

Les enjeux de la reconstruction du complexe Turcot

Un projet qui va entraîner une augmentation de la circulation routière

- En comparant, les données d'achalandage actuelles du MTQ et les données prévisionnelles de l'étude d'impact environnemental¹ en 2016, nous pouvons constater une augmentation d'environ **20 000 véhicules** par jour, soit l'équivalent d'une voie supplémentaire.
- Lors des soirées d'information, le Ministère des transports du Québec (MTQ) a, par ailleurs, proposé un **nouveau scénario** faisant passer le nombre de voies sur l'autoroute 20 de 6 à 8. Ces nouvelles voies, bien que réservées pour le covoiturage, les taxis et les autobus vont augmenter la capacité véhiculaire et ultimement la circulation automobile en direction du centre-ville de Montréal. Avec les deux nouvelles **voies supplémentaires** la circulation véhiculaire pourrait **augmenter encore de 33 %** de plus d'ici 2016.
- Le projet de reconstruction du complexe Turcot constitue l'un des trois principaux projets autoroutiers du MTQ pour l'île de Montréal. L'impact cumulatif des trois projets sur la circulation routière sera très important d'ici 2016 puisque la reconstruction du complexe Turcot va entraîner une augmentation de 20 000 véhicules par jour, celui de l'**autoroute 25** va entraîner une augmentation de **100 000 véhicules** par jour et la modernisation de la **rue Notre-Dame**, une augmentation de **40 000 véhicules** par jour.

Un projet en contradiction les orientations gouvernementales

- Le projet est en contradiction avec le **Plan de développement durable du MTQ** qui entend soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés. Ce plan vise notamment à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), accroître l'efficacité du transport routier des marchandises en encourageant l'intermodalité, **favoriser l'utilisation accrue des modes de transport autres que l'auto solo pour le transport des personnes**, assurer la pérennité des systèmes de transport existants et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour que l'utilisation des infrastructures routières devienne encore plus sécuritaire.
- Le projet est également en contradiction avec le **Cadre d'aménagement** et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal du **Ministère des Affaires municipales et de la Métropole** « En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une **réduction de l'utilisation de l'automobile**². »
- Le projet est en contradiction avec la vision du **Plan de transport de Montréal** qui vise à « assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut **réduire de manière significative la dépendance à l'automobile** par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur les usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi ».

¹ Ministère des transports du Québec (2008). Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

² Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001) : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal p.91

- Il est aussi en contradiction avec le **Plan d'urbanisme de Montréal** qui comprend des mesures visant à **diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile**. Il privilégie une plus grande utilisation du **transport collectif** et des modes de déplacement non motorisés. Il prévoit par exemple une plus grande densité de construction à distance de marche des stations de métro et des gares. Le Plan favorise également la **réduction des distances entre les lieux d'habitation, les commerces, les services et les lieux de travail**.
- Le projet en finalement en contradiction avec le **Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques** du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP). Le Plan mentionne qu'au Québec, il existe un important potentiel de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en milieu urbain. Le transport collectif regroupe les services de transport en commun urbain et interurbain, le transport scolaire, le transport adapté et le transport collectif en milieu rural. Ainsi, le gouvernement favorisera le développement et l'**utilisation du transport collectif** en finançant, notamment, l'aménagement de voies réservées et l'adoption de mesures préférentielles pour le transport collectif. Dans le cadre de cette mesure, il pourrait aussi faciliter l'achat d'autobus hybrides ou électriques, l'ajout de trains de banlieue et l'amélioration des infrastructures du métro.

Un projet qui aura des impacts négatifs sur la santé publique

- Selon le réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal, la région montréalaise connaît en moyenne **64 journées de mauvaise qualité de l'air**, soit une journée sur six.
- Depuis le mois de novembre dernier, Montréal a connu plus de **48 épisodes de smog** cet hiver.
- Santé Canada estime à **1540 le nombre de décès prématurés attribuables chaque année à la pollution atmosphérique à Montréal**.
- La proximité des autoroutes entraînent des risques plus élevés pour la santé publique :
 - Plusieurs études ont porté sur les enfants fréquentant une école à proximité d'artères très fréquentées, ou habitant dans un tel secteur : elles démontrent une **hausse des symptômes respiratoires et asthmatiques** en rapport avec la densité de la circulation ou avec la concentration de contaminants liés au transport.
 - Un autre impact est à considérer, le développement de **l'asthme** chez des enfants sans antécédents.
 - En Hollande, des chercheurs ont suivi des citoyens âgés de 55 à 69 ans vivant à proximité d'artères à grand débit et ont observé que le risque relatif de décès par **maladie cardiopulmonaire** est près du double chez ces citoyens par rapport à ceux habitant plus loin.
 - Risque d'hospitalisation pour **problèmes respiratoires** des Montréalais âgés de 60 ans et plus habitant le long d'artères à grande circulation : il est plus élevé que chez les résidents de rues plus calmes.
 - Les mères vivant à moins de 200 mètres d'une autoroute ont 17% plus de risque de donner naissance à un **enfant de faible poids**.
- Bouchard et Smargiassi (2007) ont regardé d'autres effets sur la santé attribuables plus spécifiquement aux PM_{2,5} :
 - **6028 cas de bronchite infantile à Montréal chaque année** et 9505 cas pour le Québec
 - **40 449 jours de symptômes d'asthme pour Montréal** et 62 707 jours pour le Québec
- Les enfants constituent un groupe particulièrement vulnérable aux effets de la pollution atmosphérique. En plus de causer l'aggravation de l'asthme, une exposition chronique aux PM_{2,5} peut causer **une diminution de la croissance pulmonaire chez les enfants** (Gauderman et collègues, 2004).

Plus de circulation automobile entrainera plus d'accidents

- Une carte de la localisation des accidents impliquant des piétons, élaborée par le docteur Patrick Morency, montre qu'entre **1999-2003** il y a eu sur le territoire de l'agglomération de Montréal **5082 interventions ambulancières**.

- M. Morency mentionne : «L'augmentation du parc automobile, du nombre de déplacements et des distances totales parcourues en automobile expose l'ensemble des usagers de la route (conducteurs, passagers, piétons, etc.) à une probabilité accrue de collision, de blessures et de décès. Il importe d'abord de **contrôler l'exposition au risque automobile** par des politiques de transport et d'aménagement urbain, autrement dit, par une stratégie qui attaque le problème à la source en **réduisant le nombre d'automobile**. Il s'agit d'assurer la mobilité autrement; le taux de mortalité par passager-kilomètre est 20 fois moins élevé en transport en commun qu'en automobile ».

Un projet qui entrainera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES)

- Selon le dernier inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise élaboré par la Ville de Montréal en 2006³, le secteur des **transports** est le principal émetteur de GES sur l'île de Montréal avec **49% des émissions**, suivi des secteurs de l'industrie (28 %) puis et des bâtiments (20 %).
- La Ville de Montréal évalue que les **Montréalais** émettent en moyenne **7,2 tonnes de CO₂ par année**, soit **14 fois** plus que l'**objectif** de la Déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques⁴, signée par Montréal en 2005, qui stipule que le niveau soutenable pour l'humanité est de **0,5 tonne par année**.

Un projet qui va limiter la protection et la mise en valeur de la Falaise Saint-Jacques

- Montréal est classée bonne dernière parmi quatorze autres villes canadiennes pour la superficie d'espaces verts per capita, ce qui n'est pas étonnant quand on constate que seulement un peu plus de **5% du territoire naturel Montréalais est actuellement protégé**.
- L'arrondissement du **Sud-Ouest** est, par ailleurs, le secteur avec le **moins de milieux naturels** de l'agglomération de Montréal.

Un projet qui va enclaver les quartiers traversés

- Le secteur est déjà l'un des plus enclavé de Montréal en raison d'une barrière physique naturelle (**Falaise St-Jacques**), d'une autre artificielle (**canal Lachine**), en plus de la **voie ferrée** du CN qui sépare le quartier St-Henri en deux et du **réseau autoroutier** (A20, A15, Ville-Marie).
- La construction de l'autoroute sur des **talus de 8 mètres surmontés de murs anti-bruits** va augmenter le sentiment d'enclavement des quartiers traversés en bloquant physiquement certaines rues (rue Eadie) et en coupant la vue sur l'horizon.

Un projet qui va entrainer la destruction de logements

- Le MTQ projette de détruire 166 logements et d'**exproprier** environ **400 personnes**.
- Les locataires évincés de ces logements se retrouveront dans un **marché locatif** qui est encore en situation de **pénurie**.
- Les locataires à faible revenu risquent de voir le pourcentage de leur revenu consacré au loyer augmenter substantiellement.

³ Logé, H. (2006) : Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, Collectivité montréalaise, Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement et du développement durable, Planification et suivi environnemental, 26 p.

⁴ Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (2005) : Déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques

- Le système des habitations à loyer modique (HLM) se retrouve en situation de pénurie maximale, avec 24 000 ménages sur la liste d'attente.
- Le milieu communautaire revendique aussi des mesures concrètes pour permettre à la population traditionnelle des quartiers populaires d'y rester.

Le MTQ a refusé d'étudier des solutions alternatives

- La Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) demande d'analyser lors de l'étude d'impact environnementale des **solutions de rechanges** afin d'évaluer la possibilité de minimiser les impacts environnementaux d'un projet.
- La **directive** pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount du ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (**MDDEP**) indique à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact environnemental. Le document suggère que « les **solutions de rechange** au projet pourraient être, par exemple, la mise sur pied ou l'amélioration de circuits d'**autobus**, la construction d'une ligne de **mé debate** ou d'un **train de banlieue** ... » et que la solution doit tenir compte « ... des **enjeux environnementaux, sociaux, économiques et techniques** ». ainsi que « ... des **effets** d'entraînement sur le réseau **routier régional** ».
- L'Étude d'opportunité complexe Turcot – De la Vérendrye – Angrignon – Montréal-Ouest du Ministère des transports du Québec a évalué 5 scénarios : réparer, reconstruire, abaisser avec relocalisation des voies ferrées, sans relocalisation des voies ferrées ou création d'un corridor de transport au pied de la falaise Saint-Jacques. **Aucun** de ces **scénarios** n'envisage la **réduction de la circulation** ou le **transport collectif**.
- Le vérificateur général du Québec a mentionné dans son dernier rapport que le Gouvernement du Québec investit des milliards de dollars dans le transport routier pour la région métropolitaine de Montréal sans avoir une « **vision cohérente** et intégrée de l'aménagement et du transport du territoire » et que la planification « nécessite une meilleure **prise en compte** des incidences à court et à long terme sur la **santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles** ». De plus, le vérificateur a clairement indiqué que le MTQ n'est pas parvenu à mettre en place un « mécanisme permanent et formel de **concertation** pour assurer la cohérence de l'ensemble des priorités d'intervention des acteurs de la région et établir un consensus ». Enfin, il souligne que le MTQ ne fait pas une « analyse comparée et documentée de **différents scénarios** possibles » et que « les **investissements** présentés » ne sont pas « représentatifs de la situation actuelle »⁵.
- La **ville de Montréal** a écrit une lettre au MTQ pour lui demander de **respecter** la **vision** de la ville de Montréal, son **plan d'urbanisme** et son **plan de transport**.

⁵ Communiqué, 1^{er} avril 2009, Le vérificateur général livre les résultats de la vérification concernant la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal.