

## **Turcot 375 : les Montréalais sont prêts.**

### **Il ne manque que la volonté politique.**

**Montréal, le 25 mars 2010** - Alors que les discussions entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Montréal sur le nouveau projet de réfection du complexe Turcot se poursuivent à huis clos, des représentants de la société civile, issus du secteur des transports, de l'urbanisme, du milieu universitaire et de la santé publique, ainsi que des groupes environnementaux et socioéconomiques affirment que pour assurer un avenir en santé et de qualité aux générations futures, le gouvernement du Québec doit développer un projet qui diminue la circulation automobile au profit des transports collectifs et actifs, qui améliore le milieu de vie des quartiers traversés, qui favorise la densification en milieu urbain et la revitalisation économique et sociale des quartiers centraux de Montréal. Ces représentants estiment que la population montréalaise est prête pour amorcer ce virage et qu'il ne manque que la volonté politique du gouvernement du Québec pour atteindre ces objectifs qui sont tout à fait réalisables, preuves à l'appui.

#### **Une approche intégrée de planification des transports et de l'aménagement urbain**

Dans une conférence donnée la journée même, M. Pierre Brisset, architecte du Groupe de recherche urbaine et M. Pierre Gauthier, professeur agrégé au département de géographie, urbanisme et environnement de l'Université Concordia ont dévoilé une proposition d'aménagement du complexe Turcot qui entraîne une diminution de la circulation autoroutière de l'ordre de 40%, passant de 290 000 véhicules par jour (v/j) à 185 000 v/j. Cette réduction est rendue possible grâce à une bonification de l'offre de transport collectif pour les navetteurs (navette ferroviaire, trains de banlieues, voie réservée, tramways, etc.) et par la diminution du transit autoroutier inter-quartier.

Brisset et Gauthier suggèrent la reconstruction immédiate d'un échangeur de taille beaucoup plus modeste complété par des réseaux de transports collectifs, des connexions routières améliorées entre les quartiers, des nouvelles pistes cyclables, la création d'un parc urbain de 75 hectares au pied de la falaise Saint-Jacques, et l'agrandissement des secteurs destinés au développement immobilier. Le scénario intitulé « Turcot375 » pourrait constituer le legs du gouvernement du Québec à la Ville de Montréal afin de marquer dignement le 375<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal en 2017,

#### **Le transfert modal vers le transport collectif**

Selon Florence Junca-Adenot, directrice du Forum Urba 2015 au département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et ancienne PDG de l'Agence métropolitaine de transport, « la proposition dévoilée aujourd'hui s'inscrit tout à fait dans le courant des grandes villes du monde. La prééminence des transports collectifs et la réduction de la capacité routière sont aujourd'hui nécessaires pour garantir une meilleure qualité de vie en milieu urbain. Il s'agit d'un phénomène mondial engendré notamment par la lutte aux gaz à effet de serre (GES). »

En concevant un projet de réfection qui prévoit une augmentation de la capacité routière de plusieurs milliers de voitures, le gouvernement du Québec s'inscrit à contre-courant de cette tendance mondiale. Les représentants estiment également que toute la planification actuelle du projet est basée sur un modèle qui ne tient aucunement compte de l'augmentation du prix de l'essence et du transfert modal vers le transport collectif.

Rappelons à ce titre les résultats de la dernière Enquête Origine Destination qui démontrent une augmentation significative de l'utilisation des transports collectifs dans la grande région montréalaise. Ainsi entre 2003 et 2008, l'utilisation des transports collectifs en période de pointe le matin a augmenté de 10% à Montréal, 31% à Laval, 40% dans la Couronne Nord, 19% sur la Rive-Sud et 52% dans la Couronne Sud. Le grand succès des nouveaux projets de transports collectifs (ex. le Métro de Laval) confirme l'intérêt de la population pour le transport durable.

#### **Diminution des GES et des impacts sur la santé**

D'un point de vue environnemental, le projet actuel du MTQ est en contradiction avec toutes les politiques gouvernementales, notamment sur les objectifs de réduction de GES du Québec.

Selon Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), « nous appuyons la proposition Turcot375 parce qu'elle fait la démonstration qu'il est possible de faire un vrai projet à la hauteur des aspirations des Montréalais. Il serait inadmissible d'investir 1,5 milliard\$ dans un projet avec pour principale conséquence l'augmentation du nombre de voitures à Montréal. En ce sens, le scénario Brisset et Gauthier offre beaucoup d'améliorations tant sur la réduction des GES et des polluants atmosphériques, que sur la consommation d'espace et d'énergie et sur la création d'espaces verts. Il est grand temps que la Ville et le MTQ nous fassent part d'un projet qui va dans cette direction.»

Même écho du côté de la santé publique. « Si grâce à ce nouveau scénario, 100 000 personnes troquent leurs voitures au profit des transports collectifs et actifs, je vous laisse imaginer les gains significatifs sur la santé publique. Diminution des maladies cardiovasculaires et respiratoires, des traumatismes routiers, des risques d'obésité, nous sommes gagnants sur tous les fronts. Les populations des quartiers centraux récolteront également des bénéfices sanitaires importants grâce à une réduction du volume de circulation et un aménagement urbain favorisant la marche », explique le Dr Louis Drouin, responsable du secteur Environnement urbain et santé à la Direction de santé publique de Montréal.

### **Développement économique et social**

« Le scénario proposé aujourd'hui permet à la fois d'assurer la fluidité du transport interrégional dans l'axe nord-sud, tout en réduisant au minimum les expropriations et les nuisances pour la communauté locale. D'autre part, ce scénario mise sur un transfert modal significatif vers le transport collectif, ce qui favorisera un potentiel de développement économique et urbain mieux intégré aux quartiers du Sud-Ouest et à la ville le long du canal de Lachine. Bref, il s'agit vraiment d'un scénario porteur d'avenir susceptible d'obtenir l'adhésion de toute la communauté environnante», affirme Pierre Morrissette, directeur général du Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO).

« La proposition de Brisset et Gauthier correspond tout à fait au type d'infrastructure à laquelle la communauté locale est en droit de s'attendre », renchérit Geneviève Locas, porte-parole de Mobilisation Turcot. « Nous comptons sur la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec pour représenter les intérêts des citoyens dans ce dossier et s'assurer que le fruit de leur collaboration reflète entièrement nos préoccupations. Il faut absolument éviter les expropriations et redynamiser ce secteur de la ville qui a été malmené depuis la construction du premier échangeur. »

«Seule une approche intégrée du transport et de l'aménagement urbain va permettre d'optimiser les investissements que le gouvernement va injecter dans ce projet afin de servir pleinement l'intérêt public. Il ne nous reste qu'à espérer que la volonté politique soit au rendez-vous afin d'engager le Québec dans l'ère du développement urbain durable et responsable », conclut Pierre Gauthier.

-30-

Les médias peuvent télécharger l'animation en haute résolution du scénario « Turcot375 » sur :

<ftp.cremtl.qc.ca>

utilisateur: ftp\_media

mot de passe: cremtl

Pour obtenir plus d'information sur le dossier Turcot : [www.cremtl.qc.ca/turcot](http://www.cremtl.qc.ca/turcot)

### **Renseignements :**

Leïla Copti

CRE-Montréal

514.661.6134