

Bilan du Comité de vigilance Turcot sur l'évolution du projet: Les mesures de transport collectif toujours attendues et des modifications insuffisantes pour diminuer la congestion et la pollution

Montréal, le 19 août 2011- Neuf mois après sa création, le Comité de vigilance Turcot fait le point sur ses démarches auprès des principaux intervenants dans le projet de réfection du complexe Turcot, le ministère des transports du Québec (MTQ) et la Ville de Montréal. Le Comité rappelle au gouvernement qu'il n'a pas le choix de mettre en place au plus vite des mesures de transport collectif et de mitigation pour Turcot, telles que recommandées par le Comité. Celui-ci considère par ailleurs que le projet qui est sur la table inclut toujours des ouvrages qui ne permettront pas de faire un vrai saut vers une mobilité durable digne du 21^{ème} siècle, favorisant le déplacement des personnes et des marchandises, la réduction de la congestion et de la pollution au centre-ville de Montréal.

Des modifications plus structurantes à apporter

Si le Comité apprécie que le MTQ se soit montré ouvert depuis novembre 2010 à rencontrer ses membres, il ne peut que constater, malgré tous ces échanges, que les mesures de transport collectif, dont le plan de mitigation, ne sont toujours pas sur la table et que les ouvrages que le ministère souhaite mettre en place traduisent encore un manque flagrant de confiance dans le potentiel de transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif, le covoiturage et le transport actif.

Le Comité considère en effet que les pas vers un projet porteur pour l'avenir sont encore trop timides, avec des modifications intéressantes mais nettement insuffisantes. Ainsi, le Comité reconnaît que l'élimination des voies de service de chaque côté de l'autoroute 20 dans la cour Turcot et la réduction de la taille du boulevard Pullman sont de bonnes nouvelles, mais il y aurait d'autres modifications bien plus significatives à apporter pour produire un complexe Turcot durable pour les 75 prochaines années.

Montréal et Westmount reculent sur leurs principes

Même constat au niveau municipal : les élus ne font pas la démonstration dans ce projet de leur volonté d'appliquer leurs plans de transport, de développement durable et d'urbanisme ainsi que leurs objectifs de réduction d'émissions de GES et de volume de circulation automobile en direction du centre-ville. Pour preuve, la position ferme des villes de Montréal et de Westmount en faveur du maintien des bretelles Saint-Jacques pour permettre aux citoyens de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et de la ville de Westmount de se rendre au centre-ville en voiture alors qu'ils habitent à quelques kilomètres de cette destination et qu'ils sont desservis par le réseau de transport collectif. Même le MTQ se dit prêt à les dédier au transport collectif si tel était la volonté du milieu municipal.

Pour Coralie Deny, directrice générale du Conseil régional de l'environnement de Montréal, « si le MTQ et l'agglomération montréalaise n'assument pas plus de leadership en mobilité durable dans la métropole, qui le fera ? Personne. Il ne suffit pas d'en parler, il faut agir afin de favoriser un transfert modal massif de l'automobile vers le transport collectif et actif au cours des prochaines décennies. Les problèmes de congestion et de pollution ne diminueront pas si nos gouvernements refusent d'agir dans cette direction. »

Turcot doit être un modèle

« Après Turcot, il va y avoir d'autres gros chantiers routiers dont le pont Champlain, l'échangeur St-Pierre, la rue Notre-Dame etc. Tout le monde a ses yeux braqués sur Turcot pour connaître la marche à suivre afin d'atteindre les objectifs publics de 20% de moins de voitures au centre-ville, moins de congestion pour le transport des marchandises et pour ceux qui doivent utiliser leur auto, et des choix d'aménagement et de transport mieux intégrés. Si nos gouvernements ne font pas les meilleurs choix pour demain et après-demain

dès maintenant, nous passerons complètement à côté d'un tournant historique dans l'aménagement de la métropole» renchérit Florence Junca-Adenot, directrice URBA 2015, UQAM.

« Nous sommes toujours d'accord qu'il faut refaire Turcot, c'est une nécessité. Mais encore une fois, nous réitérons le fait que l'urgence ne doit pas être un prétexte pour ne pas prendre le temps de dessiner de nouvelles infrastructures favorisant plus de déplacements, mais moins de voitures, des transports collectifs performants et bien développés, une meilleure fluidité pour le transport des marchandises et une emprise autoroutière urbaine moins grande » affirme Pierre Gauthier, Professeur agrégé, département de géographie, urbanisme et environnement de l'Université Concordia.

D'autre part, à ce jour, rien ne permet d'espérer une réduction des nuisances pour les personnes qui habitent à proximité du complexe Turcot. « Il y a une école primaire, le deuxième centre sportif de la Ville de Montréal et des milliers de ménages situés à moins de 200m de l'échangeur, et tout porte à croire que loin de s'améliorer, le bruit, la poussière et les émanations toxiques vont empirer avec le nouveau Turcot » conclut Pierre Morrissette, directeur général du RESO.

Nos gouvernements provincial et municipal ont encore le choix de mettre nos infrastructures autoroutières sur la voie du 21^{ème} siècle. Bien sûr ce choix demande du courage, car cela obligera la société entière à revoir ses façons de se transporter. Mais le Comité reste toujours convaincu que tout le monde en sortira gagnant grâce aux effets positifs que cela engendrera sur tous les plans : économique, social et environnemental.

Pour consulter les recommandations du Comité de vigilance Turcot et le résumé de ses rencontres avec les différents intervenants : www.vigilanceturcot.org

-30-

Pour tous renseignements :
Daniel Bouchard, CRE-Montréal 514-445-7056