



**Mémoire au BAPE sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot
Soumis par Québec solidaire Saint-Henri-Sainte-Anne,**

Appuyé par Québec solidaire Montréal et Québec solidaire national.

1. Pourquoi Québec solidaire Saint-Henri-Sainte-Anne présente un mémoire?

Québec solidaire est un parti politique progressiste et populaire de niveau provincial. Nous, membres de l'association de la circonscription de Saint-Henri-Sainte-Anne, habitons près de l'échangeur Turcot et/ou des autoroutes 15, 20 et 720. Nous subissons donc, comme nos voisins, les effets néfastes de la reconstruction: problèmes de santé, cloisonnement, poussière, perte de logements abordables de bonne qualité et manque de transport en commun. De plus, comme citoyens du Québec et de la Terre, nous vivons les effets dévastateurs reliés au réchauffement planétaire, aggravé par le refus du gouvernement libéral à appliquer sa politique en matière de gaz à effet de serre (GES) à des projets comme celui de la reconstruction de l'échangeur Turcot.

2. Québec solidaire considère que les problèmes les plus criants du projet sont:

- A. **Le gouvernement libéral refuse de mettre en pratique sa position officielle sur le réchauffement planétaire. Pire, avec sa reconstruction de l'échangeur Turcot, il propose l'augmentation du flux de conducteurs qui voyagent seuls à une plus haute vitesse au lieu de saisir l'opportunité de créer le système de transport qui répond aux besoins de la population et réduit l'émission de GES.** Dans le rapport sur la reconstruction de l'échangeur, il n'y a que deux paragraphes qui parlent des effets du réchauffement de la planète. On les retrouve à la page 407 d'un document de 413 pages.

Le réchauffement de la planète aura des effets dévastateurs. «D'après les meilleures estimations du 4^e rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publié en 2007, la température moyenne de l'air près de la surface de la Terre devrait augmenter de 1,8 à 4°C d'ici 2100 à l'échelle planétaire¹» Avec une augmentation de 2°C, 97% des coraux blanchiront et mourront, ce qui aura des effets néfastes importants sur les espèces qui en sont tributaires. Au niveau global, entre 17% et 37% de toutes les espèces vivantes disparaîtront et 68% de la toundra arctique deviendra instable.²

¹Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir, le Plan d'action 2006-2012 section 1.1.1

²Meteorological Office, International Symposium on the Stabilisation of Greenhouse Gases: Tables of Impact (Hadley Centre, Exeter, 2005 Table 3 (Major Impacts of Climate Change on the Earth System)

http://www.stabilisation2005.com/impacts/impacts_ecosystems.pdf

La toundra de l'ouest sibérien, avec un dégel, pourrait libérer 70 milliards de tonnes de méthane soit l'équivalent de ce que dégage l'activité humaine en 73 ans³ avec un effet multiplicateur sur le niveau de réchauffement.

Toutefois, deux ans après la publication de ce rapport, il est devenu évident que celui-ci a sous-estimé le niveau de réchauffement et ses impacts. Par exemple, le GIEC a prédit que la couverture de glace de l'océan arctique disparaîtrait vers la fin du XXI^e siècle. Actuellement, on prédit sa disparition en 2013, soit 80 ans plus tôt. Au lieu de refléter la chaleur comme le fait la glace, la couleur noir-bleu de l'océan l'absorbe et pourrait ajouter au moins 0,3°C. De plus, les émissions de carbone ont augmenté trois fois plus vite que ce que le GIEC avait prédit et l'absorption du CO₂ a diminué.⁴ Il est donc peu probable que le réchauffement soit de moins que 3°C. Si la Terre se réchauffe de 2°C à 3°C, la forêt amazonienne risque de disparaître, ce qui aurait un impact considérable étant donné qu'elle est un important lieu de stockage du carbone et une source de biodiversité. Dans un tel scénario, la forêt amazonienne pourrait libérer 730 millions de tonnes de carbone par an pendant 75 ans.⁵ Si le réchauffement dépassait 5°C, les impacts seraient dévastateurs pour toute la civilisation humaine.

Il s'avère donc que la cible de Kyoto (une réduction de 5,2% de l'émission de GES) est loin d'être suffisante pour éviter le désastre. Selon plusieurs modèles du changement climatique, afin d'empêcher un réchauffement de plus de 2°C, il serait nécessaire d'avoir un niveau de carbone atmosphérique de 440 ppm (parts par million) en 2030. Toutefois, la concentration du carbone et des autres GES était déjà de 440-450 ppm en 2007. Il faudrait que la concentration de carbone soit la même en 2030 que celle d'il y a deux ans. Cependant, selon des études à la *Meteorological Office* d'Angleterre, la capacité de la biosphère à stocker le carbone va continuer à diminuer. Leurs chiffres suggèrent la nécessité d'une réduction de 60% du niveau de carbone par rapport à 2007. Il est peu probable que même ceci sera suffisant aujourd'hui. George Monbiot souligne qu'une répartition égalitaire de la réduction de 60% des GES exigerait une diminution de 94% des GES par le Canada en 2030.⁶

Au Québec, la plus grosse source de GES est le transport, avec 37,8% du total. Sans une réduction des GES émis par le transport, il sera extrêmement difficile d'atteindre la cible de 6% de réduction que le gouvernement a fixée, et impossible de la dépasser. Mais le projet de reconstruction du complexe Turcot augmente sa capacité routière de 14 000 voitures (passant de 280 000 à 304 000 en 2016).^{7 8} Il s'agit d'une augmentation de débit de 5% qui augmentera les GES émis. Toutefois, le gouvernement a promis une réduction de 6% des émissions

³George Monbiot, *Heat: How to Stop the Planet from Burning*, South End: Cambridge MA, USA. 2007.p. 11.

⁴Public Interest Research centre, "Albedo Flip", http://www.pirc.info/component/option.com_myblog/show,Climate-Briefer.html/Itemid,42

⁵Monbiot, op cit. p.10

⁶Monbiot op cit p 16&17

⁷Projet p162

⁸Projet p. 262

de GES pour toute la province. Entre 1990 et 2005, les GES émis au Québec ont augmenté de 5,2%. Afin d'atteindre la cible de 6% de réduction, il faudrait plutôt diminuer de 11,2%. La situation est pire encore si on considère les hypothèses des études récentes. S'il faut réduire les émissions de GES de 94% ou 60% ou même 30%, il faudrait réduire le débit routier d'autant et tout le raisonnement du projet de reconstruction s'effondre. Québec solidaire rejette une telle augmentation d'émission de GES et nous allons présenter plus tard dans ce mémoire nos recommandations.

- B. Le deuxième problème est l'impact négatif sur la qualité de l'air pendant et suite à la reconstruction. Le rapport est contradictoire sur l'échantillonnage de l'air. À la page 186, on mentionne que l'on ne retrouve pas de station d'échantillonnage de l'air ambiant dans la zone d'étude où les travaux de reconstruction du complexe Turcot seront réalisés. Ceci a été confirmé par les experts qui ont répondu aux questions sur l'échantillonnage devant les commissaires le 12 mai 2009. Toutefois, à la page 315, on parle de récepteurs placés à plusieurs endroits afin de sonder la qualité de l'air. Cependant, la plupart des analyses dépendent des stations d'échantillonnage loin des lieux les plus affectés par les changements. La falaise renvoie les polluants vers la population de Saint-Henri et de la Petite-Bourgogne. Les stations d'échantillonnage de l'air ambiant sont toutes sur le plateau et donc protégées des polluants, mise à part celle de Verdun qui s'approche du fleuve. Québec solidaire n'accepte pas les conclusions sur la qualité de l'air fondées sur ces stations d'échantillonnage. Il est clair que des travaux de cette envergure pendant au moins 6 ans vont avoir un effet néfaste sur la population. Pire encore, la qualité de l'air à la fin du projet sera affectée par le cloisonnement dû aux remblais qui empêcheront la circulation des vents. Tous ces problèmes sont ignorés dans le projet de reconstruction. Encore une fois, Québec solidaire rejette cette analyse superficielle.

La qualité de l'air a un effet important sur la santé. «Les hommes de Saint-Henri vivent en moyenne 11,5 ans de moins que ceux de Westmount. Sexes confondus, la différence est de 10,5 ans.»⁹ Il y a plusieurs causes qui expliquent ceci, mais la falaise et l'autoroute 720 en font certainement partie. Québec solidaire n'accepte pas que la situation des habitants de Saint-Henri s'empire quand la logique exige qu'elle s'améliore.

- C. Le projet de reconstruction exige la démolition de 174 logements afin de libérer l'espace nécessaire au changement de côté d'une bretelle. On dit dans le rapport que cette réfection est nécessaire pour la sécurité. Toutefois, à la page 186, on dit qu'il ne semble pas y avoir de problématique globale sur le plan de la sécurité dans l'échangeur Turcot. «Les améliorations apportées à la géométrie de l'échangeur»¹⁰ augmentent la vitesse possible et donc la capacité routière de l'échangeur. S'il y avait une diminution d'achalandage suite à un accroissement de l'offre de transport public, il n'y aurait plus de problème de sécurité et la

⁹ http://www.milieuxdefavorises.org/serie_A/1.html

¹⁰ Rapport p.287

bretelle pourrait demeurer à la même place ainsi que les logements.

Québec solidaire est en désaccord avec la proposition de démolition de 174 foyers. Il y a déjà un problème de logement à Montréal, surtout pour ce qui est du logement à loyer abordable. Québec solidaire s'est engagé à construire 50 000 nouveaux logements s'il est élu. Nous n'acceptons ni la démolition inutile, ni le refoulement des moins nantis et moins puissants.

- D. La reconstruction se fera à travers un partenariat publique/privé (PPP). Toutefois, il y a beaucoup d'exemples où les PPP ont augmenté le coût des infrastructures. La négociation du contrat est compliquée et le maintien jamais certain. Québec solidaire voit les PPP comme des Profits Pour des Patrons et rejette leur utilisation. Ils sont en fait des subventions payées aux riches par les gens à faibles ou moyens revenus.

3. Québec solidaire fait les recommandations suivantes:

- A Il n'y a pas d'urgence à reconstruire ni à réparer tout l'échangeur Turcot. Toutefois, il faudrait réparer la section Côte-St-Paul. L'urgence est plutôt d'augmenter le nombre et la fréquence des autobus, d'établir un tramway et de créer un nouveau train de banlieue entre Montréal et l'ouest de l'île sur des rails réservés qui suivraient l'autoroute 20. Le projet de reconstruction réserve un espace pour une paire de rails seulement, lesquels seraient installés dans un futur indéterminé. Il faudrait plutôt construire tout de suite deux paires de rails parallèles afin d'avoir des trains en directions opposées. La grande majorité des voyages aux heures de pointe peut être effectuée en transport en commun. C'est le gouvernement provincial qui doit financer le transport en commun afin de réduire les émissions de GES et dépasser ses obligations de Kyoto. Ceci répond aux objectifs de Québec solidaire de réduire notre dépendance aux énergies non-renouvelables et en général de réduire notre empreinte écologique.
- B Faire des études plus poussées afin de mieux connaître l'origine et la destination des voitures qui utilisent l'échangeur Turcot et les autres entrées de Montréal. Avec ces informations, coordonner les nouveaux autobus afin qu'il ne soit pas nécessaire de se rendre au travail en voiture.
- C Allonger les heures d'ouverture du métro et augmenter les autobus la nuit et sur les lignes mal desservies. Établir de nouvelles lignes d'autobus. Ces mesures ne doivent pas entraîner une augmentation des tarifs dans le transport en commun.
- D Établir un système de covoiturage. Un système de péage selon le nombre de passagers pendant les heures de pointe pourrait être envisagé. Tester l'emploi de caméras infrarouges comme *detect* déjà employées en Angleterre afin d'identifier ceux qui font semblant de faire du covoiturage. Toutefois, le covoiturage ne peut remplacer un accroissement du transport en commun. Un autobus émet toujours beaucoup moins de GES que des voitures pour le même nombre de passagers. En plus, le vrai kilométrage par litre (kpl) est généralement moins élevé que celui annoncé. Par exemple, le vrai kpl pour le

Prius est de 68 à 72 % de celui annoncé¹¹.

Il y a aussi des problèmes sévères avec tous les carburants alternatifs comme les carburants organiques et à hydrogène. Et l'électricité? Selon Hélène Baril de La Presse « Le réseau d'Hydro-Québec est déjà sollicité au maximum pendant les grands froids de l'hiver, ce qui est le principal problème à résoudre avant l'arrivée massive des hybrides rechargeables sur le marché. Si le quart du parc automobile actuel était composé d'hybrides rechargeables, il faudrait l'équivalent de la production de la centrale d'Eastman-1, soit 3 terrawattheures, pour les alimenter, selon le PDG d'Hydro, Thierry Vandal. »¹²

- E S'il faut refaire l'échangeur plus tard d'une manière plus modeste, faire en sorte que la bretelle de l'autoroute 15 Sud à l'autoroute 720 passe par la gauche afin de sauver les 174 logements.
- F Abolir les PPP. Il n'y a aucun avantage à ceux-ci, ni pour le gouvernement, ni pour la population.

Merci de nous avoir reçus lors de ces audiences.

¹¹Monbiot op cit p.156

¹² Hélène Baril, Entente Ford-Hydro Oui à l'électricité, mais pas au moteur de TM4, *La Presse*, le 10 juin, 2009, p.1 La Presse affaires.