



Bien des gens croient que le plan de l'échangeur Turcot présenté par le ministère des Transports au Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a changé pour le mieux. En réalité, le ministère des Transports a littéralement maquillé son projet en « vert », tout en demeurant essentiellement le même.

Le Ministère s'en tient à son plan pour obtenir une plus grande autoroute, augmentant la circulation routière vers Montréal, au détriment de la santé des personnes et des quartiers.

L'échangeur Turcot remplit actuellement plusieurs fonctions dans le domaine du transport : transport régional et de marchandises, navette quotidienne, et voyageant inter-quartiers. En s'acquittant de ces fonctions séparément – au lieu de les consolider dans un méga-échangeur — le transport à Montréal pourrait être plus efficace et l'échangeur Turcot de plus petite dimension, moins coûteux et plus durable.

La « Cure minceur »

La « Cure minceur » est directement inspirée des travaux de MM. Pierre Gauthier (PhD), professeur agrégé à l'Université Concordia, et Pierre Brisset, architecte et directeur du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. Elle propose des améliorations qui permettront au gouvernement d'épargner la moitié du budget de 3 milliards de dollars et de raccourcir de 2 ans la durée du chantier, tout en s'attaquant aux causes de la congestion routière.

Loin d'être une révision drastique du projet existant, la « Cure minceur » se veut un compromis réaliste et réalisable à partir du plan présenté par le MTQ au printemps 2012. Elle repose sur des principes simples et raisonnables : ne pas démolir ce qui est encore bon, offrir des infrastructures adaptées au milieu urbain et s'attaquer aux véritables sources de la congestion.

Cinq changements au plan existant sont proposés : 1) repositionner les voies ferrées du CN en sol stable et non dans le marécage au pied de la falaise St-Jacques, 2) conserver l'échangeur Montréal-Ouest, qui est encore en bon état, 3) alléger les structures dans le cœur de l'échangeur tout en maintenant la capacité prévue dans les axes stratégiques, 4) reporter la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie à l'ouest de Atwater jusqu'au moment où les travaux seront nécessaires et 5) réserver les voies de droite au transport en commun dans les 2 directions de l'autoroute Ville-Marie à l'ouest de l'échangeur.

Mobilisation Turcot en action

Avril 2012

Une étude montréalaise, observant 100 000 naissances sur cinq ans, a conclu que les femmes vivant dans des quartiers riches et près d'une autoroute (par exemple, les femmes vivant à Lower Westmount), ont 58 % plus de risque de donner naissance prématurément. Cette étude, publiée par le Journal of Epidemiology and Community Health, pourrait avoir des répercussions internationales, selon les chercheurs. [Traduction libre]

Le MTQ a tenu une assemblée publique d'information sur son plan de réhabilitation des terrains dans le secteur de la Vérendrye, à Côte-St-Paul (travaux associés avec leur plan de reconstruction de l'échangeur Turcot). Une quarantaine de

citoyens a accueilli les représentants du MTQ avec leurs questions et préoccupations sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot.

Octobre 2012

Les membres de la coalition Mobilisation Turcot se sont réunis devant les bureaux montréalais de Sylvain Gaudreault, nouveau ministre des Transports du Québec, pour dévoiler leur « Cure minceur pour l'échangeur Turcot ».

Avril 2013

Mobilisation Turcot était au bureau du ministère des Transports du Québec (MTQ) aujourd'hui pour présenter une lettre signée par des centaines de citoyen·nes et de groupes demandant un projet plus simple et plus écologique pour l'échangeur Turcot.

Novembre 2013

Les Ville-Laines ont installé un immense tricot-graffiti, tricoté par la collectivité, mesurant près de 39 pieds de long par 9 pieds de haut, sur un pilier de l'échangeur Turcot de la rue Notre-Dame Ouest.



Au-delà de l'embellir, l'idée initiale de recouvrir ce vieux monstre de béton qui s'effrite est née de notre découragement face au projet de reconstruction proposé. Au 21^e siècle, nous serions en droit de nous attendre à une nouvelle version de l'échangeur beaucoup plus verte, écologique et responsable, qui encouragerait davantage le transport en commun et désengorgerait les voies de circulation de la ville ; un projet vraiment novateur empreint d'une vision d'urbanisme, durable et à long terme, qui utiliserait sagement l'argent des contribuables.

Projet MTQ

Un Turcot plus large : Une autoroute Ville-Marie nouvelle et élargie ?

La construction de l'autoroute Ville-Marie a débuté en 1972 pour se terminer en 1987 ; c'était la partie la plus nouvelle du réseau routier du centre-ville de Montréal. Il a fallu procéder à des rénovations de grande envergure à la fin des années 1990 et au début des années 2000. Alors, pourquoi le MTQ planifie-t-il de remplacer non seulement l'échangeur Turcot, mais aussi plusieurs kilomètres de l'autoroute Ville-Marie ?

Carte interactive - Turcot

Cliquez sur un numéro de structure pour accéder au rapport d'inspection.



En choisissant de remplacer une section de l'autoroute Ville-Marie en même temps que l'échangeur Turcot, ce sont des millions de dollars qui s'ajoutent au coût de ce projet de reconstruction massive. Et cette section ne fait que se prolonger ! En octobre 2011, le MTQ a publié son rapport d'inspection pour le complexe Turcot. Ce rapport comprend les structures élevées de l'autoroute Ville-Marie s'étendant jusqu'à la rue Guy. Jusqu'à maintenant, le MTQ a affirmé que le complexe Turcot inclut la reconstruction de cette autoroute seulement jusqu'à l'avenue Greene.

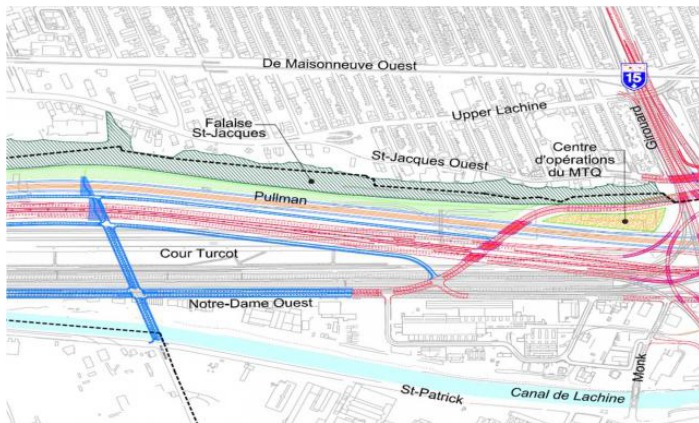
Déplacement de l'autoroute 20 : coûteux et inutile

Le MTQ a décidé de reconstruire une grande section de l'autoroute 20, un projet « extra » tout à fait à part du remplacement de l'échangeur Turcot lui-même. Cet ajout dispendieux et non nécessaire suppose le déplacement de la A-20 et de la voie ferrée nord du CN, directement sur les sols instables du marécage de la Falaise Saint-Jacques afin d'ouvrir la partie sud des Cours Turcot aux fins d'aménagement. La partie des Cours Turcot le long de la Falaise St-Jacques est le site d'une voie navigable, la rivière Saint-Pierre, et il serait très coûteux de la stabiliser.

Le MTQ et la Ville de Montréal ont suggéré que ce pourrait être le lieu d'un quartier vert appelé Quartier du canal, approximativement 13 km de longueur par 2 km de largeur, délimité par une autoroute au nord et une industrie en activité au sud. Cependant, les experts en urbanisme ont suggéré que la configuration et l'environnement de la zone — dominée par l'autoroute A-20 et l'industrie existante — ne conviennent pas à un aménagement résidentiel. Très probablement, ce nouveau quartier serait approprié uniquement aux industries légères.

Cours Turcot : un quartier improbable

Stabiliser le sol marécageux dans cette zone et déplacer l'autoroute et les voies ferrées coûteront au moins 400 000 000 \$; déplacer seulement les rails coûtera 150 000 000 \$ ou plus. Afin que le secteur public récupère ces dépenses, il faudrait vendre le terrain pour au moins 1 000 \$/m². Un terrain industriel comparable le long de Notre-Dame se vend environ 200 \$/m².

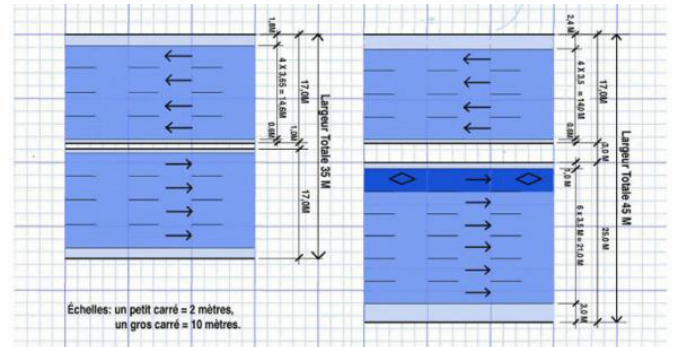


Si le MTQ réussit à vendre tout ce nouveau terrain ouvert en déplaçant l'autoroute aux taux courants du marché, il n'obtiendrait que 80 000 000 \$. Ce qui signifie que les payeurs de taxe auront dépensé plus 300 000 000 \$ pour voir les Cours Turcot (un marécage historique) aménagées en un parc industriel.

Élargir Ville-Marie équivaut à une autoroute urbaine plus grande

Ainsi, pourquoi dépenser des millions pour remplacer seulement une partie d'une autoroute qui est relativement en bonne condition ? Remplacer l'autoroute Ville-Marie donne l'occasion au MTQ de l'élargir, passant de 8 voies au total à 9 voies (incluant celle réservée aux autobus), plus des accotements. Cette autoroute n'assure que l'aller-retour du centre-ville de Montréal. À l'ère où de nombreuses cités suppriment leurs autoroutes urbaines, Québec choisit d'en bâtir de plus grandes.

Pour donner l'impression que l'autoroute Ville-Marie se voit réduite, on la renommera « route nationale », la Route 136. Cela demeure très illusoire en rallongeant les voies de convergence et en ajoutant un accotement des deux côtés, l'autoroute Ville-Marie drainera plus de voitures vers le centre-ville de Montréal déjà congestionné.



À gauche, l'autoroute Ville-Marie actuelle ; à droite, la future « Route 136 ».

L'autoroute Ville-Marie sera également abaissée au sol et entourée de hauts murs et de talus en terre. Ainsi, on augmentera le degré de pollution à laquelle les résidents de Saint-Henri sont exposés, et créera une sensation « d'être emmurés ».

Les autoroutes 20 et Ville-Marie auront une voie réservée pour les autobus, même si cette dernière ne continuera pas sur l'échangeur Turcot lui-même, rendant en grande partie inutiles les voies réservées aux autobus de chaque côté.

Un projet gonflé

Le MTQ soutient que le nouveau plan de l'échangeur Turcot n'en augmente pas sa capacité. De plus, il affirme également que la nouvelle configuration procure une capacité suffisante pour répondre à l'augmentation prévue des kilomètres parcourus par les véhicules (VKT) au Québec dans les 20 prochaines années. C'est nettement une contradiction.

Le nombre de voies tout le long de l'échangeur Turcot lui-même demeurera inchangé ; toutefois, la vitesse des véhicules qui y circulent augmentera, permettant ainsi une plus grande capacité de véhicules. L'augmentation du rayon de braquage de diverses rampes d'accès en est la cause puisqu'elle permet des vitesses plus élevées, et aussi l'utilisation de normes de design « modernes », notamment de larges accotements. Cela signifie plus de pollution, plus de bruit et plus de congestion au centre-ville de Montréal et des quartiers centraux.

Intérêts privés — fonds publics

Le ministère des Transports a annoncé que le complexe Turcot sera conçu et construit selon le mode conception-construction ; ce mode de construction priorise fondamentalement les intérêts privés plutôt que publics.

La conception-construction signifie que le public ne verra pas la version finale du projet avant la fin des travaux. De cette façon, les entrepreneurs privés n'ont absolument aucun compte à rendre au public. Pire encore, le plan du gouvernement (l'avant-projet définitif), le point de départ du processus conception-construction pour lequel le ministre a déclaré qu'il serait dévoilé en février 2012, sera maintenant disponible seulement pour les firmes admissibles à la construction du projet. Ces firmes doivent même signer une entente de confidentialité avant d'avoir accès à la version finale des plans du gouvernement.

La conception-construction peut être plus coûteuse à long terme. Allouer aux firmes de construction un plus grand contrôle dans la conception de l'infrastructure peut également présenter un danger et finalement s'avérer plus coûteux. On s'est aperçu que le tunnel Viger de l'autoroute Ville-Marie, un projet de conception-construction réalisé par SNC-Lavalin en 1972 présentait un défaut de conception, qui fait maintenant l'objet d'un litige. Pareillement, le pont Champlain, la plus récente travée de Montréal qui enjambe le fleuve Saint-Laurent, était un projet de conception-construction qui présente un grave danger et nécessite des réparations.

Parce que les firmes ne sont pas responsables de l'entretien à long terme de l'infrastructure, la conception-construction coûte plus cher au contribuable à long terme. Manifestement, le mode conception-construction s'avère une façon discutable de reconstruire l'échangeur Turcot !

Le privé prend le contrôle au transport

Au cours des dernières années, le secteur privé a, petit à petit, pris le contrôle de la planification du transport au Québec. La construction est l'activité industrielle la plus forte au Québec et le ministère des Transports est le client le plus important dans ce secteur. En 2007, on a dépensé 1,7 milliard de dollars pour les routes et en 2011, 4,2 milliards. Malgré cette explosion des coûts, il y a peu de compétition dans ce secteur ; 10 entreprises de construction sont responsables de 39 % de tous les travaux routiers, et 10 firmes d'ingénierie se partagent 68 % de tous les services d'ingénierie.

Certains de ces services professionnels concernent une demande d'estimation du trafic futur. Les résultats de ces projections influencent le type de projets qui sont approuvés et la façon dont ils sont conçus. Pour le projet Turcot, SNC-Lavalin évalue à 10 % le surplus de véhicules d'ici 2016, ce qui représente une bonne affaire : si plus de véhicules emprunteront l'échangeur, il faudra alors (argueront-ils) une plus grande autoroute.

En raison d'une meilleure rémunération dans le secteur privé, le ministère des Transports a de plus en plus de difficultés à retenir ses experts pour gérer et superviser ses projets d'infrastructure. Comme l'a révélé le rapport Duchesneau, ce sont des firmes privées qui préparent 100 % des estimations de coûts dans la région de Montréal et 95 % dans les régions. Cette privatisation a provoqué une importante inflation des coûts. La perte d'expertise signifie que le Ministère n'est pas en mesure de vérifier adéquatement la qualité de la construction ou les estimations de la circulation à faire.

L'échangeur Turcot et le rapport Duchesneau

Les allégations de corruption et de collusion dans le rapport Duchesneau ont jeté une ombre inquiétante sur l'échangeur Turcot. En septembre 2011, Jacques Duchesneau a rendu public son rapport sur la collusion et la corruption dans l'industrie de

la construction au Québec. Le Rapport de l'Unité Anticollusion sur la corruption au Québec, ou simplement le rapport Duchesneau, a fait ressortir des exemples de trucage des soumissions, d'intimidation, et de collusion entre les firmes d'ingénierie qui évaluent les projets et les entreprises de construction qui les réalisent. Cette situation s'est développée en raison de la totale dépendance du ministère des Transports avec ces firmes privées en vue d'assurer ses fonctions essentielles.

Tramways imaginaires, autobus mal conçu

Un tramway imaginaire circulant dans un quartier improbable. Afin de vendre son plan, le MTQ a recours à de belles images où nous voyons des tramways imaginaires circulant dans l'hypothétique Quartier du Canal au sein des Cours Turcot. Cependant, ces tramways n'apparaissent pas dans le Plan de transport de Montréal, et il n'y a pas eu d'engagement de financement pour les construire. Il s'agit d'une illusion « verte » créée pour convaincre le public que leur plan va apporter des améliorations au transport en commun.

Voies inadéquates réservées aux autobus

La MTQ a ajouté certaines voies réservées aux autobus à son projet, incluant :

- Le long de l'A-20 entre les échangeurs St-Pierre et Turcot ;
- Dans la voie intérieure de l'autoroute Ville-Marie vers l'est ;
- Et le long du nouveau boulevard Pullman.

Toutefois, ces voies réservées aux autobus sont toutes destinées aux voyageurs du transport de banlieue, et ne bénéficieront pas aux voyageurs résidant dans les quartiers centraux. Il y aura également un ajout aux voies planifiées pour les véhicules, ce qui rendra l'autoroute plus large. Les voies ne seront réservées que durant les heures de pointe ; ces voies additionnelles entraîneront une augmentation importante du nombre de véhicules utilisant l'autoroute ainsi qu'un degré plus élevé de pollution dans notre ville. On s'interroge sérieusement sur ces voies réservées aux autobus, à savoir si elles seront en service quand même tel que prévu, car le MTQ n'a jamais consulté la STM sur leur mise en place sur l'autoroute Ville-Marie.



Il existe un autre problème concernant la voie réservée aux autobus planifiée sur l'autoroute Ville-Marie : elle se termine à la rue Atwater (sortie Rosa-de-Lima), obligeant tous les autobus à circuler dans les rues locales de Saint-Henri. Ce n'est pas agréable pour les résidents, et constitue un inconvénient pour les passagers des autobus se rendant au centre-ville.

Conformément à la loi provinciale, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du Québec a tenu ses consultations publiques concernant les répercussions environnementales sur l'échangeur Turcot en juin 2009. Il a déposé son rapport final en septembre de la même année. Le panel a examiné des mémoires provenant de 110 personnes et groupes différents. 87 % des mémoires présentés ont critiqué le projet ; 6,5 % étaient en faveur, tandis que 6,5 % ne savaient pas trop.

Compte tenu du nombre de mémoires exprimant de sérieuses préoccupations sur le projet – y compris ceux qu'ont soumis plusieurs municipalités et divers ministères provinciaux – un grand nombre a interprété le rapport du BAPE comme une recommandation au MTQ de proposer un nouveau plan. Le rapport a pris en compte des préoccupations concernant certains aspects du projet, particulièrement l'expropriation d'immeubles résidentiels, et fut considéré comme une victoire de Mobilisation Turcot et d'autres groupes. Le BAPE, toutefois, a atténué ses critiques sur d'autres aspects du projet, et le ministère des Parcs, de l'Environnement et du Développement durable s'est montré favorable au projet.

Lorsque le MTQ a dévoilé sa version actuelle du projet Turcot, de nombreux groupes ont été surpris que le design ait peu changé malgré les recommandations du BAPE. Le BAPE a signifié au MTQ 18 conditions dans le Décret 890-2010, auxquelles il doit satisfaire durant la reconstruction de l'échangeur, mais ces conditions n'obligent pas le MTQ à modifier sa conception axée sur l'automobile et l'accroissement de la circulation. À défaut, il a mis l'accent sur les consultations avec les municipalités avoisinantes.

Avec le plan d'action 2006-2012 adopté par le gouvernement, le Québec prend résolument le leadership du développement durable en Amérique du Nord en se donnant les moyens de réduire ses émissions sous le niveau de 1990.

Les émissions du Québec ont augmenté de 5,6 mégatonnes entre 1990 et 2003.

- Les principaux secteurs responsables de cette croissance sont ceux du transport et des bâtiments.
- Les actions présentées dans ce plan d'action permettront au Québec de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 10 mégatonnes au cours des six prochaines années.
- Il est possible de relever ce défi si tous les acteurs de la société s'investissent dès maintenant.
- Outre le transport en commun, il existe plusieurs options visant à réduire l'utilisation quotidienne de l'auto-solo. Le co-voiturage et le transport actif (vélo, marche, etc) constituent des solutions viables dont le gouvernement doit faire la promotion auprès de la population et des entreprises.
- Le gouvernement entend instaurer un programme de financement de projets d'infrastructures favorisant l'utilisation de ces modes de transport alternatifs.
- L'utilisation optimale de toutes les infrastructures et des réseaux de transport maritime et ferroviaire en complément du transport routier ainsi qu'une meilleure intégration de ces réseaux, sont des éléments essentiels pour atteindre le développement durable.
- Le ministère des Transports réalisera cette action et cherchera ainsi à favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transport dans le système québécois existant.

Impacts

Impacts locaux

La reconstruction de l'échangeur Turcot est un projet d'infrastructure de 3 milliards de dollars qui se répercutera sur la dépendance régionale à l'automobile et les changements climatiques. Toutefois, il est également situé entre les communautés de Saint-Henri, Westmount et Côte-Saint-Paul et aura des répercussions majeures locales dans ces communautés.

Le nouvel échangeur Turcot assurera un meilleur déplacement des véhicules, permettant ainsi à plus d'automobiles de le traverser et aussi les quartiers qu'il franchit. La capacité supplémentaire occasionnera plus de pollution, de bruit et de véhicules entrant et sortant de l'autoroute dans les rues locales des quartiers avoisinants.

La circulation accrue affluant dans la ville finira par envahir le réseau routier local. Cet accroissement de la circulation créera plus de congestion, plus de pollution et plus d'accidents de la route. Chaque année au Québec, entre 600 et 700 personnes décèdent sur les routes ; l'agrandissement de l'échangeur Turcot provoquera un surplus de véhicules dans la ville, nous serons alors témoins de plus de tragédies dans nos rues.

On estime qu'une piètre qualité de l'air cause 1 300 morts prématurées en moyenne par année à Montréal ; plus de 250 d'entre elles sont causées par les émissions liées au transport. Une autoroute Ville-Marie plus grande augmentera ce nombre, occasionnant une dégradation de la qualité de l'air pour tout le monde, mais tout particulièrement pour ceux qui vivent près de l'autoroute.

Impacts sur la santé

Ce résumé de la présentation de M. François Therrien de la Direction de la Santé Publique de Montréal présente les impacts sur la santé des populations, notamment celles résidant à moins de 200 mètres des grandes voies de circulation automobile. Les aînés et les enfants sont particulièrement affectés. La circulation automobile, par sa production de polluants, a un impact sur la qualité de l'air, qui entraîne des conséquences non négligeables sur la santé humaine.

« Le transport urbain, une question de santé » Rapport annuel 2006 de l'Agence de Santé et de Services Sociaux de Montréal :

- Depuis une dizaine d'années, des études américaines ont démontré que les résidents de villes plus polluées courent plus de risque, à long terme, de mourir de maladie cardiopulmonaire et de cancer pulmonaire que ceux de villes qui le sont moins.
- Les enfants sont particulièrement vulnérables aux effets de la pollution atmosphérique par rapport aux adultes.
- 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.
- La proportion de ménages à faible revenu est plus élevée le long des axes routiers à long débit.
- Ce sont également les résidents de quartiers défavorisés qui ont été le plus bousculés et déplacés par les grands chantiers autoroutiers des années 60 et 70, à Montréal comme un peu partout en Amérique du Nord.

15/20 sera 50 % plus large

Le quartier de Côte-Saint-Paul est divisé par les autoroutes A-15/20 à l'extrémité nord et sera touché de façon frappante par la reconstruction de l'échangeur Turcot. Même si la section A-15/20 traversant le quartier ne fait pas partie actuellement de l'échangeur Turcot, on la démolira et on la reconstruira également.

Cette section de l'autoroute s'élargira de façon spectaculaire, atteignant le double de la largeur de l'autoroute Métropolitaine. À l'instar d'autres parties du complexe Turcot, le ministère des Transports a l'intention d'utiliser des « normes modernes » dans la conception de l'autoroute, ce qui signifie l'addition d'accotements sur les deux côtés de la chaussée, dans les deux directions, et l'allongement des bretelles d'accès et de sortie. Bien que le Ministère promette qu'on n'augmentera pas la capacité supplémentaire, c'est exactement ce qui se produira.

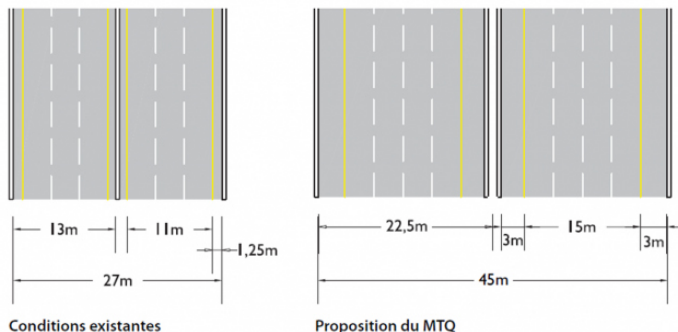
Bien que l'autoroute dans cette zone repose sur des piliers de béton, le futur plan préconise de la placer sur la partie supérieure d'un mur s'étendant sur plus de 500 mètres de longueur, et une autre partie sur un large terre-plein — en fait un long remblai de matériau tout-venant surmonté d'une autoroute. Déjà isolé, ce quartier le sera davantage et cela ira résolument à l'encontre des plans de la Ville de Montréal visant à mieux intégrer et aménager cette partie du Sud-Ouest.

Actuellement, environ 100 000 véhicules par jour utilisent ce tronçon de route ; d'ici 2016, le ministère des Transports prévoit que ce nombre s'élèvera à 120 000. Malgré ce volume considérable, le MTQ suggère que les espaces verts résiduels aménagés des deux côtés de l'autoroute soient utilisés comme aires de jeux extérieurs, bancs pour s'asseoir ou comme parcelles de terrain pour la culture de légumes !

Saint-Henri : Le MTQ prévoit un grand mur

La reconstruction de l'échangeur Turcot nuira à Saint-Henri autant durant la période de construction qu'après la finition des travaux, bien que les répercussions soient différentes durant ces périodes. Les principaux effets du plan proposé par le MTQ sont les suivants : accroissement de la pollution, de la circulation locale et des véhicules de construction qui y circulent.

Le plan actuel préconise une reconstruction de l'autoroute Ville-Marie entre l'échangeur Turcot lui-même et la rue Atwater. Même si officiellement, l'autoroute Ville-Marie sera renommée « route nationale » (Rte 136), elle sera élargie, assurant le passage d'un plus grand nombre de véhicules au cœur du centre-ville. Elle se rapprochera de Saint-Henri, transportant ainsi aux résidents la pollution issue des véhicules.



Visuellement, la différence la plus remarquable de l'autoroute Ville-Marie sera le fait de l'abaisser sur la colline entre Saint-Henri et Westmount, et de l'entourer d'un haut mur anti-bruit placé sur un talus de terre. La hauteur totale de cette struc-

ture sera entre 10 et 15 mètres, ou de trois à quatre étages. Ce qui réduira considérablement les lignes de visibilité (la distance à laquelle on peut voir) de Saint-Henri vers Westmount. Le ministère des Transports montre une rangée d'arbres sains dissimulant ce mur ; toutefois, il est peu probable que dans cet environnement on puisse y trouver de si grands arbres.

Durant la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie, la moitié de la circulation dans le centre-ville sur l'autoroute Ville-Marie devra forcément sortir de l'autoroute à la rue Rosa-de-Lima. Ce qui pourrait augmenter jusqu'à 50 000 véhicules supplémentaires par jour traversant Saint-Henri afin de continuer en direction est sur la rue Saint-Jacques vers le centre-ville. Ce volume supplémentaire causera très probablement une sérieuse congestion de la circulation sur la rue Saint-Jacques, et un surplus d'accidents de la circulation entre les rues Rosa-de-Lima et Atwater.

Plus d'autobus sur les rues locales

Étant donné que le projet Turcot tel que proposé ne propose pas de nouveau transport sur rail afin d'améliorer la situation sur l'échangeur Turcot, on ajoutera des autobus supplémentaires. Alors qu'on favorise l'utilisation du transport en commun, compter presque exclusivement sur des autobus pèsera lourdement sur les quartiers centraux comme Saint-Henri et la Petite Bourgogne.

La sortie Rosa-de-Lima marque également la fin de la voie réservée aux autobus qu'on a planifiée pour l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 20. En raison de cette mesure, les autobus du centre-ville sortiront vraisemblablement à la rue Rosa-de-Lima en même temps que les autobus se dirigeant vers le métro Lionel-Groulx.



Plus d'autobus, c'est bien, mais qui en profitera ? À l'automne de 2011, 887 autobus par jour traversaient Saint-Henri jusqu'au métro Lionel-Groulx. De ce nombre, 31 % desservait les usagers du transport local. Afin de minimiser les répercussions de la reconstruction sur les navetteurs de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, la STM a créé de nouveaux autobus express assurant la liaison entre l'Ouest-de-l'Île et le métro Lionel-Groulx. Cette mesure augmentera à 1 072 le nombre d'autobus de la STM dans le quartier. Toutefois, les usagers du transport en commun local ne bénéficieront pas de cette augmentation puisqu'ils n'auront droit qu'à seulement 26 % de ces autobus.

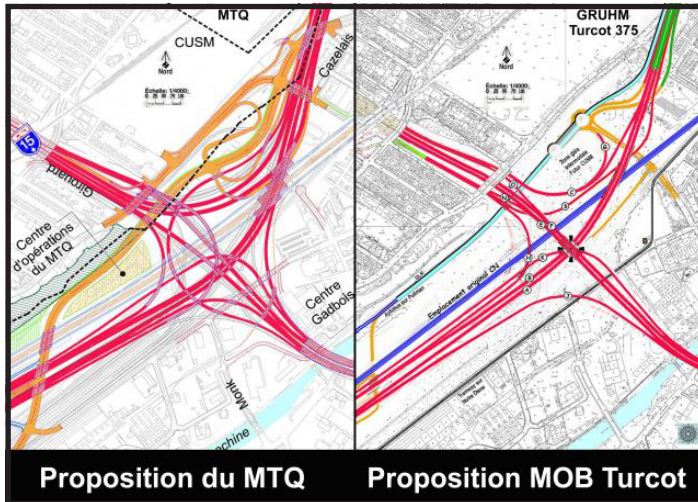
Alternatives

Turcot 375

Turcot 375 est un plan de rechange pour l'échangeur Turcot et les environs, développé par Pierre Gauthier, un professeur en urbanisme à l'université Concordia, et l'architecte Pierre Brisset du Groupe de recherche urbain Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM).

Les principes de ce plan sont simples : donner priorité au transport par le transport en commun et des modes actifs de transport, tout en s'assurant que les fonctions essentielles de l'échangeur Turcot conservent leur intégrité ; et de profiter de l'occasion pour réaménager les quartiers centraux déjà bien desservis par l'infrastructure existante.

Le plan comprend une solution exploitable pour réduire de 40 % les émissions actuelles de gaz à effet de serre, et de 290 000 à 180 000 le nombre de véhicules par jour (nvj). Ce que permet de réaliser un transfert modal de 60 000 vers un nouveau transport en commun rapide, dont les 50 000 restants sont absorbés par le réseau routier local et le transport en commun existant. Contrairement au plan actuel du Ministère, celui-ci est compatible avec le plan actuel de la province sur les changements climatiques.



C'est possible grâce à la réduction de la charge quotidienne des véhicules dans l'échangeur et aussi à plusieurs projets importants de transport en commun, notamment une navette vers l'aéroport, des voies réservées aux autobus, un tram vers Lachine

et LaSalle, un service ferroviaire de banlieue amplifié et un réseau amélioré de pistes cyclables utilitaires.

Les plans d'autres villes qui ont réussi à diminuer la dépendance à l'automobile reposent sur une combinaison de mesures à la fois incitatives et dissuasives. Turcot 375 suggère d'envisager une variété de stratégies, spécialement en améliorant le transport en commun existant et en procédant à de nouveaux investissements dans un transport en commun rapide et moderne, tout comme des mesures dissuasives à la conduite automobile, telles que la réduction de la capacité de l'autoroute, le contrôle des places de stationnement au centre-ville et des péages urbains.

Proposition de la Ville de Montréal

La Ville de Montréal a proposé une option pour l'échangeur Turcot qui permettrait de réduire la capacité de l'infrastructure est-ouest, tout en conservant la capacité de trafic nord-sud. Ceci est basé sur une compréhension très raisonnable que le trafic est-ouest est principalement banlieusards qui peuvent être induites à prendre les transports en commun, tandis que le trafic nord-sud contient une grande quantité de trafic régional et de camions.

Exemples dans d'autres villes

Seoul a démolit l'autoroute Cheonggye et restauré la rivière qu'elle couvrait dans le but de stimuler l'économie du district Dongdaemun. La ville a construit des voies d'autobus pour remplacer la capacité de l'autoroute, et le but de ce plan est de réduire l'utilisation de la voiture de 27,5 % à 12 % pour tous les trajets.

L'autoroute « The Embarcadero » à San Francisco a été si sévèrement abîmée suite aux tremblements de terre « Loma Prieta » en 1989 que sa fermeture était requise. À la surprise de certains, cet événement n'a pas résulté en une crise. Le trafic s'est plutôt ajusté aux nouvelles conditions et une décision a été prise de démolir l'infrastructure abîmée. Elle a été remplacée par un boulevard urbain qui est devenu une destination touristique, au lieu de contribuer à la pollution visuelle. [Traduction libre]

Partenaires

