

Projet Turcot : CRÉATION D'UN COMITÉ DE VIGILANCE Il faut maintenant passer du papier à la réalité

Montréal, le 18 novembre 2010- Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), Équiterre, le Réseau des ingénieurs du Québec (RéseauIQ), le Forum Urba 2015, le Conseil central du Montréal métropolitain-CSN et Transport 2000 Québec annoncent la création d'un comité de vigilance pour s'assurer que la réfection du complexe Turcot réponde, une fois sa réalisation complétée, à la fois aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES) et de pollution atmosphérique de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, qu'il permette de réduire les volumes de circulation et qu'il favorise l'optimisation de l'aménagement urbain.

Ce comité, dont font également partie le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO), l'Association canadienne des médecins pour l'environnement, le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) et la Fondation David Suzuki, veillera à ce que le financement des projets de transport collectif dont les emprises ont été réservées dans le projet présenté par le ministère des Transports soit concrétisé et annoncé, que toutes les mesures de mitigation annoncées soient instaurées avant le début des travaux et deviennent permanentes, et finalement, que des objectifs de réduction des volumes de circulation soient intégrés dans le décret gouvernemental.

« Lundi, le MTQ affirmait publiquement que *la solution aux problèmes de congestion doit passer davantage par les transports collectifs au lieu d'augmenter la capacité routière*¹. La conversion prévue d'une voie existante en voie dédiée aux autobus et aux taxis entre les échangeurs St-Pierre et Turcot, amenant une réduction de 15% à 25% de la capacité automobile², témoigne de cette nouvelle approche », explique Coralie Deny, directrice générale du CRE-Montréal. « Nous sommes ouverts à croire à un changement d'orientation aussi majeur. Notre comité va donc s'assurer que les infrastructures soient construites et aménagées en cohérence avec cette nouvelle volonté. Et nous allons multiplier les démarches pour que le gouvernement aille encore plus loin en ce sens », poursuit-elle.

Pour ce faire, outre la navette ferroviaire, les organisations estiment que le MTQ doit impérativement financer les projets majeurs de transport collectif suivants, sans quoi Turcot sera un échec :

- Le Tram-train vers LaSalle et Lachine
- Le Train de l'Ouest
- L'augmentation de l'offre de service des trains de banlieue

« Le ministère a intégré dans ses plans des projets structurants de transport collectif dont le financement n'a pas été encore annoncé. Il faut maintenant qu'il nous dise comment il entend concrétiser cela. Sans l'intégration de ces éléments, le projet Turcot compromettra l'atteinte de l'objectif de -20 % sous les niveaux de 1990 de réduction des GES du Québec, et ira directement à l'encontre du plan de transport de la Ville de Montréal », précise Sidney Ribaux, cofondateur et coordonnateur général adjoint d'Équiterre.

Le Réseau IQ abonde dans le même sens. « Nous voyons d'un bon œil les intentions gouvernementales mais il nous importe que les options de transfert modal dans l'axe est-ouest puissent faire partie des mesure de mitigation », déclare M. Yves Lavoie, ing., président du

¹ Bruno Bisson, Cyberpresse, 15 novembre 2010.

² Source : ministère des Transports du Québec.

RéseauQ. «L'implantation d'un système de transport sur rail pour rejoindre le centre-ville favoriserait le désengorgement des rues locales durant les travaux dans le secteur Turcot, en plus d'améliorer la desserte globale de transport collectif à termes. En outre, cet investissement maximiserait les retombées économiques autour du projet, en plus de mobiliser le savoir-faire du génie québécois en transport collectif ».

Pour Normand Parisien, directeur général de Transport 2000 Québec, « le développement du réseau ferroviaire constitue un élément fondamental pour garantir un meilleur service aux usagers des transports collectifs durant les travaux. Il ne fait aucun doute que les transports en commun vont être pris d'assaut par de nombreux navetteurs durant les travaux. Le gouvernement doit donc s'assurer d'élargir l'offre pour répondre à la demande. »

Selon Dominique Daigneault, secrétaire générale du Conseil central du Montréal métropolitain-CSN, organisme qui compte 94 000 membres, « le financement des projets de transport collectif est primordial pour répondre à la demande croissante des travailleurs qui veulent se déplacer autrement qu'en voiture sur l'île. La réduction des GES et la réduction de la congestion routière sont au cœur de leurs préoccupations. »

Le Comité de vigilance compte d'ailleurs mesurer les impacts de l'implantation des mesures de mitigation sur les habitudes de déplacement des navetteurs, les volumes de circulation et la réduction des GES, au fur et à mesure que celles-ci seront implantées. Ces analyses quantitatives permettront de mieux situer le projet dans l'atteinte des objectifs de la Ville et du gouvernement ci-haut mentionnés.

Le Comité de vigilance a l'intention de rencontrer régulièrement toutes les parties prenantes au dossier comme le ministère des Transports, la Ville de Montréal, la Direction de la santé publique de Montréal, les arrondissements et les partis d'opposition à la Ville de Montréal et contribuera à garder le public informé de l'évolution du dossier.

-30-

Renseignements :

Leila Copti, CRE-Montréal
Tel : 514.661.6134

Éveline Trudel-Fugère, Équiterre
Tel. : 514-605-2000

Camilla Sironi, Réseau des ingénieurs du Québec (RéseauIQ)
Tel : 514-883-2496