



ENvironnement JEUnesse stimule le développement d'une conscience environnementale et d'une pensée critique auprès des jeunes afin qu'ils exercent des actions citoyennes pour un avenir viable.

**Reconstruction du complexe Turcot :
Pour une vision d'ensemble, pour une vision
d'avenir**

**Déposé dans le cadre des consultations du Bureau des audiences
publiques sur l'environnement au sujet du projet de reconstruction du
complexe Turcot**

Juin 2009

Ce mémoire a été préparé par :

Marc-André Bégin, membre, ENvironnement JEUnesse

Alexandre Joly, membre, candidat au doctorat en épidémiologie environnementale à l'École de santé publique de l'Université de Montréal

Philippe Joly, administrateur, ENvironnement JEUnesse

Antoine Hébert Maher, chargé de projet au Service de formation, ENvironnement JEUnesse

Jérôme Normand, directeur général, ENvironnement JEUnesse

Audrey Sirois, membre, ENvironnement JEUnesse

Amélie Trottier-Picard, présidente, ENvironnement JEUnesse

Viviane Trottier-Picard, administratrice, ENvironnement JEUnesse

Présentation d'ENvironnement JEUnesse

Créé en 1979, ENvironnement JEUnesse (ENJEU) est un organisme d'éducation relative à l'environnement qui vise à stimuler le développement d'une conscience environnementale et d'une pensée critique auprès des jeunes afin qu'ils exercent des actions citoyennes pour un avenir viable. ENvironnement JEUnesse est un réseau et la voix des jeunes environnementalistes du Québec pour faire connaître leurs positions, leurs espoirs, leurs préoccupations et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels. Nos objectifs sont les suivants :

- ◇ Développer les connaissances, les aptitudes et les habiletés des jeunes pour qu'ils puissent agir en tant qu'agents multiplicateurs dans leur milieu;
- ◇ Informer et former les jeunes et les intervenants sur des enjeux environnementaux;
- ◇ Rassembler et motiver les jeunes, les groupes de jeunes et les intervenants dans un réseau dynamique et favoriser les échanges à l'intérieur et à l'extérieur de ce réseau;
- ◇ Concevoir, diffuser et mettre à jour des outils pédagogiques et de soutien à l'action pour les jeunes;
- ◇ Participer à des consultations et des débats publics sur les enjeux environnementaux et y promouvoir la place des jeunes et de l'éducation relative à l'environnement.

Plusieurs thématiques sont couvertes par nos activités d'éducation relative à l'environnement. Parmi celles-ci, nous abordons les enjeux alimentaires, la gestion écologique des déchets, le compostage, les changements climatiques, les transports durables, l'eau, la gestion environnementale dans les milieux scolaires, etc. Finalement, ENvironnement JEUnesse apporte sa contribution à plusieurs organismes publics et privés.

Intérêt pour le dossier

Par le passé, ENvironnement JEUnesse a démontré son intérêt pour les enjeux du transport en participant à plusieurs consultations publiques, notamment la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal en 2002 et le prolongement de l'autoroute 25 en 2005. Dans une perspective plus large, ENvironnement JEUnesse a, au fil des années, confirmé un intérêt marqué pour les enjeux entourant le développement durable et les changements climatiques par ses participations à la consultation générale sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec en 2003, à la consultation générale sur le plan de développement durable du Québec en 2005, de même qu'aux consultations particulières de la Commission des transports et de l'environnement en 2007.

L'intérêt premier d'ENvironnement JEUnesse dans la reconstruction du complexe Turcot est l'impact du projet sur nos membres et sur l'ensemble des jeunes. Ce projet s'achèvera en 2016, mais sera en service pour une cinquantaine d'années. Il influencera la circulation et les autres projets autoroutiers de la région de Montréal, la santé des résidents, le développement économique du quartier et de Montréal, la vie de quartier et le bilan des émissions de gaz à effet de serre. Pour certains aspects, l'impact ne se fera pas seulement sentir durant la vie utile du projet, mais pour une période prolongée après la fin de l'utilisation du complexe. Par exemple, les gaz à effet de serre liés au transport ont des effets pour de nombreuses années après leurs émissions. Il est donc dans l'intérêt des jeunes de faire preuve de vision, non pas pour empêcher le projet, mais pour l'améliorer et en faire un projet avant-gardiste.

Table des matières

1. Une vision globale	4
2. Transport collectif : Viser la mobilité des individus plutôt que la circulation automobile	5
2.1. Études préliminaires déficientes	6
2.2. Deux propositions alternatives.....	8
2.2.1. <i>Scénario de référence</i>	8
2.2.2. <i>Scénario 4 optimisé : plusieurs lacunes</i>	9
2.2.3. <i>Proposition alternative 1</i>	11
2.2.4. <i>Proposition alternative 2</i>	11
2.3. Viser une intégration optimale du projet de transport collectif	12
2.3.1 <i>Transport en commun</i>	13
2.3.2 <i>Stationnements incitatifs</i>	14
2.3.3 <i>Établissement d'une navette ferroviaire vers l'aéroport</i>	14
2.3.4 <i>Et maintenant? Voyons plus loin!</i>	14
3. Population locale.....	15
3.1 Santé des résidents	15
3.1.1 <i>Qualité de l'air</i>	15
3.1.3 <i>Gaz à effet de serre et santé</i>	16
3.2 Enclavement du quartier Saint-Henri.....	17
3.2.1 <i>Contexte</i>	17
3.2.2 <i>Santé économique et sociale</i>	17
3.2.3 <i>Expropriations</i>	18
3.3 Vie de quartier.....	18
3.4 Atténuation des impacts	19
4. Faire preuve de vision et d'audace.....	19
4.1 Développement durable	19
4.2 Parcs et passages	20
4.3 Sortir les autoroutes de la ville.....	22
5. Conclusion	23
Sommaire des recommandations	25
Annexe 1	28

1. Une vision globale

Le complexe Turcot n'est pas qu'une simple structure isolée, il s'agit d'un pôle essentiel du réseau routier de la grande région métropolitaine de Montréal. Les représentants du promoteur, le Ministère des Transports du Québec (MTQ), l'ont répété à maintes reprises lors des audiences publiques pour bien faire comprendre l'importance de ce projet pour l'économie montréalaise et québécoise. Dans cette optique, ENJEU est convaincu que le projet de reconstruction du complexe Turcot ne devrait pas être analysé seul, mais en relation avec tous les autres projets concernant le transport dans la région métropolitaine.

Cette analyse globale serait possible dans le cadre d'audiences publiques élargies initiées par la Ville de Montréal et le Ministère des Transports du Québec. Ces audiences pourraient inclure plusieurs projets en voie d'être acceptés et des projets qui n'ont jamais été amenés au stade des consultations publiques, mais qui, grâce à ces audiences élargies, trouveraient leur place dans un plan de transport de la grande région métropolitaine. Sans être exhaustive, la liste des projets qui pourraient être analysés inclut la complétion des voies de contournement de l'île de Montréal, le remplacement graduel des autoroutes urbaines par des boulevards, le péage à l'entrée de l'île de Montréal et la prolongation du métro vers l'ouest.

Selon les informations mentionnées lors des séances d'information, un tiers des camions transitant par le complexe Turcot n'ont pas affaire à Montréal. Ajoutés à l'ensemble des véhicules de promenade qui ne font que transiter par Montréal, ils représentent un nombre de véhicules qui n'est pas négligeable. Des voies de contournement efficaces éviteraient une quantité significative de véhicules sur les routes déjà achalandées de Montréal. C'est une solution qui est apparue évidente dans bien des villes à travers le monde.

En adoptant une vision globale, nous pourrions entreprendre des projets semblables à ceux entrepris dans certaines métropoles, soit d'enrayer le plus possible les autoroutes urbaines en les remplaçant par des boulevards. Ce n'est pas un projet qui se réalisera du jour au lendemain, mais il a été testé et prouvé que cette solution permettait de réduire les embouteillages sur les routes, en plus d'offrir un milieu de vie beaucoup plus intéressant aux citoyens qui doivent côtoyer ces routes.

Le retour du péage n'a apparemment pas été pris en considération. Puisque le but est de limiter l'arrivée de véhicules sur l'île de Montréal, pourquoi ne pas faire payer les utilisateurs à leur entrée sur l'île, mais uniquement s'ils n'habitent pas à Montréal. Ce serait un excellent moyen de pousser les gens vers les stationnements incitatifs

Ces idées de projets n'ont pas été analysées dans le cadre de la consultation sur Turcot, avec raison, car ce sont des projets à développer dans le cadre d'un projet global, alors

que la réflexion ne se résume pour l'instant qu'à la reconstruction du complexe Turcot et aux conséquences de celle-ci. C'est pourquoi ENJEU favoriserait grandement la tenue d'autres consultations, à l'initiative conjointes de la Ville de Montréal et du MTQ, élargies à l'ensemble des projets concernant les transports dans la région métropolitaine.

ENvironnement JEUnesse recommande que des audiences publiques élargies soient initiées conjointement par la Ville de Montréal et le Ministère des Transports du Québec concernant tous les projets majeurs de transport dans la région métropolitaine

L'application des idées mentionnées ci-dessus aurait des conséquences directes sur le nombre de véhicules empruntant quotidiennement le complexe Turcot, ce qui permettrait de résoudre bien des oppositions entre les groupes environnementaux et le MTQ. Nous comprenons bien l'argument du MTQ voulant qu'il ne veuille surtout pas nuire à l'économie montréalaise et québécoise, mais offrir une voie de contournement de l'île et inciter les travailleurs à prendre le transport en commun plutôt que leur automobile, ne nuirait en rien à l'économie montréalaise ou québécoise. Au contraire, cela permettrait d'alléger la circulation sur l'île et de réduire notre dépendance au pétrole. C'est la jeunesse qui les remerciera un jour!

2. Transport collectif : Viser la mobilité des individus plutôt que la circulation automobile

Les villes de l'avenir seront celles qui sauront marier l'espace des flux et la mobilité des individus, car la richesse se trouve non plus dans les lieux, mais bien chez les individus.¹

Daniel Gill, professeur à l'Institut d'urbanisme à l'Université de Montréal

À l'heure où la belle province se définit comme une économie du savoir mettant l'accent non plus sur les marchandises, mais sur les individus eux-mêmes, le Québec doit mettre en place des infrastructures favorisant les communications et la mobilité des personnes. Or, le développement de nouvelles voies d'accès routier vers Montréal – l'expérience l'a démontré – ne conduit toujours qu'à une congestion chronique. Le constat est simple : il faut réinventer nos structures actuelles et *substituer* des voies à faible densité d'occupation (auto-solo) par des voies à haute densité d'occupation (voies réservées pour le transport collectif) et ainsi favoriser non pas la circulation automobile, puisqu'il s'agit d'une vaine opération, mais la mobilité des individus.

¹ Daniel Gill. 2009. *L'ère de l'hypermobilité*. La Presse, 6 mai : A25.

C'est justement ce principe de substitution, évoqué plus haut, qui fait défaut dans l'approche du MTQ. Si le projet de reconstruction du complexe Turcot fait place à deux voies réservées pour le transport collectif sur l'autoroute 20, celles-ci ne se substituent pas aux autres voies régulières. En faisant passer le nombre de voies total sur l'autoroute de trois à quatre dans les deux directions, le projet actuel du MTQ ne contribue pas à réduire la circulation automobile. Au contraire, le MTQ prévoit faire passer la circulation automobile sur le complexe de 280 000 véhicules par jour à 304 000 en modifiant le tracé des voies routières.

Dans la prochaine section, nous montrerons que le MTQ a complètement ignoré toute solution de transport collectif dans les quatre scénarios étudiés préalablement pour la reconstruction du complexe Turcot. L'intégration de deux voies réservées dans le scénario retenu, le *scénario 4*, n'est que très récente et n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact sérieuse. ENJEU soutient, considérant l'impact structurant de ce projet sur le transport dans la région de Montréal, qu'il serait nécessaire de faire une étude comparative approfondie de différents scénarios faisant une large place au transport collectif. À ce titre, ENJEU présente ici deux autres propositions de tracé amenant une réduction de la circulation automobile et favorisant la mobilité des personnes. Enfin, ENJEU considère qu'il est urgent d'entreprendre des discussions importantes avec la Société de transport de Montréal (STM) et ses partenaires régionaux afin d'optimiser le rendement des solutions de transport collectif adoptées.

2.1. Études préliminaires déficientes

Le MTQ entend poursuivre six objectifs afin de favoriser l'insertion du complexe Turcot dans le tissu urbain :

1. *Améliorer la qualité des milieux de vie existants;*
2. *Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;*
3. *Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain;*
4. *Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel;*
5. *Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines dans le milieu environnant;*
6. *Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes.*²

Considérant ces objectifs, ENJEU s'explique difficilement pourquoi le MTQ a tant tardé à accorder une place au transport collectif dans son projet. L'accroissement de la circulation automobile s'avère contraire à tous les objectifs mentionnés plus haut. Alors

² Québec. Ministère des transports. 2008. *Étude d'impact sur l'environnement. Rapport principal*. En ligne. www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR3.1/PR3.1_chapitres1-3.pdf (page consultée le 26 mai 2009).

que d'autres métropoles du monde transforment leurs artères en réduisant l'accès aux automobiles et favorisent l'implantation de systèmes de transport en commun qui rehaussent la qualité de vie des habitants et l'attrait des villes – on pense notamment aux nouveaux tramways de Portland, Denver, Paris, Lyon, Marseille, Manchester, Francfort et Stockholm, au SkyTrain de Vancouver, au réseau express régional (RER) d'Île-de-France – le MTQ néglige l'utilisation de ces solutions innovantes qui permettent la mobilité des individus tout en s'intégrant parfaitement au tissu urbain.³

ENvironnement JEUnesse recommande l'implantation de solutions innovantes permettant la mobilité des individus en première priorité, tels les systèmes de transport en commun efficaces et adaptés aux grandes villes.

Il a ainsi fallu attendre jusqu'à la mi-mai afin que soit présentée aux participants des audiences publiques du BAPE une version modifiée du projet de reconstruction du complexe Turcot qui inclut l'ajout de deux voies réservées pour le transport collectif sur l'A-20. Plusieurs éléments importants étaient toujours absents des plans présentés le 13 mai à la commission. En effet, on ignore toujours, à l'heure actuelle, comment seront conçues les bretelles reliant les voies réservées de l'A-20 à la rue Pullman et quels seront les points d'accès à ces voies réservées à partir du réseau de la STM.⁴ De plus, alors que le MTQ soutenait en audiences qu'il avait travaillé en concertation avec les acteurs importants de la région, il est regrettable de constater que le ministère a attendu jusqu'au 15 mai avant de présenter de façon formelle son projet à la STM.⁵

Cette situation implique que tous les documents produits avant mai 2009 par le MTQ concernant la reconstruction du complexe Turcot, notamment l'étude d'impact environnementale qui constitue une base de réflexion essentielle pour les participants à la commission du BAPE, ne tiennent nullement compte de l'ajout de voies réservées pour le transport collectif dans le projet. ENJEU considère que l'information lacunaire présentée par le MTQ invalide le processus d'évaluation environnementale du projet Turcot et empêche une délibération démocratique et ouverte au sein du BAPE.

Après avoir décidé de reconstruire entièrement le complexe Turcot plutôt que de le rénover, le MTQ en collaboration avec le consortium *SNC-Lavalin-CIMA+* a fait l'étude comparative de quatre scénarios de reconstruction. Aucun de ceux-ci ne faisait une place

³ Bergeron, Richard et l'Agence métropolitaine de transport (AMT). 2003. *Le nouveau tramway*. En ligne. www.amt.qc.ca/docs/expose/Nouveau_Tramway_en_France.pdf (page consultée le 26 mai 2009).

⁴ Québec. Ministère des transports. 2009. *Plans modifiés du réseau existant et du projet retenu*. En ligne. www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DA1.1.pdf (page consultée le 26 mai 2009).

⁵ Bisson, Bruno. 2009. *Montréal veut plus de transports collectifs*. *La Presse*, 15 mai : A6.

au transport collectif. Ainsi, la comparaison des différents scénarios sur la base de dix critères, « infrastructures, sécurité routière, géométrie, entretien, ferroviaire, maintien de la circulation durant les travaux, potentiel de développement, environnement, qualité de vie et centre universitaire de santé McGill », a complètement ignoré les impacts positifs potentiels de la substitution de voies routières régulières par des voies de transport collectif.⁶ Enfin, même durant le processus dit d'optimisation qui a suivi l'adoption du *scénario 4*, qui prévoit un abaissement du profil de l'échangeur Turcot et la création d'un corridor de transport au pied de la falaise Saint-Jacques, aucune étude comparative n'a été effectuée permettant de déterminer quelle serait la façon optimale de réduire la circulation automobile en adaptant certaines voies au transport collectif à l'intérieur du scénario choisi.

À défaut de pouvoir revenir sur l'étude originale des quatre scénarios proposés par le MTQ, ENJEU suggère d'approfondir le processus d'optimisation du scénario choisi en faisant l'étude de différentes variantes de ce dernier. Nous proposons ainsi d'établir plusieurs « sous scénarios » dans lesquels nous comparerons les impacts de certaines variables : ajout ou suppression d'une voie, types de voies utilisés (transport collectif ou transport en commun uniquement), points d'accès aux voies réservées, etc. Il sera alors possible de comparer ces sous scénarios faisant une place au transport collectif et de déterminer lequel parmi ceux-ci facilite le plus la mobilité des individus, réduit le plus la circulation automobile et diminue la pollution de l'air et sonore. Dans cette optique, nous ferons l'étude de deux propositions alternatives à celle du MTQ dans la prochaine section.

ENvironnement JEUnesse recommande la réalisation d'une étude comparative approfondie de différents scénarios faisant une large place au transport collectif. Cette étude reconsidérerait le nombre de voies, les types de voies et les points d'accès et de sortie.

2.2. Deux propositions alternatives

2.2.1. Scénario de référence

Dans l'étude d'impact environnemental du projet de reconstruction du complexe Turcot, le MTQ a fait l'étude comparative du scénario de reconstruction choisi par rapport au scénario de référence. Ce dernier correspond à la rénovation de la structure existante. Le tableau 1 présente la circulation automobile et le nombre de personnes déplacées anticipés pour le scénario de référence en 2016.

⁶ Québec. Ministère des transports. 2008. *op. cit.*

Tableau 1 : Circulation automobile sur l'A-20 et déplacement des personnes – Échangeur Turcot – heures de pointe du matin et de l'après midi – scénario de référence

	Débit de circulation provenant de l'A-20 Est (heure de pointe du matin)	Débit de circulation allant vers l'A-20 Ouest (heure de pointe de l'après-midi)
Circulation (véh./h)	6620	5100
Nombre de personnes déplacées (pers./h)	7480	5760

Source : Québec. Ministère des transports. 2008. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport principal, p. 269-270. En ligne. www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR3.1/PR3.1_chapitres7-8.pdf (page consultée le 27 mai 2009).⁷

2.2.2. Scénario 4 optimisé : plusieurs lacunes

Le tableau 2 présente les mêmes données pour le scénario 4 optimisé tel que présenté dans l'étude d'impact environnemental du MTQ :

⁷ ENJEU a estimé le nombre de personnes déplacées en se servant du taux moyen d'occupation des véhicules (1,13 pers./véh. pour le scénario de référence et 1,12 pour le scénario choisi) sur le lien A-20 Est. Voir Québec. Ministère des transports (2009). *Exercice de transfert modal potentiel*. En ligne. www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/DA12.pdf (page consultée le 27 mai 2009).

Tableau 2 : Circulation automobile sur l'A-20 et déplacement des personnes – Échangeur Turcot – heures de pointe du matin et de l'après midi – scénario choisi optimisé

	Débit de circulation provenant de l'A-20 Est (heure de pointe du matin)	Débit de circulation allant vers l'A-20 Ouest (heure de pointe de l'après-midi)
Circulation (véh./h)	7360	6020
Nombre de personnes déplacées (pers./h)	8240	6742

Source : Québec. Ministère des transports. 2008. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport principal, p. 285-286. En ligne. www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR3.1/PR3.1_chapitres7-8.pdf (page consultée le 27 mai 2009).

On remarque que le scénario choisi conduit à une augmentation notable de circulation automobile sur l'A-20 : une hausse de 11% durant l'heure de pointe du matin et une hausse de 18% l'après-midi. Or, comme nous le mentionnions plus haut, l'étude d'impact environnemental ne tient pas compte de l'ajout de deux voies réservées au transport collectif dans le projet.

Le MTQ n'ayant fourni aucune précision sur la solution de transport collectif choisi (covoiturage à deux personnes ou plus, covoiturage à trois ou plus, autobus, taxi), il nous est impossible de mesurer l'effet exact qu'aura l'ajout de deux voies sur la circulation automobile ou le nombre de personnes transportées. On peut cependant affirmer avec certitude que ces deux nouvelles voies contribueront à augmenter encore plus la circulation automobile, déjà plus importante dans le scénario choisi par le MTQ que dans le scénario de référence.

En effet, considérons l'exemple type de deux voies réservées aux véhicules occupés par deux personnes ou plus (l'option la plus commune au Canada). Si cette voie était utilisée aux deux tiers de sa capacité et que la demande suivait à terme l'offre, cela entraînerait une hausse réelle de la circulation automobile de près de 36% à l'heure de pointe du matin et de 44% par rapport au scénario de référence. Ainsi, non seulement l'étude d'impact passe-t-elle sous silence une hausse très importante de la circulation automobile, mais la solution de transport collectif proposée par le MTQ s'avère contraire à l'esprit qui guide généralement l'implantation de voies à accès restreint réservées aux véhicules à occupation multiple : la substitution de voies à faible taux d'occupation par des voies à haut taux d'occupation pour favoriser la mobilité des individus tout en réduisant la circulation automobile.

2.2.3. Proposition alternative 1

Une première solution alternative proposée par ENJEU serait de ramener le nombre de voies sur l'A-20 de huit à six et de remplacer une des trois voies de chaque côté par une voie réservée aux véhicules occupés par plus de trois personnes, aux autobus et aux taxis. Il est difficile d'estimer quel pourrait être le nombre de personnes transportées par autobus sans une étude approfondie de l'offre potentielle pouvant être faite par la STM et ses partenaires régionaux. Toutefois, en utilisant la même méthodologie qu'à la section précédente, c'est-à-dire en supposant une utilisation aux deux tiers de la capacité de la voie réservée et une élasticité de la demande par rapport à l'offre, on pourrait obtenir une réduction d'environ 1% de la circulation automobile par rapport au scénario de référence tout en augmentant de plus de 30% le nombre de personnes transportées par les véhicules personnels sur l'autoroute.

2.2.4. Proposition alternative 2

Une deuxième solution alternative proposée par ENJEU serait de conserver le nombre de voies à huit, mais en substituant une voie régulière de chaque côté par une voie réservée aux véhicules occupés par plus de trois personnes et aux taxis, et une autre voie de chaque côté par une voie réservée exclusivement aux autobus. Il s'agit en fait d'une version modifiée de notre première proposition dans laquelle les gains obtenus grâce au covoiturage sont les mêmes, mais qui permet le développement d'un service de transport en commun encore plus dynamique et efficace. Avec une voie dédiée exclusivement aux autobus nous pourrions, si la demande suit, obtenir un taux d'occupation comparable à celui de la voie réservée sur le pont Champlain qui transporte quotidiennement 17 000 personnes.⁸

⁸ Mercier, Steeve. 2008. *La voie réservée du pont Champlain atteint son point de saturation*. *Le Courrier du Sud*, 18 avril. En ligne. lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=56259&id=840&classif=Nouvelles (page consultée le 27 mai 2009).

Tableau 3 : Synthèse des propositions originales et alternatives

	Scénario de référence	Scénario choisi par le MTQ	Proposition alternative 1	Proposition alternative 2
Circulation automobile	Statu quo	Hausse très importante	Légère baisse	Légère baisse
Nombre de personnes transportées	Statu quo	Hausse importante	Hausse importante	Hausse très importante

2.3. Viser une intégration optimale du projet de transport collectif

Afin d’optimiser le rendement des solutions de transport collectif adoptées dans le projet de reconstruction du complexe Turcot, plusieurs mesures seraient souhaitables. Il conviendrait d’abord d’entreprendre des discussions plus poussées avec la STM, l’Agence métropolitaine de transport (AMT) et d’autres réseaux de transport de la grande région de Montréal comme la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et le Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest (CITSO). Certaines de ces organisations ont été approchées par le MTQ durant une phase de consultation qui a précédé le dépôt de l’étude d’impact environnemental. Toutefois, ENJEU juge que leur intégration dans l’élaboration du projet a été minime jusqu’à maintenant et doit être accrue substantiellement. Une meilleure concertation avec les différents réseaux de transport permettrait notamment de déterminer les entrées et sorties des voies réservées favorisant le plus le transfert modal vers le transport commun afin de décongestionner le centre-ville.

ENvironnement JEUnesse recommande d’entreprendre des discussions plus poussées avec la STM, l’AMT, la STL, le RTL et le CITSO pour déterminer le potentiel des voies réservées et pour approfondir les différents scénarios impliquant une place grandissante pour le transport en commun.

2.3.1 Transport en commun

ENJEU considère qu'il serait pertinent de prolonger la voie réservée en direction est jusqu'à la station de métro Lionel-Groulx afin de permettre un lien facile vers le centre-ville et l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, deux destinations importantes des usagers du complexe Turcot à l'heure de pointe du matin selon les modélisations du MTQ. À l'ouest, les voies réservées pourraient atteindre la route 138, sur laquelle le service de transport collectif devrait aussi être bonifié afin de desservir efficacement les communautés de Lasalle et Châteauguay qui constituent d'importants bassins d'utilisateurs du complexe Turcot. L'implantation d'une voie réservée pour le transport collectif sur le pont Honoré-Mercier, possiblement en utilisant une voie à contresens pour les autobus, serait aussi à étudier.

Encore plus à l'ouest du complexe Turcot, l'offre de transport en commun est clairement insuffisante et inappropriée. Lors de la séance d'information du 14 mai (portant spécifiquement sur le transport en commun), il a été mentionné que le train de banlieue Montréal/Rigaud ne répondait pas à la demande. Outre le train de banlieue, les autobus sont lents, avec de longs trajets.

ENJEU promeut une optimisation du transport en commun pour cette section de la ville. Les autobus pourraient avoir des trajets plus courts, mais davantage concentrés sur certains secteurs. Cela rendrait le service plus convivial et plus pratique. Par exemple, l'autobus 211, qui part de la station de métro Lionel-Groulx pour se rendre à Ste-Anne-de-Bellevue, longe l'autoroute 20, et s'arrête à Pointe-Claire, Beaconsfield et toutes les stations de train, en plus de desservir la population locale de Ste-Anne-de-Bellevue. Ce trajet pourrait être divisé en quelques sections. Les utilisateurs n'auraient plus à endurer tous les arrêts et ils pourraient prendre l'autobus qui les mènerait plus directement à leur destination. Puisque les trajets seraient plus courts, il n'y aurait pas nécessairement une augmentation, à court terme, du nombre d'autobus, mais le système plus invitant résulterait assurément par une augmentation de la clientèle : lorsque l'offre vient, la demande suit.

Évidemment, ces mesures ne peuvent être entreprises par le MTQ à lui seul. Elles résulteraient de séances de réflexion et de consultation entre le MTQ, l'AMT, la STM, etc. Toutefois, l'important ici est que les personnes faisant le choix du covoiturage ou du transport en commun puissent bénéficier d'un traitement préférentiel du début à la fin de leur trajet et non seulement sur la portion réservée de cinq kilomètres sur l'A-20.

ENvironnement JEUnesse recommande que le MTQ encourage et appuie les démarches de l'AMT, la STM, la STL, le RTL et le CITSO dans l'amélioration du système de transport en commun à l'ouest de l'échangeur Turcot.

2.3.2 Stationnements incitatifs

La mise en place de stationnements incitatifs peut aussi encourager le transfert modal vers le transport en commun. En amont du complexe Turcot, les stationnements incitatifs favorisent le transfert automobile-autobus à l'heure de pointe du matin, alors qu'en aval, ils favorisent le transfert automobile-méto. En ce sens, certains stationnements incitatifs actuellement en place, notamment ceux de Châteauguay et Mercier, pourraient être agrandis, alors que de nouveaux pourraient être aménagés à Lasalle ou Lachine, encourageant ainsi l'utilisation directe de l'autobus dans ces secteurs regroupant une large part des usagers du complexe Turcot. En réservant des places gratuites pour les covoitureurs, comme c'est le cas dans d'autres stationnements incitatifs comme celui de Radisson, nous assurerions une continuité de service et proposerions aux usagers du complexe Turcot une solution intégrée de transport collectif (covoiturage-méto).

ENvironnement JEUnesse recommande l'implantation et l'agrandissement de stationnements incitatifs dans la périphérie du complexe Turcot et de Montréal et des mesures incitatives au covoiturage dans ces stationnements.

2.3.3 Établissement d'une navette ferroviaire vers l'aéroport

Si l'accès à l'aéroport Montréal-Trudeau en transport en commun était facilité pour les coûts et la disponibilité, les gens auraient davantage tendance à l'utiliser plutôt que de demander à des personnes de leur entourage d'aller les reconduire, ou d'utiliser le taxi. ENJEU appuie fortement l'initiative d'un train effectuant le trajet d'une station de méto jusqu'à l'aéroport. Il faut toutefois garder en tête que son utilisation doit rester abordable et efficace. Si l'utilisation de ce système résulte en des délais interminables, et des coûts exagérés compte tenu du service offert, le projet n'atteindra pas les objectifs fixés.

Plusieurs aéroports internationaux ont développé d'excellents services de transport en commun pour rejoindre le centre-ville le plus proche, par nécessité évidente. Ces systèmes offrent tout simplement une alternative à l'automobile pour les travailleurs et les voyageurs. L'aéroport est le premier contact des étrangers avec la ville, la province, le pays. La présence d'un système acceptable de transport en commun permettrait d'indiquer aux voyageurs que les Montréalais et les Québécois ont une conscience écologique, préoccupation de plus en plus importante à travers le monde.

2.3.4 Et maintenant? Voyons plus loin!

ENJEU considère que plusieurs des mesures énoncées plus haut pourraient être mises en place dès maintenant. Elles permettraient, durant la phase de reconstruction, de diminuer la circulation automobile ce qui serait profitable puisque des ralentissements seront inévitables en raison des travaux.

ENvironnement JEUnesse recommande l'implantation de mesures incitatives au transport collectif le plus tôt possible avant le début des travaux entourant le complexe Turcot.

Ces moyens, entre autres, offriraient aux usagers des alternatives à l'utilisation de leur automobile, et permettraient ainsi de diminuer la circulation automobile sur l'échangeur Turcot. Néanmoins, la liste n'est pas exhaustive : stationnements incitatifs à des points stratégiques, réorganisation des trajets d'autobus davantage concentrés sur certains quartiers ou arrondissements, augmentation de l'offre de train de banlieue, et même la prolongation du métro vers l'ouest. Imaginez l'image projetée par Montréal aux voyageurs si le métro se rendait jusqu'à l'aéroport!

3. Population locale

Les autoroutes urbaines polluent les villes et les enlaidissent, tout en constituant de larges barrières divisant les communautés. L'impact sur la santé des populations locales est important, particulièrement à cause de la qualité de l'air amoindrie, du stress, du smog et de l'effet des îlots de chaleur. De plus, les autoroutes enclavent des quartiers et créent des barrières difficilement franchissables, ce qui engendre des divisions à l'intérieur des villes. Finalement, ces barrières peuvent grandement affecter la santé économique et sociale des communautés les entourant.

3.1 Santé des résidents

La santé de la population aux abords de l'autoroute est directement liée à la pauvre qualité de l'air. En augmentant la capacité quotidienne de passage sur le complexe, on augmente inévitablement la quantité de véhicules produisant des polluants. Ainsi, même si les automobiles deviennent moins polluantes au fil des années, l'augmentation de la circulation restreint les impacts positifs globaux des avancées technologiques. De plus, l'abaissement de l'échangeur au niveau du sol augmenterait la concentration de ces polluants à même le quartier.

3.1.1 Qualité de l'air

Quoiqu'il soit clair que les modélisations d'émissions de polluants ont été effectuées selon les règles de l'art, celles-ci ne tiennent pas compte d'un resserrement éventuel des normes de qualité de l'air. À ce titre, en présentant un projet d'une durée de vie de plusieurs décennies, le promoteur semble manquer de vision à long terme.

Le modèle présenté par le MTQ aux commissaires prévoit qu'en 2016, plusieurs des normes actuelles seront dépassées en ce qui concerne les poussières et les principaux polluants. Les prévisions du promoteur, en termes d'émissions, font donc fi des normes de qualité de l'air en vigueur. De plus, en supposant que le Ministère du Développement

durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), ou tout autre organisme régulateur, change les normes de qualités de l'air d'ici 2015, ce qui est fort possible, le projet se retrouvera désuet avant même d'avoir été complété.

De plus, le MTQ n'a proposé aucune donnée quant aux effets des travaux eux-mêmes sur la qualité de l'air. L'ensemble des prévisions proposées ne concerne que le projet terminé. Il est toutefois important de considérer l'augmentation du niveau de poussière dans la région qu'entraînera la destruction du complexe actuel et le transport accru de résidus de béton et de terre.

ENvironnement JEUnesse recommande que les modèles d'impacts environnementaux soient étendus et révisés afin d'inclure l'impact des travaux.

Enfin, les réductions d'émissions de polluants prévues par le MTQ proviennent d'une amélioration anticipée de la technologie des véhicules de transport ainsi que le remplacement de la flotte québécoise. Le promoteur évite donc ses responsabilités et s'en remet à l'industrie privée.

Les avancées technologiques sont relativement prévisibles. Cependant, le contexte économique difficile et les restructurations dans l'industrie automobile ayant présentement lieu pourraient rendre ce développement beaucoup plus long que ce qui est prévu dans les modèles du MTQ. Il en va de même pour le remplacement de la flotte automobile. On ne change pas de véhicule sans être certain de garder son emploi...

3.1.3 Gaz à effet de serre et santé

Le projet du complexe Turcot permettra la circulation d'une plus grande quantité de véhicules sur la route. Dans le contexte où tant le Québec que le Canada se sont engagés à respecter le Protocole de Kyoto, le promoteur, avec ce projet, rate une occasion de contribuer à ces objectifs. Il va de soi que ce seul projet ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés. Cependant, il ne s'agit pas d'une raison pour ne pas élaborer un projet qui contribue à atteindre les objectifs.

Une augmentation des émissions de gaz à effet de serre entraînera un réchauffement à toutes les échelles, localement, régionalement et globalement. Dans un milieu urbain, ceci se traduit, entre autres, par une augmentation du nombre d'épisodes de smog et par l'effet des îlots de chaleurs urbains. En considérant ces deux problématiques uniquement et en considérant une augmentation de l'achalandage telle que prévue par le MTQ, on pourrait assister à une augmentation des décès à Montréal. Le smog augmente de manière importante la quantité de troubles respiratoires dans la population et les effets d'îlots de chaleurs augmentent le nombre de décès chez les personnes susceptibles et/ou à risque d'y être exposés.

De plus, plusieurs études prouvent que l'utilisation des transports en commun, impliquant de courts déplacements à pied, contribue à combattre de manière importante l'obésité dans la population alors que l'utilisation des véhicules de promenade contribue à l'inverse. L'obésité constitue un facteur de risque important pour plusieurs maladies, dont les maladies cardiovasculaires et le diabète de type II.^{9,10}

ENvironnement JEUnesse recommande, pour la santé de la population, de faire la promotion du transport actif à travers le projet de reconstruction du complexe Turcot en favorisant les déplacements entre les quartiers entourant le complexe.

Le projet du MTQ, tel que conceptualisé, peut permettre d'économiser des sommes importantes de fonds publics. Cependant, en faisant fi des considérations de santé à long terme, le projet pourrait contribuer à une importante augmentation des coûts du système de santé québécois en s'insérant dans les tendances présentement établies et s'avérer, indirectement, la cause d'une hausse des dépenses du gouvernement provincial.

3.2 Enclavement du quartier Saint-Henri

3.2.1 Contexte

Puisque l'accès au quartier Saint-Henri est déjà limité (encadré par le canal de Lachine au sud, la 720 au nord et par l'échangeur à l'ouest), en abaissant l'échangeur au niveau du sol, on vient poser un mur qui en restreint d'autant plus l'accessibilité. Les rues Hadley et Eadie seront barrées, ce qui aura comme conséquence directe de limiter l'interaction du quartier avec le reste de la ville. Éventuellement, on peut craindre une diminution des investissements de l'extérieur du quartier au sein de celui-ci, ce qui pourrait atténuer les efforts pour revigorer l'économie du quartier.

3.2.2 Santé économique et sociale

Dans le contexte économique difficile auquel nous faisons présentement face, le projet du MTQ pourrait contribuer indirectement à prolonger le marasme tant localement que régionalement. En effet, l'injection de milliards de dollars dans la reconstruction du complexe Turcot permettra l'embauche de centaines de travailleurs et contribuera à améliorer la santé économique de ce secteur d'industrie. Cependant, la conception du

⁹ Lopez-Zetina, Javier, Howard Lee et Robert Friis. 2006. *The link between obesity and the built environment. Evidence from an ecological analysis of obesity and vehicle miles of travel in California.* Health & Place **12**:656-664.

¹⁰ Lindström, Martin. 2008. *Means of transportation to work and overweight and obesity: A population-based study in southern Sweden.* Preventive Medicine **46**:22-28.

projet ne prévoit pas le désenclavement de quartiers urbain entourant le projet, freinant ainsi le développement économique d'une partie de la ville de Montréal.

La reconstruction du complexe, en plusieurs points semblable aux infrastructures actuelles, continuera de séparer le quartier Saint-Henri du cœur de Montréal. En favorisant un accès à ce secteur de la ville, le projet du MTQ pourrait permettre une revitalisation du commerce et l'implantation de PME.

La pauvreté et des conditions socio-économiques difficiles constituent un facteur de risque important à la santé des populations. En effet, plusieurs études montrent que les individus vivant dans des conditions difficiles ont un niveau de santé général inférieur à la moyenne de la population générale, ce malgré un accès équitable aux soins de santé.¹¹

3.2.3 Expropriations

L'expropriation de centaines de résidents des rues St-Rémi et Cazalais expose ces citoyens à une stigmatisation due à l'enclavement et à la pauvreté. Cela est d'autant plus sujet à critiques que certaines expropriations ne sont nécessaires que pour la construction d'une structure temporaire. On déplace des gens de leur milieu de vie en leur offrant des options de remplacement insuffisantes alors que l'espace ne sera utilisé que pendant la durée des travaux. Le coût humain est négligé dans le but de simplifier le déroulement des travaux. De plus, la partie du quartier Saint-Henri qui sera détruite fait partie de la section historique des tanneries que l'on tente de valoriser. L'empiètement de structures temporaires sur ce quartier nuit à la valeur historique du quartier.

ENvironnement JEUnesse recommande de réduire l'impact sur les populations locales en diminuant le plus possible le nombre d'expropriations et les impacts des structures temporaires.

3.3 Vie de quartier

Le projet Turcot va à l'encontre d'une orientation du Plan d'action intégré de développement social 2009-2013 de l'arrondissement Sud-Ouest. En effet, le plan d'action vise « un cadre de vie et des environnements qui favorisent l'épanouissement des jeunes, des familles et des aînés de toutes origines » (p. 9-12). Parmi les actions envisagées par l'arrondissement pour y parvenir, il y a le « respect d'une saine qualité de [...] l'air et des espaces verts » ainsi que de « favoriser l'assainissement de l'air, l'atténuation du bruit urbain et l'embellissement des quartiers ». Avec l'augmentation du

¹¹ Dunlop, Sheryl, Peter C. Coyte et Warren McIsaac. 2000. *Socio-economic status and the utilisation of physicians' services: results from the Canadian National Population Health Survey*. *Social Science & Medicine* 51:123-133.

nombre de voies de circulation dans le complexe Turcot et l'abaissement de celui-ci au niveau du sol, la qualité de l'air sera moindre par rapport au potentiel d'un projet avec une diminution de la circulation et des infrastructures surélevées et le bruit sera amplifié malgré les mesures d'atténuation mises en place.

3.4 Atténuation des impacts

Pour limiter les impacts d'un tel projet, il serait important d'assurer un bon service de transport en commun durant les travaux afin de ne pas trop nuire à la circulation dans le quartier. De plus, végétaliser le secteur près du complexe permettrait d'améliorer quelque peu la qualité de l'air, de diminuer le bruit ainsi que d'embellir le quartier. Il n'y a pas de raison qu'aucun effort ne soit mis à rendre la structure agréable à l'œil des citoyens ainsi qu'au regard des utilisateurs. Il est important de valoriser l'aspect visuel du projet. Ces solutions sont bien simples à réaliser et pourront diminuer les impacts chez les citoyens du quartier.

ENvironnement JEUnesse recommande de végétaliser des aires entourant le complexe.

4. Faire preuve de vision et d'audace

4.1 Développement durable

Le gouvernement du Québec a adopté une loi sur le développement durable dont les objectifs sont établis sous la forme de 16 principes s'inspirant de travaux internationaux sur le développement durable. Cette loi s'applique à l'ensemble des actions prises par le gouvernement et à ses ministères. Le présent projet de complexe Turcot ne correspond pas aux principes du développement durable tels qu'établis par la loi 118.

Le premier principe énoncé fait état de la valorisation de la santé et de la qualité de vie des générations présentes et futures. Le plan de reconstruction du complexe Turcot ne propose aucune avancée pour les résidents aux abords du projet vers une vie saine, en santé, productive et en harmonie avec la nature. Le présent projet touche une population défavorisée et ne favorise pas l'établissement d'une équité socio-économique. De plus, les répercussions du projet se feront sentir sur l'ensemble de sa durée de vie et ne contribuent donc pas à une équité intergénérationnelle.

Le développement durable tend également à la protection de l'environnement. Le projet de complexe Turcot contribue à une augmentation du passage de véhicule automobile et donc à une augmentation de la production des gaz à effet de serre. Cela va également à l'encontre des engagements du gouvernement du Québec sur la réduction de la production de gaz à effet de serre.

ENvironnement JEUnesse recommande la réduction du nombre de véhicules qui emprunteront le complexe Turcot, réduisant les émissions de gaz à effet de serre en vue d'atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto et de l'accord, plus exigeant, qui suivra, puisque le projet se terminera après la période couverte par Kyoto.

ENvironnement JEUnesse exige que le MTQ agisse en conformité avec la Loi sur le développement durable et le Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012, tous deux adoptés par le gouvernement du Québec.

Il y a espoir qu'il y aura application des principes de participation et d'engagement, de partenariat ainsi que de subsidiarité si les propos des différents citoyens et organismes impliqués par le projet sont entendus. La protection du patrimoine culturel et la biodiversité de la falaise St-Jaques doivent être prises en compte. La loi incluant également le concept de « pollueur payeur », il faudrait que les utilisateurs du réseau routier participent davantage au financement du projet.

4.2 Parcs et passages

Les routes ont souvent des conséquences majeures sur les populations qui les entourent. Ces conséquences négatives sont causées par les différentes caractéristiques de la route, incluant la circulation et la largeur de la route, et peuvent être directes (accidents) ou indirectes (via le bruit et la pollution).

Traduit de l'anglais, Amy R. Bond et Darryl N. Jones, Griffith University¹²

Même si cet extrait a été écrit dans le but de résumer les impacts négatifs des routes sur la faune et la flore sauvage, il n'en est pas moins applicable pour les humains. Les solutions offertes pour atténuer les impacts négatifs des routes sur la faune sauvage sont multiples, notamment par l'installation de barrières et par des passages fauniques qui offrent un habitat accueillant aux espèces animales qui voudraient traverser une route.¹³ Un passage faunique permet à la faune de passer d'un côté à l'autre d'une route. Plusieurs types de passages existent en fonction des besoins puisqu'un amphibien ne traverse pas la route au même endroit, à la même vitesse et dans le même habitat qu'un ours ou un orignal. Les passages fauniques se divisent en deux grandes catégories : ceux qui passent sous les infrastructures de transport et ceux qui passent au-dessus. Ces passages sont présents,

¹² Bond, Amy R., et Darryl N. Jones. 2008. *Temporal trends in use of fauna-friendly underpasses and overpasses*. *Wildlife Research*, **35** : 103-112.

¹³ Ibid.

entre autres, aux Pays-Bas, en Australie, aux États-Unis (Floride et Californie) et au Canada (parc national Banff).

Le parc national Banff est reconnu pour la diversité de ses passages fauniques adaptés pour chaque espèce animale.¹⁴ Compte tenu du nombre de personnes qui doivent cohabiter avec la nature sauvage que ces mêmes personnes sont venues observer, le parc a dû faire preuve d'audace pour trouver des moyens d'améliorer les conditions de vie des animaux : barrière, passages fauniques adaptés aux besoins et inventaire à l'année pour évaluer l'efficacité de ces passages. Les conditions de vie des animaux se trouvent améliorés pas les passages, notamment parce qu'il s'agit de milieux calmes, sécuritaires et faciles d'accès.¹⁵

Si une initiative aussi audacieuse que les passages fauniques est possible dans les parcs, pour quelle raison serions-nous incapables de fournir les mêmes efforts pour les citoyens? Il serait sûrement possible de proposer une version améliorée de ce type de projet pour les résidents entourant le complexe Turcot. L'équivalent de passages sous les infrastructures de transport serait de garder le complexe Turcot surélevé et d'aménager le terrain qui le supporte pour en faire un parc avec des espaces verts. Ce parc pourrait inclure des pistes cyclables aménagées, des sentiers de marche et même des habitats spécialisés pour la faune comme des milieux humides aménagés. Les bénéfices d'un tel projet seraient importants, spécialement pour les citoyens et pour les écoles qui pourraient, d'ici plusieurs années, se servir de cette aire aménagée pour faire des sorties éducatives.

ENvironnement JEUnesse recommande le maintien en hauteur de la structure de l'échangeur Turcot pour une meilleure qualité de l'air et l'aménagement d'un espace végétalisé sous l'échangeur.

L'équivalent de passages au-dessus des infrastructures serait soit d'enfouir la route sous le sol, soit de garder la route au niveau du sol et de créer des passages au-dessus de celle-ci. Comme l'a expliqué M. Jacques Dumas le 11 mai dernier, il semble être impossible d'enfouir la route sous la terre.¹⁶ Par contre, l'option de recouvrir certaines sections au sol du complexe et d'en faire des passages n'a pas été étudiée sérieusement, notamment au-dessus de l'autoroute 20 qui, selon le projet actuellement sur la table, serait déplacée

¹⁴ Parcs Canada. 2009. *Dix faits saillants au sujet des passages pour animaux du parc*. En ligne. http://www.pc.gc.ca/pn-np/ab/banff/docs/routes/routes2_f.asp (page consultée le 6 juin 2009).

¹⁵ Ibid

¹⁶ Bureau des audiences publiques sur l'environnement. *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount : Transcription de la séance de questions du 11 mai 2009 en soirée*. En ligne. http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/liste_doc-DT-DQ-DM.htm#DT (page consultée le 6 juin 2009).

au pied de la falaise Saint-Jacques. Les avantages sont nombreux : verdissement du secteur, désenclavement partiel du quartier Saint-Henri, projet novateur et accès facilité aux secteurs l'entourant. Pour être efficaces, ces passages devraient être végétalisés et être suffisamment larges pour instaurer un climat de sécurité aux passants. ENJEU croit fermement que ce projet devrait être sérieusement envisagé.

ENvironnement JEUnesse recommande le recouvrement de certaines sections au sol, particulièrement sur l'autoroute 20, de manière à aménager des passages végétalisés au-dessus des infrastructures routières.

4.3 Sortir les autoroutes de la ville

San Francisco, Vancouver, Portland, Paris, Londres, Séoul : les grandes villes les plus prospères et les plus vivantes du monde ont toutes fait le choix de renoncer au développement d'infrastructures autoroutières en milieu urbain. Elles cherchent aujourd'hui à maximiser la mobilité des individus plutôt que la circulation automobile qui entraîne à terme de l'étalement urbain, une diminution de la vitalité économique et une baisse de la qualité de vie. Elles ont choisi des solutions intégrées de transport collectif et alternatif qui permettent une densification intelligente et un développement urbain à échelle humaine. On y remarque d'ailleurs que l'environnement urbain est d'autant plus resplendissant et que la qualité de vie des résidents en est grandement améliorée. Tel est le cas de la ville de Séoul (voir annexe 1).

Montréal tarde à prendre ce virage. Le réaménagement de la rue Notre-Dame en autoroute urbaine, le parachèvement de l'autoroute 25 et le plan actuel de reconstruction du complexe Turcot – trois projets qui augmenteront significativement le flux de véhicules sur l'île de Montréal – témoignent d'une vision dépassée en matière d'aménagement urbain. ENJEU considère qu'il est urgent d'inverser la tendance : afin d'améliorer la qualité de l'air, de réduire la pollution sonore et de dynamiser l'économie locale, des démarches menant à une diminution de la circulation automobile doivent être éminemment entreprises. Pourquoi ne pas faire preuve de vision et prendre exemple sur ces villes qui, de Montréal, semblent presque futuristes?

Prenons l'exemple suivant : pourquoi ne pas transformer la partie hors-terre de l'A-720 à l'est de l'échangeur Turcot ainsi que le secteur de l'A-20 qui se situe entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest en boulevard urbain? Ce type de route, en plus de diminuer la pollution sonore et les émissions de gaz à effet de serre, permet l'aménagement de traverses piétonnières et de commerces. Un quartier complet pourrait être créé à l'endroit où se situe en ce moment la cour Turcot... Quelle bonne alternative à offrir aux citoyens expropriés suite aux travaux! Voilà une occasion de créer un quartier où les habitations se mélangeront de façon harmonieuse avec les commerces et des bureaux. Ce pourrait être un quartier où les mesures dites environnementales d'atténuation de la circulation et de rapprochement des services seraient mises de l'avant

autant par les citoyens que les promoteurs. En transformant l'A-720 en boulevard urbain, nous contribuerions grandement au désenclavement du quartier Saint-Henri, et en transformant l'A-20, nous ouvririons la porte à la construction d'un quartier moderne, humain, et économiquement et environnementalement durable. Bien sûr, une réflexion concernant les mesures de transport en commun à implanter devra être tenue. La transformation d'une autoroute urbaine sans mesure de transport en commun valable ne saurait être efficace pour réduire la circulation et le trafic.

ENvironnement JEUnesse recommande l'adoption par le MTQ d'une orientation visant l'abandon des autoroutes urbaines au profit de la densification intelligente et du transport collectif plus accessible.

5. Conclusion

Tout au long de ce mémoire, nous avons proposé des moyens d'améliorer le projet. ENvironnement JEUnesse ne pense pas avoir la science infuse. C'est pourquoi il a été décidé de rassembler et d'expliquer une série d'améliorations qui font preuve de vision et qui semblent logiques. Elles ne sont pas nécessairement reliées, mais chacune d'entre elles vaut la peine d'être mentionnée.

ENJEU reconnaît l'urgence d'effectuer des travaux au complexe Turcot, mais reste convaincu que les plans actuellement proposés ne sont pas appropriés. Pour y parvenir, le MTQ devra faire preuve de vision et changer d'approche face à Montréal : adopter une approche englobante en consultant tous les organismes concernés, repenser la place des autoroutes à l'intérieur et autour de la métropole québécoise, se concentrer sur la mobilité des individus plutôt que la circulation automobile et diminuer les impacts négatifs sur les populations locales. Le MTQ doit absolument faire preuve d'audace en adoptant une vision globale de la mobilité. La clé de cette orientation réside, selon ENvironnement JEUnesse, dans l'intégration du transport alternatif et l'abandon de l'auto-solo.

ENvironnement JEUnesse exige que le Ministère des Transports du Québec dépose, avant d'entreprendre les travaux au complexe Turcot, un plan de gestion de la mobilité dans la région de Montréal basé sur l'intégration du transport alternatif et collectif et l'abandon, dans un horizon de dix ans, de l'auto-solo.

Le MTQ a l'opportunité de répondre aux critiques du vérificateur général affirmant qu'il ne tient pas suffisamment en compte les incidences sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles dans la conception

des projets d'infrastructures de transport dans la région métropolitaine de Montréal.¹⁷
Prenons un virage durable dès aujourd'hui et faisons preuve de vision, pour notre bien-être et pour le bien-être de toutes les générations à venir!

¹⁷ Bisson, Bruno. 2009. *Les grands projets routiers du MTQ vont nuire à Montréal. La Presse*, 3 avril 2009. En ligne. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/national/200904/03/01-843066-les-grands-projets-routiers-du-mtq-vont-nuire-a-montreal.php> (page consultée le 7 juin 2009).

Sommaire des recommandations

ENvironnement JEUnesse recommande que des audiences publiques élargies soient initiées conjointement par la Ville de Montréal et le Ministère des Transports du Québec concernant tous les projets majeurs de transport dans la région métropolitaine

ENvironnement JEUnesse recommande l'implantation de solutions innovantes permettant la mobilité des individus en première priorité, tels les systèmes de transport en commun efficaces et adaptés aux grandes villes.

ENvironnement JEUnesse recommande la réalisation d'une étude comparative approfondie de différents scénarios faisant une large place au transport collectif. Cette étude reconsidérerait le nombre de voies, les types de voies et les points d'accès et de sortie.

ENvironnement JEUnesse recommande d'entreprendre des discussions plus poussées avec la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil et le Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest pour déterminer le potentiel des voies réservées et pour approfondir les différents scénarios impliquant une place grandissante pour le transport en commun.

ENvironnement JEUnesse recommande que le MTQ encourage et appuie les démarches de la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil et le Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest dans l'amélioration du système de transport en commun à l'ouest de l'échangeur Turcot.

ENvironnement JEUnesse recommande l'implantation et l'agrandissement de stationnements incitatifs dans la périphérie du complexe Turcot et de Montréal et des mesures incitatives au covoiturage dans ces stationnements.

ENvironnement JEUnesse recommande l'implantation de mesures incitatives au transport collectif le plus tôt possible avant le début des travaux entourant le complexe Turcot.

ENvironnement JEUnesse recommande que les modèles d'impacts environnementaux soient étendus et révisés afin d'inclure l'impact des travaux.

ENvironnement JEUnesse recommande, pour la santé de la population, de faire la promotion du transport actif à travers le projet de reconstruction du complexe Turcot en favorisant les déplacements entre les quartiers entourant le complexe.

ENvironnement JEUnesse recommande de réduire l'impact sur les populations locales en diminuant le plus possible le nombre d'expropriations et les impacts des structures temporaires.

ENvironnement JEUnesse recommande de végétaliser des aires entourant le complexe.

ENvironnement JEUnesse recommande la réduction du nombre de véhicules qui emprunteront le complexe Turcot, réduisant les émissions de gaz à effet de serre en vue d'atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto et de l'accord, plus exigeant, qui suivra, puisque le projet se terminera après la période couverte par Kyoto.

ENvironnement JEUnesse exige que le MTQ agisse en conformité avec la Loi sur le développement durable et le Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012, tous deux adoptés par le gouvernement du Québec.

ENvironnement JEUnesse recommande le maintien en hauteur de la structure de l'échangeur Turcot pour une meilleure qualité de l'air et l'aménagement d'un espace végétalisé sous l'échangeur.

ENvironnement JEUnesse recommande le recouvrement de certaines sections au sol, particulièrement sur l'autoroute 20, de manière à aménager des passages végétalisés au-dessus des infrastructures routières.

ENvironnement JEUnesse recommande l'adoption par le MTQ d'une orientation visant l'abandon des autoroutes urbaines au profit de la densification intelligente et du transport collectif plus accessible.

ENvironnement JEUnesse exige que le Ministère des Transports du Québec dépose, avant d'entreprendre les travaux au complexe Turcot, un plan de gestion de la mobilité dans la région de Montréal basé sur l'intégration du transport alternatif et collectif et l'abandon, dans un horizon de dix ans, de l'auto-solo.

Annexe 1

Supprimons les autoroutes urbaines

Les autoroutes urbaines sont caractéristiques d'une époque révolue, celle du pompidolisme bagnolard, une époque où les projets autoroutiers devaient se multiplier en ville, avec à terme une autoroute urbaine qui devait déboucher au pied de chaque cathédrale française, c'est-à-dire au coeur même des agglomérations françaises.

Heureusement, dans plusieurs villes du monde, on a cessé d'augmenter la capacité routière. Dans certaines villes, on a même détruit des autoroutes urbaines. À Séoul, le maire a remplacé une autoroute urbaine à 2×3 voies de circulation par une rivière bordée d'espaces verts.

Il y a 50 ans, cette rivière (Cheonggyecheon) était très importante pour la capitale de la Corée du Sud, Séoul. C'est dans cette rivière que les gens lavaient leur linge et où les enfants jouaient.

Dans les années 70, les autos étant de plus en plus présentes dans la septième plus grande ville du monde, les autorités décidèrent de construire une autoroute à 6 voies sur cette rivière qui, par ailleurs, commençait à être de plus en plus polluée. La rivière sacrée de Séoul disparut alors sous le béton, mais en 2002 le maire Lee Myung Bak s'engagea à démolir l'autoroute à 6 voies, à restaurer le cours d'eau et à créer un magnifique grand espace vert qui traverse la ville où la rivière coulait autrefois.

Plus de 160 000 voitures passaient chaque jour sur cette autoroute. Elle était alors considérée indispensable pour l'économie de la ville. Il fallait donc énormément de courage politique pour détruire cette immense structure de béton et y créer à la place un espace vert. Les travaux commencèrent en juillet 2003. Tandis que la construction de l'autoroute prit 20 ans, la démolir et restaurer la rivière dura seulement 2 ans.

Depuis ce temps, beaucoup d'automobilistes ont changé leurs habitudes. Certains ont même décidé d'abandonner complètement leur voiture. La Ville de Séoul en a également profité pour améliorer son service d'autobus. Ce projet a eu un effet remarquable sur l'environnement. Différentes espèces d'oiseaux, de poissons, d'insectes et de plantes sont revenues dans le paysage de Séoul.

La suppression d'autoroutes, et en particulier d'autoroutes urbaines qui défigurent le paysage urbain et qui provoquent d'innombrables nuisances (bruit, pollution, coupures urbaines, etc.), est donc quelque chose de tout à fait réaliste. Avec un peu de courage politique, des associations volontaires et motivées, il est tout à fait possible de détruire ces autoroutes urbaines, signes d'un autre temps, celui où on voulait nous faire croire

abusivement que l'automobile était synonyme de progrès et que la ville devait s'adapter à la voiture.

Le collectif Vélorution à Tours propose déjà d'organiser des vélorutions dans toutes les grandes agglomérations françaises sur le thème de la suppression des autoroutes urbaines. Chaque collectif local est invité à cibler son action sur une autoroute urbaine particulièrement inadaptée, polluante ou bruyante.

Suivons l'exemple de Séoul, remplaçons les autoroutes urbaines par des rivières et des espaces verts !

Sources

Marchildon, Nicolas. 2009. Nicolas Marchildon : Montréalais converti, Écolo confessé. En ligne. <http://nicolas.marchildon.net/carnet/> (page consultée le 25 mai 2009).

Projet Montréal. 2007. Pour la mise en valeur de l'entrée maritime de Montréal. En ligne. www.projetmontreal.org/files/documents/2008-01-10_Entree_maritime_fr.pdf (page consultée le 25 mai 2009).

VélorutionsTours. 2009. Le blog VélorutionsTours. En ligne. <http://velorutiontours.over-blog.org/> (page consultée le 25 mai 2009).

Dumont, Julie. 2008. Trois-Rivières Urbain. En ligne. <http://3rivieresurbain.over-blog.net/> (page consultée le 25 mai 2009).