



**Mémoire de Mobilisation Turcot  
Présenté au Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement**

**Pour le projet de reconstruction du complexe Turcot  
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**

Déposé le 11 juin 2009

## ***Introduction : qu'est-ce que Mobilisation Turcot?***

Depuis l'annonce du projet de réfection de l'échangeur Turcot, Mobilisation Turcot réunit des partenaires pour recueillir auprès d'experts des informations sur les impacts du projet proposé par Transports Québec, ainsi que pour transmettre ces informations à la population et adopter des positions sur le projet Turcot.

Mobilisation Turcot est un regroupement de tables de quartier, de groupes communautaires, d'institutions, d'élus et de citoyens, principalement de l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal. Plusieurs des membres proviennent notamment de St-Henri et de Côte-Saint-Paul, du Village des Tanneries au nord de St-Henri, aux abords de la 720, et du secteur Galt au sud de l'échangeur Turcot, sous l'autoroute 15. Mobilisation Turcot regroupe également des partenaires dont le mandat d'action est régional ou même plus large, permettant ainsi l'élaboration d'une compréhension globale des enjeux, en même temps qu'une conscience fine des impacts au niveau local.

Le mémoire que nous déposons aujourd'hui devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est le fruit de la mise en commun des principales inquiétudes de l'ensemble de nos partenaires. Ainsi, en lien direct avec la déclaration de principe de Mobilisation Turcot (voir en annexe), ce mémoire questionnera plus particulièrement la question des expropriations, de l'enclavement des quartiers, des solutions de transports alternatifs et de l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

## ***Bref rappel du concept proposé***

Rappelons que le Ministère des transports du Québec (MTQ) propose un nouveau scénario construit en majorité sur des remblais plutôt qu'en structure aérienne. Le projet fait également passer le nombre de voies sur l'autoroute 20 de 6 à 8. Une fois construit, le complexe augmentera la circulation véhiculaire de 20 000 véhicules d'ici 2016 comparativement au scénario initial proposé. Avec l'ajout des deux nouvelles voies supplémentaires, la circulation véhiculaire du Complexe Turcot pourrait augmenter à nouveau, élevant le trafic autoroutier de 33% de plus d'ici 2016<sup>1</sup>.

## ***Un projet défini en silo, nonobstant les préoccupations exprimées par le milieu***

Tel que souligné dans son étude d'impact sur le projet, Transports Québec a effectivement procédé à une consultation du milieu et des partenaires concernés par le développement du projet de réfection du Complexe Turcot<sup>2</sup>. En 2004, le MTQ confiait à une firme le mandat de recueillir auprès de « personnes et groupes identifiés, leurs perceptions des problèmes actuels, l'importance relative qu'ils leur accordent, la définition de leurs besoins et les pistes de solutions qu'ils

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations à cet égard, veuillez vous référer au mémoire du Conseil régional en environnement (CRE).

<sup>2</sup> *Transports Québec, Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement (Résumé)*, Février 2009, p.17

identifient face à certaines problématiques »<sup>3</sup> . Malgré les conclusions de cet exercice crucial d'identification des besoins du milieu, il ressort une forte impression que les grands paramètres du projet ont été fixés par Transports Québec, en solo, sans prendre en compte plusieurs préoccupations majeures et recommandations soulevées par les groupes les plus affectés, lors de cette étape. Voici quelques exemples d'enjeux soulevés en 2004 et qui, de toute évidence, n'ont pas alimenté le concept actuel proposé par le Ministère :

- « Le projet devra aussi faire en sorte que le passage entre les différentes parties des arrondissements soit maintenu pour les populations locales »<sup>4</sup>
- « La notion de développement durable devra être au cœur des débats. »<sup>5</sup>
- « Planifier en lien avec le développement du transport en commun. [...] Le transport en commun devra aussi être interpellé dans l'optique de réduire la congestion et d'améliorer la qualité de vie des résidents du milieu. »<sup>6</sup>
- « Son rabaissement occasionnerait de nombreuses nuisances (bruit et poussières) et les remblais créeraient une coupure et un enclavement encore plus nets et empêcheraient de dégager le canal de Lachine qu'on cherche à mettre en valeur. »<sup>7</sup>
- « Une construction en structure de l'échangeur Turcot et de ses approches générerait moins d'impacts négatifs pour le milieu que des remblais. »<sup>8</sup>
- « La solution retenue ne doit pas enclaver davantage le quartier. »<sup>9</sup>
- « La question du désenclavement des quartiers est prioritaire. »<sup>10</sup>
- « La concertation est essentielle. On se demande quelle avenue elle empruntera et quelles seront les suites de la journée. »<sup>11</sup>

Pour un projet d'une telle ampleur et aux impacts aussi nombreux et considérables, cette procédure est tout simplement inacceptable, ce qui nécessite du MTQ un retour à la table à dessin, afin qu'il produise un concept qui tienne véritablement compte de l'avis de toutes les parties affectées par son projet.

### *Maintien de l'offre de logement*

Rappelons d'emblée que Mobilisation Turcot s'est prononcé contre les expropriations engendrées en milieu résidentiel par le projet. La destruction d'un pan d'un des plus anciens quartiers de St-Henri, en plein cœur du Village des tanneries, au profit d'un projet autoroutier, contribuera à la dévitalisation d'une communauté et de son tissu social. En effet, selon la Direction de la santé publique de Montréal, des études démontrent que les projets autoroutiers en milieu urbain génèrent en partie le dépeuplement et l'appauvrissement subséquent des milieux avoisinants<sup>12</sup>.

---

<sup>3</sup> *Convercité*, Complexe Turcot- de la Vérendrye – Angrignon, Analyse sur la perception du territoire (Rapport Final), Juin 2004, p.2

<sup>4</sup> Ibid. p.13

<sup>5</sup> Ibid. p.13

<sup>6</sup> Ibid. p.14

<sup>7</sup> Ibid. p.15

<sup>8</sup> Ibid. p.16

<sup>9</sup> Ibid. p.17

<sup>10</sup> Ibid. p.20

<sup>11</sup> Ibid. p.20

<sup>12</sup> Thérien, F. 2009. « Les autoroutes urbaines : à qui ça sert? ». représentant de la Direction de la santé publique de Montréal. Table ronde au 5<sup>e</sup> sommet citoyen de Montréal, juin 2009.

En ce qui concerne les mesures compensatoires proposées par le MTQ, elles demeurent insuffisantes. En effet, la relocalisation d'individus dans des logements Accès-logis ne convient pas à l'ensemble des citoyens expropriés (types de logements, nombre de pièces, coûts, etc.). Par ailleurs, nous craignons que ces unités de logements sociaux soient éventuellement construites à même les budgets déjà alloués pour la construction d'unités de logements sociaux à Montréal. En priorisant ainsi les personnes expropriées, les individus et familles déjà en attente de logements sociaux seraient directement pénalisés.

Finalement, rappelons que de l'avis de certains experts, les expropriations de logements dans le secteur du Village des tanneries pourraient être évitées si l'on consent à réduire le trafic de véhicules routiers sur l'autoroute 720. Cela permettrait de réaménager cette autoroute de manière à récupérer la structure ou en conservant la morphologie existante, advenant le remplacement de certaines travées<sup>13</sup>.

### *Des talus qui enclaveront les quartiers locaux*

La plupart des acteurs consultés au cours des derniers mois s'entendent pour dire que le choix de construction de l'autoroute sur talus, tel qu'envisagé par le Ministère des Transports du Québec, s'avère probablement la solution la plus néfaste pour un secteur urbain. Parmi les impacts négatifs de ce scénario, notons entre autres les conséquences sur la sécurité et la santé des résidents ainsi que sur le potentiel de développement économique des quartiers dans une perspective à moyen ou long terme.

En ce qui a trait à la sécurité, Mobilisation Turcot s'inquiète particulièrement pour les piétons et cyclistes qui devront emprunter des passages sous les talus. Dans certains secteurs, les passages pourront atteindre près de 80m de long (soit l'équivalent de trois fois la largeur du Boul. René-Lévesques). Même lorsque bien éclairés, ces passages demeureront assurément des barrières physiques difficilement franchissables et des lieux particulièrement intéressants pour des groupes impliqués dans des actes criminels<sup>14</sup>. Par ailleurs, en lien avec la sécurité des résidents, aucune étude d'atténuation du trafic de transit dans les quartiers n'a été rendue disponible. Pourtant le décret 1130-2002 du 25 septembre 2002 encadrant la «modernisation de la rue Notre-Dame» en fait pour le MTQ une nécessité en milieu urbain. Cet encadrement des projets autoroutiers implique aussi la Ville de Montréal, qui réalise actuellement des consultations pour établir des Quartiers Verts à l'intérieur du périmètre urbain désigné par le décret 1130-2002.

D'un point de vue de santé publique, rappelons que l'aménagement sur talus proposé par ce scénario minera le développement du transport actif (vélo, piétons, etc.) entre les quartiers adjacents. Finalement, la proposition «d'aménagement paysager particulier» pour les secteurs résidentiels, tel que prévu par le MTQ, n'enrayera pas l'effet psychologique d'enclavement des résidents qui perdront notamment toutes perspectives visuelles des autres voisinages immédiats.

---

<sup>13</sup> Pour plus d'informations sur la question des expropriations, nous vous référons aux mémoires du Comité des résidents du Village des tanneries, à celui du POPIR logement et de M. Pierre Brisset.

<sup>14</sup> Pour plus d'informations sur la question de la sécurité, nous vous référons au mémoire de Prévention Sud-Ouest.

Dans un autre ordre d'idée, nous aimerions porter à votre attention les effets néfastes de l'enclavement sur le potentiel de développement économique des quartiers centraux affectés par la proposition actuelle. Plutôt que de profiter du projet de reconstruction d'une infrastructure de transport pour remettre en valeur le potentiel de sites centraux à des fins de création d'emplois durables pour Montréal (tels le secteur Cabot et le CUSM), les talus en deviendront la principale contrainte de développement. L'augmentation de l'emprise de l'autoroute, tel que proposé dans le projet, présente une perte d'espace urbain dans une perspective à long terme. Le développement d'une ville d'envergure telle que la nôtre nécessite des quartiers centraux viables. Si le MTQ va de l'avant avec son projet, et advenant de nouvelles propositions pour les terrains avoisinant l'échangeur, il deviendra impossible pour les générations de demain de pouvoir rectifier le tir. En effet, comment pourrait-on envisager enlever ces talus une fois construits ?

### *Et l'amélioration de la qualité de vie dans ce projet ?*

Plusieurs études démontrent qu'il existe des liens entre la proximité des autoroutes, et de la corollaire pollution routière, et l'impact négatif sur la santé des personnes. En effet, selon la Direction de la santé publique de Montréal<sup>15</sup>, les études démontrent clairement les effets inquiétants de la proximité des autoroutes sur les populations. À moins de 200m d'une autoroute, les citoyens sont exposés à des concentrations de gaz nocifs beaucoup plus élevées qu'ailleurs dans la ville. Parmi les impacts liés aux contaminants provenant du transport, notons particulièrement ceux affectant le système cardio-respiratoire. Ces problèmes de santé publique entraînent inévitablement des coûts sociaux, dont l'utilisation de médication, les consultations de médecins, les visites aux urgences, l'hospitalisation et des décès prématurés<sup>16</sup>. Les enfants et les aînés sont en outre les groupes les plus vulnérables à ces polluants.

Par ailleurs, il n'y a plus de doute quant au lien entre les GES et le réchauffement climatique. En plus des effets dévastateurs pour les écosystèmes, le réchauffement climatique amène une concentration dans l'air des polluants atmosphériques qui affectent directement la santé des citoyens (par exemple, les troubles cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, coup de chaleur...). À Montréal, les effets des canicules affectent non seulement les résidants, mais également l'ensemble des travailleurs de la grande région montréalaise.

Rappelons ici qu'au cours de ses audiences publiques, nous avons appris que l'évaluation et le choix du scénario présenté aujourd'hui ont reposé sur une série de critères pondérés incluant entre autres les effets du projet sur la sécurité autoroutière, l'efficacité du complexe, les effets sur l'environnement et sur la qualité de vie. Nous avons été extrêmement déçus de constater que le scénario retenu reposait sur un modèle d'évaluation où la « qualité de vie » était de beaucoup moins importante que la sécurité et l'efficacité du réseau de transport.

Puisque nous connaissons clairement les risques considérables sur la santé associés aux polluants du transport et à la proximité des autoroutes, nous comprenons difficilement le choix du projet présenté par le MTQ. Tel que nous le rappelle la Direction de la santé publique de Montréal, la

---

<sup>15</sup> Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2006. « Le transport urbain, une question de santé ». Direction de santé publique. 132 pages.

<sup>16</sup> Ibid.

situation actuelle des milieux avoisinant l'échangeur est déjà très préoccupante, voire inacceptable. Nous croyons qu'il faut absolument profiter de la reconstruction de l'échangeur pour réduire les effets néfastes du transport pour la population. Ce principe devrait être au cœur même du projet.

### **La mobilité durable : de véritables solutions de transports pour l'avenir de Montréal**

L'incohérence de ce scénario avec plusieurs plans d'action gouvernementaux qui visent justement le développement durable est fort préoccupante.

Dans un premier temps, soulignons qu'avec ce projet, le MTQ est en contradiction avec son propre Plan d'action de développement durable 2009-2013 qui entend soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés. Ce plan a pour objectif de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de favoriser l'utilisation accrue des modes de transport autres que l'auto solo pour le transport des personnes.

Deuxièmement, le projet va à l'encontre du plan québécois de réduction des GES adopté en 2006 sous la gouverne de M. Charest<sup>17</sup>. Ce plan d'action 2006-2012 souligne la volonté du Québec de prendre le leadership du développement durable en Amérique du Nord, en se donnant les moyens de réduire ses émissions sous le niveau de 1990. Dans ce document, le gouvernement reconnaît que les principaux secteurs responsables de cette croissance sont ceux du transport et des bâtiments. Sur l'île de Montréal, le transport automobile représente 49% des sources d'émission de gaz à effet de serre<sup>18</sup>. Nous questionnons donc l'augmentation de la capacité routière prévue pour le Complexe Turcot, qui contrevient aux volontés exprimées clairement par le gouvernement.

Finalement, le scénario ne respecte pas le 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 ». Le plan de transport de la Ville de Montréal entend « réduire de manière significative la dépendance à l'automobile » en favorisant l'investissement massif dans les modes de transports collectif et actifs (tramway, métro, l'autobus, train, vélo...).

Malgré tout, et malgré les points soulevés ci-haut, Transports Québec maintient que le scénario proposé en est un qui respecte les critères de développement durable (voir annexe). Vous comprendrez que nous doutons fortement de cette affirmation.

---

<sup>17</sup> Gouvernement du Québec. 2006. « Le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir », 38 p.

<sup>18</sup> 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, 26p.

Bref, nous croyons que le projet devrait viser la réduction de la circulation automobile et respecter les grandes lignes de la « mobilité durable », telles que citées dans le *Plan d'action de développement durable 2009-2013* du MTQ:

- « Un système de transport qui tend vers la mobilité durable en est un qui...
- permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations;
  - est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;
  - limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimisent la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores. »<sup>19</sup>

### **En conclusion...**

Nous aimerions rappeler ici les demandes de Mobilisation Turcot.

Mobilisation Turcot reconnaît la nécessité de procéder à la réfection de l'échangeur Turcot. Toutefois, le projet tel qu'il est proposé actuellement est inacceptable et doit être révisé en profondeur par le Ministère des Transports du Québec en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés.

Des travaux d'une telle ampleur doivent s'inscrire dans une vision résolument moderne et tournée vers la durabilité à long terme. Le MTQ a l'obligation de soumettre un projet qui permet de réduire significativement les nuisances déjà générées par la présence de l'autoroute en milieu urbain. Un projet qui n'apporterait aucune amélioration ou pire, qui générerait des nuisances additionnelles à celles déjà vécues par les populations concernées, est totalement inacceptable. Mobilisation Turcot est catégorique sur ce point.

Les partenaires de Mobilisation Turcot sont fermement convaincus que le MTQ a la capacité et les outils pour produire un nouveau scénario de réfection de l'échangeur Turcot qui soit innovateur, qui s'inscrive dans une vision durable et qui contribue à améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens du Québec.

Plus spécifiquement, Mobilisation Turcot exige du gouvernement du Québec qu'il produise un nouveau projet de réfection de l'échangeur Turcot qui vise les objectifs suivants:

- La réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique;
- La diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'offre de transport collectif;

---

<sup>19</sup> Le Centre pour un transport durable : [<http://cst.uwinnipeg.ca>]. Tel que cité par le MTQ dans son plan d'action de développement durable

- Le désenclavement des quartiers touchés;
- Le maintien de l'offre de logement;
- Un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction ;
- Et finalement, que ce projet s'inscrive en harmonie avec les autres projets de transports de la grande région montréalaise.

Certaines solutions proposées par des experts montréalais vont dans ce sens<sup>20</sup>. Par ailleurs, d'autres gouvernements à travers le monde ont su concevoir des projets autoroutiers d'envergure tout en poursuivant ce genre d'objectifs. Au Québec, à Montréal, nous pouvons nous aussi construire un « nouveau Turcot » de manière à l'inscrire véritablement dans une perspective de développement durable.

---

<sup>20</sup> Gauthier, P. , Jochen Jaeger, J. et Prince, J. (éds.) 2009. "Montréal at the crossroads : super highways, Turcot and the environment". Montréal : Black Rose Books, 192 pages.

## **Annexes**

## **Déclaration de principe de Mobilisation Turcot et liste des partenaires signataires**

### *Reconstruction de Turcot : Évitions le FIASCO!*

Le complexe Turcot doit être refait mais le gouvernement veut le remplacer par une structure qui nuira à la santé publique, à l'environnement et au développement du Sud-Ouest de Montréal. Une structure sans aucune vision qui réduira notre qualité de vie de plusieurs façons :

- Les citoyens du Sud-Ouest seront davantage exposés qu'ils ne le sont déjà à la pollution causée par le transport car la nouvelle structure sera moins élevée;
- Le projet contribuera au réchauffement climatique car aucune cible de réduction du nombre d'automobiles n'est prévue;
- De nombreux logements seront détruits et des citoyens seront chassés de leur quartier;
- La nouvelle structure formera un véritable mur qui enclavera certains quartiers du Sud-Ouest comme jamais et freinera son développement à long terme.

Afin que la réfection du complexe Turcot ait des objectifs environnementaux et vise l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du Sud-Ouest, nous exigeons du gouvernement qu'il présente un nouveau projet ayant les objectifs suivants :

- La réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique;
- La diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'offre de transport collectif;
- Le désenclavement des quartiers touchés;
- Le maintien de l'offre de logements;
- Un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction.

D'autres villes à travers le monde ont su concevoir des projets d'envergure tout en poursuivant ce genre d'objectifs. Au Québec, nous pouvons nous aussi faire un nouveau Turcot tout en faisant en sorte qu'il s'inscrive dans une perspective de développement durable.

### ***Signataires de cette déclaration de principe:***

Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles  
Alternatives Communautaires d'Habitation et d'Intervention de Milieu (ACHIM)  
Association Coopérative d'Économie Familiale du Sud-Ouest de Montréal (ACEF)  
Benoît Dorais, Commissaire scolaire de St Henri, CSDM  
Centrami  
Centre d'Aide à la Réussite et au Développement (CARD)  
Centre de Petite Enfance Paillasson  
Coalition pour la Réduction et l'Apaisement de la Circulation (CRAC)  
Comité d'action des citoyens et citoyennes de Verdun (CACV)  
Comité d'éducation aux adultes de Petite-Bourgogne et St-Henri (CÉDA)  
Comité des CitoyenNES du Village des Tanneries (CCVT)

*(suite liste des signataires de la déclaration de principe)*

Comité logement Centre-Sud  
Comité logement de la Petite-Patrie  
Comité logement POPIR  
Comité logement de Rosemont  
Concertation en développement social de Verdun (CDSV)  
Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul  
Conseil Central du Montréal métropolitain (CSN)  
Conseil communautaire de Notre-Dame de Grace  
Conseil Régional de l'environnement de Montréal (CRE)  
Daniel Bélanger, Commissaire scolaire de Côte St-Paul, CSDM  
Équiterre  
Famijeunes  
Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)  
Greenpeace  
Groupe en Recherche Urbaine  
Maison d'Entraide St-Paul/Émard  
Nouveau Parti Démocratique de Jeanne-Le Ber (NPD)  
Opération Galt  
Parti Québécois  
Parti Vert du Canada de Jeanne – Le Ber  
Parti Vert du Québec  
Pierre Fréchette, conseiller d'arrondissement du Sud-Ouest, district de St-Henri-Petite-  
Bourgogne-Pointe-Saint-Charles  
Prévention Sud-Ouest  
Projet Montréal  
Pro-Vert Sud-Ouest  
Québec Solidaire  
Regroupement des Organismes pour Aînés du Sud-Ouest de Montréal (ROPASOM)  
Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO)  
Solidarité St-Henri  
Station Famille  
Thierry St-Cyr, député de Jeanne – Le Ber, Bloc Québécois

... Et plus de 5000 citoyens et citoyennes

## Les principes du développement durable

« La Loi sur le développement durable définit 16 principes qui doivent être pris en compte par l'ensemble des ministères et des organismes publics dans leurs interventions. Ces principes sont en quelque sorte un guide pour agir dans une perspective de développement durable. Ils reflètent d'une manière originale les principes de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, un texte fondamental qui affirme un engagement à l'échelle internationale pour le développement durable.

Les principes de la loi québécoise sur le développement durable :

- « santé et qualité de vie » : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;
- « équité et solidarité sociales » : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;
- « protection de l'environnement » : pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;
- « efficacité économique » : l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;
- « participation et engagement » : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;
- « accès au savoir » : les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en oeuvre du développement durable;
- « subsidiarité » : les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;
- « partenariat et coopération intergouvernementale » : les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;
- « prévention » : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;
- « précaution » : lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

(suite - *Les principes du développement durable*)

- « protection du patrimoine culturel » : le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;
- « préservation de la biodiversité » : la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;
- « respect de la capacité de support des écosystèmes » : les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;
- « production et consommation responsables » : des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;
- « pollueur payeur » : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;
- « internalisation des coûts » : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale. »

**Source** : Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs. « Les principes du développement durable : un guide pour l'action ». En ligne à : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/principe.htm> . [tel que consulté le 10 juin 2009]

## **Coordonnées pour rejoindre Mobilisation Turcot**

Geneviève Locas  
Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul  
5995, rue Drake  
Montréal (QC) H4E 4G8  
Téléphone : 514-761-1665

Denis Lévesque  
Solidarité St-Henri  
75, Sir Georges-Étienne Cartier, # 200  
Montréal (QC) H4C 3A1  
Téléphone : 514-937-9813