le BAPE, ce sont des médecins soit les spécialistes en santé publique. Tout projet autoroutier particulièrement en milieu urbain devrait impérativement faire l'objet d'une étude socio-sanitaire. Ça se fait couramment en Europe. Or, la direction de la Santé publique de Montréal s'est clairement opposée à tout projet autoroutier en milieu urbain car de multiples études ont fait le lien, entre autres, entre la mortalité chez les vieillards et les problèmes pulmonaires chez les enfants vivants à proximité des autoroutes.

Plusieurs polluants sont produit par les véhicules motorisés à essence ou diesel (ou un sous-produit dégradé par les rayons UV du soleil) et affectent la santé humaine. En particulier les particules fines appelées par les intimes $PM_{2.5}$ qui ont la fâcheuse particularité de se loger au niveau des alvéoles pulmonaires. On a aussi l'ozone (O_3), les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone, et les composés organiques volatiles. Tous ces polluants se mêlent à ceux déjà produit par l'industrie ou les particuliers comme dans le cas des poêle à bois. Certains de ces polluants à Montréal sont tout juste sous le seuil d'alerte déclarée par Santé Canada et le dépasse parfois brièvement. Augmenter l'afflux de véhicules n'aidera pas à abaisser le niveau de ces polluants. On a qu'à lire les mémoires que la DSP de Montréal a rédigés pour le pont de la 25, l'autoroute Notre-Dame pompeusement qualifié de "projet de modernisation de la rue Notre-Dame" alors qu'il s'agit d'implanter un concept qui date des années 60 au bas mot. On peut aussi consulter le document qui a été fait dans le cadre du Plan de transport de la Ville de Montréal ainsi, encore une fois, que leur rapport annuel 2006.

La voiture électrique n'est pas la panacée

Même en admettant que la majorité des véhicules automobiles soient électriques, ils nécessiteraient l'utilisation de piles au lithium ou encore de super condensateur utilisant des métaux rares engendrant d'autres problèmes environnementaux et politiques. En effet, de grands gisements minéraux d'où on extrait le lithium sont situés au Tibet ce qui amènerait les autorités chinoises à vouloir se les accaparer.

Les accidents de la route chaque année à Montréal causent environ 50 morts et plus de 12 000 blessés. Ils sont principalement causés par la quantité de véhicules, leurs vitesses et l'aménagement déficient des rues et intersections.

Les problèmes des accidents supplémentaires engendrés par cet afflux de véhicules (même non-polluants) au centre-ville et qualifiés de "barbarie propre" par le chef de Projet Montréal Richard Bergeron et celui de l'étalement urbain appelé familièrement "phénomène du trou de beigne" au profit des banlieues dû à la dégradation de la qualité de vie n'ont pas reçus de réponses satisfaisantes sauf dans les villes qui ont misée massivement sur le transport en commun et le transport actif ainsi que l'attrition progressive des autoroutes en milieu urbain. Cette baisse de la qualité de vie a déjà engendré un exode des Montréalais, qui se poursuit et qui n'a été compensé que par la venue de l'immigration.

Mais ce n'est pas tout : la voiture électrique ne règlera pas plus le problème de l'épidémie d'obésité qui s'abat sur le monde occidental. Une relation étroite et proportionnelle a été établie entre les problèmes d'obésités et le nombre de kilomètres parcouru par jour en automobile. Chaque kilomètre parcouru à pied sur une base quotidienne est associé à une diminution de presque 5% dans la probabilité d'être obèse. À l'inverse, chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour passée en voiture, comme conducteur ou passager, correspond à une hausse de 6% de la probabilité d'être obèse.

Ces problèmes ont-ils seulement été envisagés? Or, on évite tous ces problèmes en pensant en terme de transport en commun et de transport actif. De plus, les gens responsables du projet au MTQ sont principalement des ingénieurs civils qui vont souvent mépriser les solutions proposées par les autres spécialistes des diverses spécialités susceptibles de s'intéresser au projet. Que ce soit des spécialistes en aménagement du territoire, des architectes, des urbanistes, des spécialistes en environnement et écologie urbaine ou plus méprisables encore de simples citoyens informés, ils ne trouvent pas grâce à leurs yeux et les solutions qu'ils proposent ne sont pas sérieusement considérées bien que ces ingénieurs du MTQ soient, eux, grassement payés pour ce faire.

Par contre, une voie d'avenir à envisager est la création d'espace libre de véhicules à essence ou diesel où des véhicules électriques automatisés munis de caméras, de GPS et de détecteurs de mouvements circulant à basse vitesse et offrant le service porte à porte ou porte à quai d'embarquement (de trains, de tramway ou de métro). Richard Bergeron dans son livre intitulé "Le livre noir de l'automobile" mentionne ce système sous le terme de Système Avancé de Mobilité Urbaine ou SAMU. Ces véhicules automatisés existent déjà, tel le Serpentine, ou encore les véhicules des systèmes Praxitèle, LARA et Liselec en France (Institut National de Recherche en Informatique et Automatique ou INRIA) faisant parti des projets Cybercars et Cytimobil.

Motivations cachées et accès au fleuve pour les montréalais

Une des motivations cachées pour la reconduction de ce projet autoroutier est la construction de l'autoroute Est-Ouest afin de permettre un accès rapide au centre-ville via le pont de la 25 et l'autoroute Notre-Dame aux gens de la banlieue nord. Car ce pont de la 25 étant construit en Partenariat Public Privé (PPP), on a alors pour le promoteur une rentabilité assurée par les revenus de payage des banlieusards profitants de l'accès rapide au centre-ville. Or, on a jamais réussi à nous prouver que ce lien autoroutier était nécessaire à la vitalité de Montréal et au bien-être des populations. Bien au contraire, elle aura aussi comme effet pernicieux de nous couper l'accès au fleuve pour les 50 prochaines années.

Voie réservé pour le camionnage sur le Pont Mercier

Une solution possible pour désengorger un peu l'axe nord-sud de l'autoroute 15 consiste à établir une voie réservée réversible au centre du Pont Mercier. Cela permettrait aux camions en provenance de l'ouest de l'île d'où la majorité du camionnage provient d'aller en direction sud vers la région sud du Québec et vers les États-Unis de raccourcir leur trajet en plus de désengorger l'autoroute 15. Seulement des problèmes de nature politique avec les autochtones sont à examiner et pourraient rendre les politiciens réfractères à utiliser cette solution comme l'a fait remarqué Alain-Marc Dubé le chef de projet du MTQ.

La prise en compte des besoins locaux

Pour terminer, au niveau local, le fait d'abaisser la majorité des structures au sol aura pour effet de ramener la pollution et le bruit au niveau des populations, de provoquer des expropriations et d'enclaver davantage ces populations tuant par le fait même la vie de quartier. Tout ces impacts et les coûts qui y sont rattachés n'ont pas été évalués. Aucune station de prise d'échantillons d'air pour analyse à hauteur des voies respiratoires des adultes ou des enfants n'ont été construites. On ne connaît pas les impacts qui seront créés durant la reconstruction des échangeurs. De plus, quel parti au juste de l'échangeur s'écroule et nécessite des réparations urgentes? Il semble que les problèmes se limitent à deux échangeurs seulement. Alors, peut-être devrions-nous réparer d'abord ces échangeurs et prendre le temps d'examiner le tout à tête reposée avant de se commettre dans des actions qui auront des répercussions néfastes pour les cinquantes prochaines années.

Mais il y a aussi des bénéfices à escompter d'une meilleure qualité de vie dans les quartiers engendrés par l'implantation du transport en commun et actif et l'attrition progressive des voies autoroutières. On peut citer la libération d'espaces pour de beaux projets immobiliers résidentiel ou commercial et le tourisme rapportant tout deux de l'argent supplémentaire à la Ville de Montréal. Le potentiel de requalification urbaine est excellent dans tout le secteur.

Conclusion

La Ville de Montréal mais surtout ces citoyens doivent être consultés et correctement renseignés concernant un projet qui affectera leur avenir pour une très longue période. Ce qui n'a pas été fait. De plus, il faut souligner l'interconnexion avec les projets du pont de la 25 et de l'autoroute Notre-Dame qui auront pour effet d'amener un afflux considérable de véhicules en particulier au centre-ville. Le projet de l'autoroute Notre-Dame étant particulièrement néfaste car il entraîne la perte de l'accessibilité au fleuve pour les montréalais. Ainsi, si le projet de réfection de Turcot à l'identique (ou pire) concocté par les autorités du MTQ devait se réaliser il serait très difficile d'empêcher l'autoroute Notre-Dame de voir le jour.

Il faut souligner que la Ville de Montréal s'est souvent dite prête à consentir aux désirs de ces citoyens pour ensuite changer soudainement d'idée au moindre vent frais en provenance de Québec. On l'a constaté dans le dossier de la rue Notre-Dame. Alors, je reste sceptique face au récent revirement des autorités montréalaises dans ce dossier.

En conclusion, ce projet non-seulement ne règle aucun des problèmes de la Ville de Montréal sauf celui d'éviter l'effondrement de l'échangeur Turcot mais au contraire en crée ou en maintient une multitude d'autres : pollution, bruits, enclavements, expropriations, gaz à effet de serre, îlots de chaleur, obésité, isolement et exclusion sociale et reconduction du projet d'autoroute Est-Ouest nous coupant du fleuve pour les 50 prochaines années.