

Le Turcot du MTQ : un projet passéiste



Le MTQ doit refaire ses devoirs
et respecter sa propre politique
de transport collectif



**PARTI
QUÉBÉCOIS**

Saint-Henri – Sainte-Anne

Déposé le 11 juin 2009

Le Turcot du MTQ : un projet passéiste

Le MTQ doit refaire ses devoirs et respecter sa propre politique de transport collectif.

*Mémoire du Parti Québécois de Saint-Henri – Sainte-Anne
Audiences publiques du BAPE : projet de réfection du complexe Turcot (MTQ)
Déposé le 11 juin 2009 et présenté le 18 juin 2009 par François Lemay*

Le contexte

Le système de transport québécois est à la croisée des chemins. Conçu et construit dans les années soixante, il arrive à terme. Des investissements majeurs pour le remettre à neuf sont aujourd'hui nécessaires. Le ralentissement économique et la volonté du gouvernement d'investir massivement dans les infrastructures est une occasion unique de revoir en profondeur nos habitudes de transport au Québec et dans la grande région de Montréal.

Les cinquante dernières années, le Québec, comme beaucoup d'autres endroits dans le monde, a procédé à la construction d'un système de transport centré autour de l'automobile et du transport par camion. C'est dans ce contexte que des autoroutes urbaines ont été construites. Avec ses structures en hauteur, le complexe Turcot est probablement l'archétype de cette conception du transport, véritable cathédrale érigée à la gloire de l'automobile.

Aujourd'hui, on ne peut que constater les dégâts causés par cette conception du tout-à-l'automobile. Nos autoroutes urbaines sont le plus souvent congestionnées et favorisent des modes de transport polluants. Des quartiers entiers ont été charcutés par des autoroutes urbaines. L'espace consacré à l'automobile a continuellement augmenté au détriment des espaces verts et des milieux de vie. L'impact négatif de ces structures sur la santé des populations vivant à proximité n'est plus à démontrer.

Parallèlement à cela, nos infrastructures de transport en commun ont connu un retard considérable. Des initiatives ont été prises, bien sûr, pour développer des pistes cyclables et des voies réservées pour les autobus. Le métro a été prolongé jusqu'à Laval. Mais des régions entières de l'île de Montréal continuent d'être très mal desservies par le transport collectif et nos trains de banlieue sont la risée. Les tarifs n'ont pas cessé d'augmenter alors que la performance et la desserte stagnent quand elles ne se dégradent pas. Malgré les bouchons et la congestion, l'attrait de l'automobile continue de faire des ravages en l'absence d'alternatives efficaces.

Au Québec, nos habitudes de transport représentent une partie importante de nos émissions de gaz à effet de serre. C'est donc là que doivent se tourner nos efforts pour les réduire. Or, ces habitudes sont modelées par la nature des infrastructures de transport. Celles-ci, et l'échangeur Turcot en particulier, arrivent aujourd'hui à la fin de leur durée de vie. Si nous les remettons à neuf sans questionner les choix qui ont été faits ces cinquante dernières années, nous referons les mêmes erreurs. Il est possible qu'on se réveille dans quelques années pour constater que nos infrastructures de transport seront neuves mais désuètes

parce que mal adaptées à la nécessité d'opter pour un autre modèle axé sur la diversité des moyens de transport : transport collectif, vélo, marche et automobile, cette dernière devenant un mode de transport parmi d'autres.

La vision à mettre de l'avant

La nécessité de remettre notre système de transport à neuf, doublée de la volonté gouvernementale d'investir pour relancer l'économie, fait du contexte actuel une occasion rêvée de repenser le transport au Québec et dans la grande région de Montréal. Nous aurons à vivre pendant plusieurs décennies avec les choix qui sont faits présentement.

L'espace et les ressources consacrées à l'automobile doivent être réduits au profit de moyens de transport alternatifs afin d'en arriver à une diversité de modes de déplacement. Des mesures convaincantes doivent être prises pour décourager l'usage de l'automobile et rendre plus attrayants des moyens tels que le vélo, la marche et les transports collectifs. Comme le mentionne [La politique québécoise du transport collectif](#), chaque « transfert modal » favorise la santé et la sécurité des citoyens en plus de réduire nos émissions de GES et de favoriser le développement économique.

C'est en favorisant le transfert modal vers les transports alternatifs que nous pourrions assurer la viabilité à long terme de nos habitudes de transport et que nous réduirions notre consommation d'énergie ainsi que nos émissions de gaz à effet de serre. Un système de transport collectif performant contribue à la qualité de vie d'un milieu urbain et donc attire des créateurs, de la main d'œuvre qualifiée et des entreprises. C'est un facteur de développement durable.

Le Québec dispose d'une industrie et d'une expertise pour fabriquer wagons et autobus (Bombardier, Prévost, Novabus). Nous pouvons investir dans les transports collectifs tout en profitant des retombées économiques qui y seront associées. C'est le contrat du métro de Montréal qui a mis au monde le géant qu'est aujourd'hui Bombardier. C'est suite à cela que Bombardier a pu obtenir le lucratif contrat du métro de New York et devenir un joueur international dans le domaine de l'aéronautique. Les décideurs de l'époque avaient une vision dont nous touchons, encore aujourd'hui, les bénéfices.

Nos ressources électriques doivent aussi être mises à profit pour mettre de l'avant non seulement davantage de transport collectif, mais également du transport collectif propre. Produire des kilowattheures destinés au marché américain n'est certes pas une mauvaise chose en soi, mais les investir dans notre économie et les mettre au service de notre développement seraient encore plus avantageux.

En gros, le Québec pourrait fournir l'électricité et une partie importante de l'équipement nécessaire à la mise en place d'un système de transport diversifié et pensé pour l'avenir. Du coup, nous profiterions des retombées économiques tout en modernisant véritablement notre système de transport. Nous ferions d'une pierre deux coups.

Mais il semble pour l'instant, malgré tous nos atouts, que nous hésitions collectivement à formuler un tel plan pour l'avenir. Pourtant, tout ce qu'il nous manque, c'est l'ambition et la

détermination de le formuler et de le concrétiser. Et, le complexe Turcot pourrait en être le coeur. Il est pour le moins étonnant que nous soyons prêts collectivement à investir 1,5 milliards de dollars dans un chantier sans chercher à en toucher le maximum de retombées économiques.

Au lieu de cela, on s'apprête à construire une structure sans vision et tournée vers le passé. Parce qu'elle sera construite en mode PPP, le MTQ sera amené à céder son rôle de maître d'œuvre à une entreprise privée, abandonnant du coup une formidable occasion de développer une expertise de pointe en grand chantier de génie civil. Sans compter le risque que le projet soit tout bonnement confié à une entreprise étrangère comme ce fut le cas pour les chantiers de la 30 et du pont de la 25.

La réalité locale et les erreurs du passé

À une toute autre échelle, le vaste chantier que représente la réfection du complexe Turcot devrait être l'occasion de revoir un ensemble d'erreurs commises dans le passé et qu'on pourrait corriger.

L'autoroute 30 est en voie d'être parachevée et aura pour objectif de permettre à la circulation d'éviter l'île de Montréal au besoin. Combien de véhicules éviteront du coup le complexe Turcot, permettant par le fait même de revoir son achalandage à la baisse? Moins nombreux seront les véhicules qui traverseront le Sud-Ouest de Montréal, moins grand sera l'impact sur la santé publique des quartiers avoisinants.

La possibilité de mettre en place une navette rapide pour relier l'aéroport de Dorval au centre-ville est sérieusement envisagée. Combien d'actuels usagers du complexe autoroutier Turcot pourraient alors emprunter ce nouveau moyen de transport?

La conception du nouveau complexe autoroutier doit être revue en tenant compte de l'allègement qu'apporteront ces nouvelles alternatives de transport que sont la navette et la 30. Autrement, de nouveaux usagers viendront irrémédiablement remplacer ceux qui n'emprunteront plus Turcot. À terme, le flux quotidien de véhicules sur Turcot saturera à la capacité de l'infrastructure. C'est le principe de la *demande induite* qui est la demande « créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accueillir de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents » ([référence : mémoire déposé par le CRE pour le plan d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie le 26 février 2004](#)).

S'il s'avérait possible d'alléger suffisamment le flux de véhicules sur l'échangeur Turcot, peut-être que la nature même du projet pourrait être révisée de fond en comble. Peut-être même qu'une infrastructure routière beaucoup moins imposante pourrait être envisagée. Cela aurait alors un effet de désenclavement qui donnerait de l'oxygène au développement urbain des quartiers du Sud-Ouest.

Pour un résident du Sud-Ouest de Montréal, le complexe Turcot n'est pas la seule tare urbanistique. Le tracé des voies ferrées qui charcutent littéralement les quartiers Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles en constituent une autre. Le vaste chantier que constitue la réfection

de Turcot est également une occasion d'agir de concert avec les acteurs concernés pour revoir le tracé des voies ferrées. Celles-ci, comme les autoroutes urbaines, enclavent les quartiers et nuisent à la qualité de vie des résidents. Un scénario très sérieux de nouveau tracé, par le sud du quartier Pointe-Saint-Charles en passant par le secteur Cabot à Côte-Saint-Paul avant de traverser le canal de Lachine a été formulé. Bien sûr, quelques problèmes doivent être résolus comme par exemple la nécessité de revoir certaines réglementations. Mais il n'en demeure pas moins que l'occasion est trop belle pour ne pas la saisir. À condition bien sûr d'avoir la volonté de le faire.

Toutes ces évaluations doivent être prises en compte. Le tracé des voies ferrées témoigne de l'époque industrielle alors que l'activité ferroviaire était étroitement liée au canal et aux industries du Sud-Ouest. Les autoroutes urbaines sont des erreurs du passé héritées de l'époque du tout-à-l'automobile. La première époque est révolue, la seconde est en voie de l'être. Ces infrastructures ont défigurés notre secteur de la ville et détérioré la qualité de vie de ses résidents. Elles favorisent des modes de transport polluants qui génèrent trop de GES. Elles ne sont plus adaptées à ce que devra être le transport et le développement urbain lors des prochaines décennies. Des erreurs ont été commises. Les perpétuer serait une faute plus grave encore.

Le projet du MTQ

Il appert en gros que le cadre de réflexion que s'est donné le MTQ pour élaborer son projet de réfection de Turcot se soit limité à la chose suivante : trouver une façon abordable de livrer un nouveau complexe autoroutier en répondant essentiellement aux mêmes besoins que le faisait l'ancien échangeur tout en permettant d'assurer la circulation pendant les travaux.

Concrètement, le MTQ propose de remplacer l'actuelle structure par une en remblais. Les deux principaux arguments qui militent pour cette option sont : le faible coût d'entretien et la verdure qu'on pourrait alors mettre sur les talus.

Pour le reste, c'est pareil comme avant. La structure est prévue pour accueillir le même nombre de véhicules par jour. Dans le but d'accroître la sécurité routière, de nouvelles voies d'accotement sont prévues. Et, comme ces voies auront nécessairement pour effet d'augmenter la fluidité, le nombre de véhicules empruntant Turcot augmentera à coup sûr.

Aucun arrimage convaincant n'est fait pour intégrer cet ouvrage d'ingénierie civile au cœur d'une révision en profondeur de notre système de transport régionale. Aucune réflexion n'est faite non plus pour assurer que le Québec profite le plus possible des retombées d'un vaste chantier de 1,5 milliards de dollars.

Le complexe Turcot proposé par le MTQ repose sur une conception du transport vieille de plus de cinquante ans. Depuis, la science urbanistique nous a appris des choses sur le développement de nos villes et l'impact négatifs des autoroutes urbaines. Nous avons pris conscience de l'impact de notre mode de vie sur l'environnement. Nous savons que nous devons faire les choses autrement.

Il manque cruellement au projet de réfection du complexe Turcot la possibilité de s'inscrire dans un vaste plan d'ensemble. Si un tel plan existait, Turcot pourrait en revanche en être la pierre angulaire.

Conclusion

Le Parti Québécois de Saint-Henri–Sainte-Anne reconnaît que l'actuelle structure de l'échangeur Turcot est arrivée à la fin de sa durée de vie et qu'il est urgent de la remplacer.

Mais ce n'est pas parce que le temps presse qu'il faille faire n'importe quoi pour autant. Nous rejetons le projet du MTQ de réfection du complexe autoroutier Turcot tel qu'il est actuellement proposé. S'il devait voir le jour, le Québec manquerait une formidable occasion de se positionner pour l'avenir en matière de système de transports urbain et régional.

À terme, ce projet contribuera à une augmentation du bilan québécois de gaz à effet de serre en continuant de favoriser l'automobile et le transport par camion. Il nuira davantage à la santé des résidents du Sud-Ouest et enclavera les quartiers tout autant que l'actuelle structure en hauteur. Et il n'est pas du tout clair à quel point la végétation promise sur les remblais pourra atténuer le niveau de bruit et de pollution par ailleurs accru par le rabaissement de l'autoroute.

D'aucune façon le MTQ n'essaie d'inscrire son projet de réfection dans le cadre plus large d'un véritable plan pour le transport collectif de la grande région métropolitaine. Si c'était le cas, il y a fort à parier que la maquette du nouveau Turcot serait très différente. Pire encore, le MTQ ne tient même pas compte de l'impact de la 30 ou d'une navette Dorval–centre-ville sur l'achalandage du nouveau Turcot. De fait, il est difficile de voir comment la perspective de cette réfection pourrait être plus étroite. Ce constat est d'autant plus troublant que la Ville de Montréal, elle, a accouché d'un tel plan. Le MTQ pourrait s'en inspirer.

Par ailleurs, son mode de construction en PPP risque de priver le MTQ d'une expertise précieuse. Il pourrait aussi priver le Québec de retombées économiques importantes si le chantier devait être confié à une entreprise étrangère. À cet égard, les exemples de la 30 et du pont de la 25 sont révélateurs. Dans les deux cas, le mode d'attribution de contrat a retiré au MTQ le rôle de maître d'œuvre pour le confier à des entreprises espagnole et australienne respectivement.

Le MTQ ne semble pas avoir sérieusement abordé d'autres scénarios que celui proposé. Or, seul le ministère dispose des ressources nécessaires pour étudier sérieusement tous les scénarios possibles et les évaluer dans une perspective plus large. Nous sommes d'avis que le MTQ a négligé un certain nombre de questions auxquelles il doit répondre avant de refaire Turcot. Les questions suivantes sont, en notre sens, incontournables :

1. Quel devrait être notre plan de transport pour la grande région de Montréal dans une perspective de développement durable? Ce plan de transport devrait traduire dans la réalité les objectifs de la politique de transport québécois de transport collectif i.e. le développement des villes, la qualité de vie et la santé publique, le développement durable et économique ainsi que la réduction de notre dépendance au pétrole et de nos émissions

de GES. La Ville de Montréal a présenté un tel plan. Le MTQ doit en présenter un à son tour et l'arrimer solidement au plan montréalais.

2. Compte-tenu de ce vaste plan d'ensemble, comment et de combien pouvons-nous réduire le nombre de véhicules par jour qui emprunteront le nouveau Turcot?
3. Avec cette réduction possible de l'achalandage, d'autres scénarios qu'un complexe autoroutier deviennent-ils envisageables pour remplacer Turcot?
4. Et si oui, lequel de ces scénarios permettrait de désenclaver au moins partiellement les quartiers du Sud-Ouest?

Ce n'est qu'en répondant à ces questions que nous pourrions nous doter d'un Turcot vraiment tourné vers l'avenir. Plutôt qu'un simple chantier obligé, le projet pourrait devenir une bouffée d'oxygène pour le Sud-Ouest de Montréal. Et il serait alors la pierre angulaire d'une véritable vision de l'avenir du transport.

Pour l'instant, nous ne voyons pas en quoi le projet proposé par le MTQ répond aux objectifs de la politique de transport collectif de ce même ministère. Pire encore, aucun véritable effort ne semble avoir été fait pour atteindre des objectifs inspirés par cette politique. Or, si le MTQ se conformait à sa propre politique, nous aurions nécessairement des réponses aux questions soulevées plus haut.