



Communiqué de presse
Pour diffusion immédiate

Turcot : Dépasser le complexe Équiterre et Vivre en Ville retournent le MTQ à ses devoirs

Montréal, le 17 juin 2009 - Équiterre et Vivre en Ville demandent au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de rejeter la proposition actuelle de reconstruction de l'échangeur Turcot et demandent au ministère des Transports du Québec (MTQ) de refaire ses devoirs. Le MTQ présente un projet dépassé, qui va à l'encontre du virage souhaité en faveur d'une mobilité urbaine durable pour la métropole et pour le Québec. Sa réalisation aurait des conséquences environnementales injustifiées.

Dans leur mémoire déposé aujourd'hui, les organisations font valoir que les autoroutes urbaines ne sont pas une solution de transport efficace : elles favorisent l'étalement urbain, induisent une dépendance à la voiture et nuisent à l'efficacité des réseaux de transport collectif et actif. Conçu pour être fonctionnel aux heures de pointe, le réseau autoroutier urbain est une infrastructure surdimensionnée. C'est un gaspillage éhonté d'espace et d'argent.

De plus, alors que le transport est un secteur d'intervention à privilégier pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, le projet du MTQ propose de perpétuer un modèle de mobilité non seulement daté, mais ayant contribué dans une large mesure à la crise environnementale actuelle.

Créer de la richesse sans couler du béton

La reconstruction du complexe Turcot représente une opportunité extraordinaire pour inscrire le Québec parmi les nations les plus avancées en matière de développement durable. « Le choix concernant la forme que prendra le projet Turcot est clair : augmenter la place de l'automobile et la dépendance à la mobilité automobile, ou encore remplacer le complexe Turcot en intégrant les transports viables et la réhabilitation urbaine », affirme Alexandre Turgeon, président de Vivre en Ville.

« Il est inconcevable que le Québec dépense 1,5 milliard \$ pour augmenter le trafic automobile alors que le transport est déjà responsable de 40% des émissions de gaz à effet de serre du Québec. Le Québec a jusqu'à maintenant démontré son leadership dans la lutte aux changements climatiques, mais le projet du MTQ est en rupture avec cette approche », selon Sidney Ribaux, cofondateur et coordonnateur général d'Équiterre. « Plusieurs études démontrent d'ailleurs que l'augmentation de la capacité routière entraîne plus de congestion à long terme. Le plan proposé par le MTQ ne fera qu'empirer le problème », ajoute-t-il.

Un projet à l'encontre des objectifs du Québec

Le projet du MTQ s'inscrit en opposition aux principes de la Politique québécoise des transports collectifs, et la Loi sur le développement durable est tout simplement ignorée. « La proposition du MTQ met en cause la crédibilité environnementale du gouvernement du Québec en matière de développement durable », ajoute Alexandre Turgeon. « C'est à croire que ce ministère n'appartient tout simplement pas au même gouvernement que les autres. Les impacts néfastes de ce genre de projet sur l'environnement, sur l'économie et sur la société sont majeurs, et le

gouvernement du Québec doit prendre conscience qu'il ne peut se permettre de continuer dans la mauvaise direction ».

La formule retenue pour Turcot n'a fait l'objet d'aucune étude de scénario alternatif au choix autoroutier. Le projet est à contre-courant des meilleures pratiques mondiales, où la tendance est au démantèlement des autoroutes et au transfert modal vers le transport collectif. Plusieurs exemples, comme le démantèlement d'une autoroute au centre-ville de Séoul ou les couloirs bus de Paris, ont démontré qu'il est possible de diminuer l'espace accordé à la voiture au profit des transports collectifs et actifs. Et ce, en améliorant la vitalité et la compétitivité des villes.

De nombreuses alternatives

Il est possible de répondre aux besoins de mobilité de la région de Montréal tout en offrant de meilleures performances économiques, environnementales et sociales que celles du projet proposé par le MTQ. Il faut notamment profiter de la performance des transports sur rail (train de banlieue, tram-train, tramway) pour répondre aux besoins des navetteurs qui constituent une proportion importante des usagers du complexe Turcot, particulièrement sur l'axe est-ouest. On doit également prioriser des axes de transport routier intégrés au tissu urbain local et permettant une mise en valeur optimale des terrains de l'ancienne cour Turcot et de la falaise St-Jacques.

Pour Vivre en Ville et Équiterre, le MTQ persiste dans une solution d'une autre époque. Il est temps, pour Montréal et pour le Québec, de changer de cap et de cesser de reproduire les erreurs du passé.

Le mémoire « Turcot : dépasser le complexe » d'Équiterre et Vivre en Ville est disponible sur demande et sera en ligne à partir de 14h30 sur les sites Internet des deux organisations : www.equiterre.org/organisme/sallePresse/communiques.php ou www.vivreenville.org

- 30-

Sources :

Évelyne Trudel-Fugère, 514-605-2000, Équiterre
Christian Savard, 418-456-0592, Vivre en Ville