

## Déclaration commune

### **Lutte aux changements climatiques Faire plus et faire mieux avec le complexe Turcot**

Monsieur Charest,

Le réaménagement du Complexe Turcot est bien plus qu'une simple réfection routière. Ce projet d'envergure constitue à la fois l'occasion de concrétiser l'engagement du Gouvernement du Québec de réduire, voire de dépasser, sa cible de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 20% sous les niveaux de 1990 et ce, d'ici 2020 et celle d'appuyer la Ville de Montréal dans sa volonté de prioriser les transports collectifs, de réduire la circulation routière et de revitaliser les quartiers traversés par cette infrastructure.

Vous affirmez qu'il est utopique de remettre en question le projet Turcot et ses 25 000 automobiles supplémentaires d'ici 2016 ? Nous pensons qu'il est plutôt utopique de croire que le Québec sera en mesure de réduire de 20% ses émissions de GES sous les niveaux de 1990 sans remettre en question l'augmentation de la capacité routière que vont engendrer les projets de prolongement de l'autoroute 25, la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute et la réfection du complexe Turcot.

Soyons réalistes. Depuis plusieurs années, le nombre de véhicules en circulation et les distances parcourues par les automobilistes québécois ne cessent d'augmenter à tel point qu'ils annulent tous les gains environnementaux associés aux nombreuses améliorations technologiques apportées à nos véhicules. Actuellement, le secteur du transport est responsable de plus de 40 % des émissions de GES au Québec et de plus de 50% dans la région de Montréal.

Et loin de diminuer, les émissions de GES issues de ce secteur sont en constante progression. De 1990 à 2006, celles-ci ont augmenté de 22%... Plus inquiétant encore, les plus récentes prévisions du MTQ pour la région de Montréal indiquent que si rien n'est fait pour réduire notre dépendance à l'automobile, les émissions de GES devraient augmenter d'un autre 20,4% d'ici 2026.

Devant un tel portrait, difficile de voir comment le Québec va atteindre sa cible sans un sérieux coup de barre dans le secteur des transports. Les investissements dans le métro, les tramways, les autobus, les trains de banlieue et dans les avancées technologiques de l'automobile sont certes nécessaires mais nettement insuffisants pour freiner l'hémorragie causée par notre dépendance à l'automobile.

Monsieur Charest, le temps est venu de faire plus et, surtout, de faire mieux avec les milliards de dollars que vous avez consentis pour nos infrastructures de transport.

Comme San Francisco, Milwaukee et même Toronto, nous devons revoir les projets d'autoroutes en milieu urbain pour en faire des projets d'avenir qui feront réellement des transports collectifs une priorité et qui contribueront à atteindre nos objectifs de réduction de GES et non à nous en éloigner. Du même coup, nous réduirons la congestion automobile qui mine le développement économique du centre de l'agglomération de Montréal et améliorerons la qualité de vie et la santé de ceux et celles qui y vivent et y travaillent.

Ne laissons pas les discours alarmistes du MTQ sur la vétusté de l'infrastructure nous aveugler. Il est possible de parer au plus urgent en remplaçant les infrastructures surélevées tout en révisant l'ensemble du projet en fonction des quatre grands principes énoncés par la ville de Montréal le 11 novembre dernier :

1. Le renforcement du transport collectif tout en réduisant la capacité de circulation
2. Une meilleure intégration urbaine du projet dans les milieux habités
3. L'abandon des expropriations
4. Un meilleur dégagement de la falaise Saint-Jacques

**Monsieur Charest, nous vous demandons de confier le mandat au MTQ de revoir rapidement son projet en fonction du phasage possible des travaux afin de respecter à la fois l'urgence de certains travaux et les principes énoncés par la ville de Montréal mais également en fonction de nos engagements en matière de réduction des émissions de GES. Il en va de l'avenir de Montréal et de la crédibilité du Québec dans la lutte aux changements climatiques.**

**Les signataires :**

1. André Porlier, directeur général, Conseil régional de l'environnement de Montréal
2. Sidney Ribaux, coordonnateur général, Équiterre
3. Florence Junca-Adenot, professeure au département d'études urbaines de l'UQAM et responsable d'URBA 2015
4. Suzanne Lareau, présidente-directrice générale, Vélo-Québec
5. Pierre Gauthier, professeur d'urbanisme, Université Concordia
6. Pierre Brisset, directeur, Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
7. Nancy Neamtan, présidente-directrice générale, Chantier de l'économie sociale
8. Pierre Lussier, vice-président et directeur, Projets Saint-Laurent
9. Geneviève Locas, porte-parole, Mobilisation Turcot
10. Pierre Morrissette, directeur général, Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO)
11. Karel Mayrand, directeur général, Fondation David Suzuki Québec
12. Michel Ducharme, président, Conseil régional FTQ Montréal
13. Pierre Jobin, vice-président, Centrale des syndicats du Québec
14. Gaétan Châteauneuf, président, Conseil central du Montréal métropolitain – CSN
15. André Bélisle, président, Association québécoise de lutte contre la pollution Atmosphérique (AQLPA)
16. Vincent Coté, chargé de projets, Coalition Jeunesse Sierra
17. Jérôme Normand, directeur général, Environnement Jeunesse
18. Christian Savard, directeur général, Vivre en ville

19. John Burcombe, responsable, Mouvement au Courant
20. Virginie Lambert-Ferry, responsable de la campagne climat-énergie, Greenpeace
21. Arthur Sandborn, porte-parole, Quebec-Kyoto
22. Owen Rose, président, Centre d'écologie urbaine de Montréal
23. Thierry St-Cyr, député de Jeanne Le-Ber, Bloc québécois
24. Josée Duplessis, conseillère de Ville district de DeLorimier, Projet Montréal
25. Claude D'Anjou, directrice générale, Mobiligo
26. Maude Prud'homme, coordonnatrice générale, Réseau québécois des groupes écologistes
27. Daniel Bouchard, porte-parole, Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation
28. Scott McKay. Député de L'Assomption. Parti québécois
29. Benoit Dorais, Maire de l'arrondissement du Sud-Ouest, Vision Montréal
30. Véronique Fournier, Conseillère de Ville, District de Saint-Henri-Petite-Bourgogne-Pointe-Saint-Charles, Vision Montréal
31. Huguette Roy, Conseillère d'arrondissement, District Saint-Paul-Émard, Vision Montréal
32. Louise Harel, Chef de l'opposition officielle, Vision Montréal
33. David Hanna, Professeur au département d'études urbaines et touristiques, UQAM