

Complexe Turcot

Une solution qui fait consensus

Montréal, le 15 juin 2009 – Devant le manque de vision du Ministère des Transports du Québec (MTQ) pour le réaménagement du complexe Turcot et son refus d'examiner des scénarios autre que la reconstruction intégrale de l'échangeur, cinquante organisations montréalaises¹, appuyées par des experts en urbanisme, en transport et en santé, prennent les devants et proposent une solution répondant aux besoins des Montréalais.

Fruit d'un travail de concertation qui s'est échelonné sur plusieurs mois, impliquant des acteurs de tous les milieux, la solution alternative dévoilée aujourd'hui par les organisations tient compte des principales préoccupations formulées jusqu'ici par la communauté montréalaise concernant la réfection de l'échangeur routier, à savoir un projet qui va revitaliser et mettre en valeur un important quartier de Montréal, un projet qui va permettre d'augmenter significativement l'offre de transport collectif et un projet qui va engendrer une diminution importante de la circulation automobile au centre-ville.

Réduction de la capacité routière dans l'axe Est-Ouest et amélioration de l'offre de transport collectif

Contrairement au MTQ dont le projet vise à faire circuler plus de 25 000 voitures supplémentaires à destination du centre-ville, la solution alternative permettra d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises sans augmenter la circulation automobile. Plusieurs mesures, comme la mise en place de la navette ferroviaire, du réseau de tramway et son prolongement vers Lachine, l'augmentation de l'offre de service de trains de banlieue, la mise en service d'une voie réservée aux transports collectifs, au covoiturage et au taxi et l'amélioration du service d'autobus combinée à une réduction de la capacité routière de l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Ville-Marie à l'est de l'échangeur, permettront à plus de 30 000 personnes d'abandonner leur voiture au profit des transports collectifs. 25 000 véhicules pourraient ainsi être retirés du réseau tout en améliorant la mobilité des résidents de l'ouest de l'île. Une perspective en soit beaucoup plus encourageante que celle envisagée par le MTQ, qui prévoit dans son scénario un transfert modal de 5000 personnes tout au plus.

Ces mesures auront pour effet d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de façon significative en plus d'avoir des répercussions positives sur la santé des citoyens puisque ces éléments ont un impact direct sur le nombre d'accidents liés à l'automobile et les problèmes cardio-respiratoires des populations avoisinantes.

Revitalisation urbaine et économique des quartiers traversés

¹ **EXPERTS** : Florence Junca-Adenot, Professeure associée au Département d'études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal, Pierre Gauthier, Professeur adjoint, département de géographie, urbanisme et environnement, Université Concordia, Laurent Lepage, Professeur à l'Institut des sciences de l'environnement, UQAM, David Hanna, professeur, département d'études urbaines et touristiques, ESG-UQAM, Pieter Sijpkes, professeur d'architecture, Université McGill
ORGANISATIONS : RÉSO, CRE-Montréal, Centre d'écologie urbaine de Montréal, Vélo Québec, Équiterre, Nature Québec, Héritage Laurentien, Green Coalition-Coalition Verte, Mobiligo, AQLPA, Table de Travail Turcot, C.R.A.C, Fondation David Suzuki, ÉQ Pointe-Saint-Charles, Coalition pour Humaniser Notre-Dame, Greenpeace, Comité Enviro-Pointe, Vivre en ville, Comité Saint-Urbain, ÉQ Saint-Laurent, Centre de recherche et d'action pour le bien-être environnemental, ENJEU, Forum de l'ISE de l'UQAM, GRIP, ÉQ Louis-Riel, ÉQ Saint-Jacques, Association sportive et communautaire Centre-Sud, ÉQ Cartierville, ÉQ Saint-Sulpice, ÉQ St-Michel, ÉQ Maisonneuve-Longue-Pointe, Prévention Sud-Ouest, Coalition QuébecKyoto, Mouvement au courant, AHM, Comité de vigilance environnementale, Vrac Environnement, POPIR-Comité Logement, Groupe de recherche appliquée en macroécologie, Mobilisation Turcot, Corporation Solidarité Saint-Henri, Mercier-Ouest quartier en santé, FRAPRU

La solution alternative présente également de grands avantages à la fois du côté de l'aménagement urbain que du côté économique.. Le développement des terrains de l'ancienne cour de triage Turcot combiné à la transformation de l'autoroute 20 en boulevard urbain permettraient en effet de revitaliser le secteur du sud-ouest en favorisant la création d'un nouveau quartier et stimuler ainsi l'économie locale tout en réduisant l'étalement urbain.

Par ailleurs, les organisations déplorent le fait que le MTQ ne profite pas de ce grand projet pour améliorer la qualité de vie des citoyens des quartiers traversés, qui ont grandement souffert de la construction de l'échangeur dans les années 60, en augmentant les espaces verts et en éliminant les enclaves. Le maintien de l'autoroute 15 en hauteur dans Côte Saint-Paul et l'aménagement d'une zone tampon au sud de l'autoroute Ville-Marie sont en ce sens des éléments essentiels pour favoriser une meilleure intégration du projet à son milieu. Les organisations sont également d'avis que le détournement de la voie ferrée vers le secteur industriel devrait être envisagé.

De plus, contrairement à la proposition du MTQ qui prévoit le déplacement de l'autoroute 20 vers le nord au pied de la Falaise St-Jacques, les organisations proposent plutôt de conserver les infrastructures dans le sud de la cour Turcot assurant ainsi la pleine mise en valeur de l'éco-territoire de la Falaise, qui deviendrait l'un des parcs les plus importants de Montréal avec une superficie d'environ 40 000m².

Enfin, Les organisations considèrent que la réfection du Complexe Turcot constitue une opportunité extraordinaire pour créer un projet novateur, en harmonie avec son milieu, qui répond aux besoins actuels et futurs des Montréalais.

-30-

Le scénario alternatif et un schéma sont disponibles sur : www.cremtl.qc.ca

Renseignements :

Leila Copti

Conseil régional de l'environnement de Montréal

514.842.2890, poste 226

Cell. 514.661.6134