

Afterword

Montreal is indeed at a crossroads. Poised to embark on some of the largest infrastructure projects in decades, costing billions of dollars, decision-makers at the Ministère des Transports du Québec are about to determine the future structure of the City.

Impending decisions will bring Montreal closer to one of two destinies. One, car-inspired, is likely to lead to more urban sprawl, more pollution and a weaker downtown. The alternative, transit-oriented approach will produce a more compact city, a significant net decrease in Montreal's "carbon footprint," and fewer negative health effects for residents.

No mistake should be made at this point: What happens with the Turcot will structure the City for decades to come. Future generations will judge which decisions were well taken and which ones were mistakes.

The history of transportation as it affects city growth has occurred in three phases: from the beginning of time until roughly 1870, the city was built for walking and the use of horses. It was compact and human-scaled. In the second phase, with the introduction of the train and the tramway, cities stretched out tendrils, with the population clustering along it like sugar crystals, especially at intersections and close to train stations, on new main streets. But with the invention of the automobile, the city has started to sprawl, in particular since 1950.

An evocative French phrase captures this affect: *la ville éparpillée*—the Scattered City.

Montreal is a beautiful city and there is much to be proud of. It has some of the most famous inner-city neighbourhoods in North America: Côte-des-Neiges, the "chic Plateau" and Mile-End, now so famous for its hipsters and lively music scene. But Montreal also sprawls, and it sprawls in all directions.

The automobile's tarred companion, the road, requires massive public subsidy to build and maintain. Every year, some of the most valuable farm land in North America is sterilized by asphalt, as big-box stores, parking lots and new sprawling subdivisions push the limits of our City farther and farther outwards.

This is the curse of the Third phase of City development.

Of course, the suburbs are not all bad. The City of Montreal continues to lose some of its population to the North and South shores, and to Laval, our sister island. Every year, thousands of residents migrate to the suburbs,

taking the tax base to the edges of the metropolis. Families are drawn there by the quiet lifestyle and an affordable house with a safe yard for their children to play. And many of them are cursed with a daily commute that costs them an average 64 minutes a day (the Canadian average, according to a recent study). And interminable traffic jams.

Yet, the 21st century city will be a compact city. The initiation of the Fourth phase of City building is just around the corner. In fact, it has already begun in several cities, as the chapters in this book have highlighted.

The contributions collected in this volume have made it very clear that Montreal is facing crucial choices: we must make up our minds now about what our city will look like in the coming decades. Montreal cannot wait for the electric car, that mirage of the Detroit Auto Salon. Montreal cannot wait the twenty or thirty years—or fifty years—it will take to significantly alter the proportion of electric vehicles within Quebec’s automobile and truck fleet. We need to take long-term steps now.

The city and its inhabitants should not sit idly by, while a decision on the Turcot is made for them. Montreal needs to act.

“Cities are not passive participants in the processes that affect resource availability, waste absorption, input and output markets. They also accumulate the very technologies, institutions, people and knowledge that may help identify and implement solutions. In the long run, the ability to reduce their ecological, and especially their greenhouse gas footprint, will be key to slowing, halting or even reverting global climate change. The longer cities wait to put in place strategies to mitigate greenhouse gas emissions, the more they will have sunk investments in infrastructures, technologies and institutions that maintain or increase emissions of greenhouse gases, and the greater climate change they will need to adapt to.”¹

Montreal has talents that rival the best in emerging green technologies. Montreal companies design trains and buses and tramways and these are built in Quebec. Montreal has the creativity to become a world leader and a world exporter of solutions for our environmental crisis. Several authors in this book have provided persuasive alternatives to the renovation of the Turcot Interchange. They demonstrate that Montreal has a great potential to set an example.

The world is watching for clear steps. When a city decides to renovate its aging car infrastructure, few pay attention, and those that do, usually scowl.

But when a city decides to scrap its aging car infrastructure, the whole world sits up and pays attention. This is a city, they say, that is truly addressing the problem of global warming. This is a city that cares.

As a prime example, Copenhagen has embarked on a dramatic effort to make itself the Climate Capital of the world. The City aims for 20% less carbon dioxide emissions by 2015. In 2015, 50% of the people who work or study in Copenhagen are to use the bicycle as their means of transportation to and from work and studies—the current percentage is 36 %. To control pollution, only busses and trucks with particle filters will be allowed into the downtown “environmental zone”.

San Francisco, perhaps the most “Montreal-like” city in the United States, is systematically removing highways from the inner city. After an earthquake damaged the elevated Embarcadero freeway, separating the City from a swath of waterfront, it was never repaired. It was finally rebuilt as a true urban boulevard, blending a pedestrian promenade, a bike corridor and a new tramline. Plaques mark the spots where the pillars once stood.

Even Detroit, the “Motor City”, is discussing the removal of some of its highways in favour of a more pedestrian-scaled approach.

The world’s cities will be well served by embarking on the next phase of city development, one that prioritizes mass transit, healthy environments, and liveable neighbourhoods that are compact and family friendly. The city of the 21st century will not pave over local farmland, but foster and protect that land, and feed itself from that land.

The Montreal of the 21st Century must be a City that truly belongs to that century. We must look forward, not backward, when we determine the fate of the Turcot Interchange. The Turcot provides Montreal with a unique window of opportunity for bringing about the changes that the city of the future so badly needs.

Pierre Gauthier
Jochen Jaeger
Jason Prince

Note

1. *Competitive cities in a changing climate: Introductory issue paper*. <http://www.oecd.org/dataoecd/22/40/41446908.pdf>, retrieved 02 March 2009.

Postface

À n'en pas douter, Montréal est à la croisée des chemins. Prêts à s'engager au cours des prochaines décennies dans quelques grands projets d'infrastructure qui coûtent des milliards de dollars, les décideurs du ministère des Transports du Québec sont sur le point d'établir les termes de l'évolution spatiale de la Ville pour le futur.

Une alternative s'offre à Montréal. Des décisions imminentes engageront ce dernier, dans l'une ou l'autre voie. La première, inspirée par l'automobile, entraînera vraisemblablement la ville vers une expansion tentaculaire, un niveau de pollution accru et la perte de vitesse de son centre-ville. La voie de rechange, une approche axée sur le transport en commun, engendrera une ville moins distendue et plus dense, entraînera une importante diminution du bilan carbone de Montréal, et aura moins d'effets négatifs sur la santé de ses résidents.

Ne laissons pas place à l'erreur : ce qui émanera du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot façonnera la ville pour des décennies à venir. Les générations futures jugeront leur héritage à l'aune de nos erreurs et des bonnes décisions que nous prenons aujourd'hui pour elles.

L'histoire du transport en rapport avec la croissance de la ville est marquée par trois étapes : depuis l'aube des temps jusqu'à environ 1870, la ville était conçue pour la marche et l'utilisation des chevaux. Elle était dense et à l'échelle humaine. La seconde étape a connu l'arrivée du train et du tramway, les villes ont étendu leurs tentacules, la population s'y agglutinant comme des abeilles, particulièrement aux intersections et près des gares, sur les nouvelles rues principales. Mais l'invention de l'automobile a provoqué l'expansion incontrôlée de la ville, notamment depuis les années 1950.

Une expression traduit bien l'état qui caractérise la troisième période : la ville *éparpillée*.

Montréal est une ville magnifique dont nous avons toutes les raisons d'être fiers. Ses quartiers centraux figurent parmi les plus renommés en Amérique du Nord : Côte-des-Neiges, le « chic » Plateau et le Mile-End. C'est une ville bouillonnante d'activité en son centre, branchée, créative et dont la réputation est solidement établie sur le plan artistique. Mais Montréal connaît aussi une expansion désordonnée. Elle s'étale dans toutes les directions.

Alliée goudronnée de l'automobile, la route, nécessite l'investissement d'énormes ressources publiques pour sa construction et son entretien.

Chaque année, l'asphalte rend stérile quantité de ce qui compte parmi les meilleures terres agricoles de l'Amérique du Nord pour leur substituer des centres commerciaux et leurs stationnements ainsi que de nouveaux lotissements tentaculaires qui repoussent les limites de notre ville de plus en plus loin.

C'est le fléau de la troisième période de l'histoire de la mobilité dans la ville.

Bien sûr, les banlieues ne sont pas en tous points mauvaises. La Ville de Montréal continue de perdre une partie de sa population au profit de la rive nord et de la rive sud et de Laval, l'île-sœur. Chaque année, des milliers de résidents migrent vers les banlieues, élargissant l'assiette fiscale des confins de la métropole. Les familles y sont attirées par un mode de vie paisible et des maisons abordables dotées d'une cour sécuritaire où leurs enfants pourront jouer. Mais un bon nombre de ces banlieusards est obligé de faire la navette quotidiennement, au prix de 64 minutes par jour (la moyenne canadienne, selon une récente étude) ou plus. Cela sans compter d'interminables congestions routières dont la fréquence est en augmentation.

Il y a espoir malgré tout. Il y a tout lieu de croire que la ville du XXI^e siècle sera une ville dense. La quatrième période est à nos portes. En fait, elle a déjà débuté dans plusieurs villes, comme on l'a souligné dans ce livre.

Les articles réunis dans ce volume ont clairement démontré que Montréal est à la croisée des chemins. Confrontés à un choix crucial, nous devons décider maintenant ce que sera le Montréal du XXI^e siècle. Montréal ne peut pas attendre l'arrivée de la voiture électrique, ce mirage du Salon de l'auto de Détroit. Montréal ne peut pas attendre pendant les quelque vingt ou trente ans — voire cinquante ans — requis pour qu'une proportion significative du parc automobile et de camions du Québec soit constituée de véhicules électriques. Nous devons prendre maintenant des mesures qui nous engagent à long terme.

La ville et ses habitants ne devraient pas se montrer indifférents alors qu'on s'apprête peut-être à prendre une décision à leur place à l'égard du projet Turcot et de projets autoroutiers similaires. Montréal doit bouger.

[Traduction]

Les villes ne doivent pas rester passives devant les processus qui ont un effet sur la disponibilité des ressources, l'absorption des déchets, le marché des intrants et des extrants. Elles accumulent également les technologies mêmes, les institutions, les personnes et le savoir qui sont susceptibles d'aider à déterminer et à mettre en œuvre des solutions. À la longue, la capacité de réduire leur empreinte écologique, notamment celle des

émissions de gaz à effet de serre constituera la clé pour ralentir, interrompre ou même renverser le changement climatique planétaire. Plus les villes attendent pour mettre en place des stratégies visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, plus elles auront à assumer des investissements dans les infrastructures, les technologies et les institutions qui maintiennent ou augmentent les émissions de gaz à effet de serre, et devront s'adapter à un plus grand changement climatique.¹

Montréal possède des compétences qui rivalisent avec celles des meilleures villes en matière de technologies vertes émergentes. Les entreprises montréalaises assurent le développement, le design et la mise en marché de trains, d'autobus et de tramways qui sont fabriqués au Québec. Montréal possède la créativité pour devenir un leader mondial et un exportateur de solutions destinées à remédier à la crise environnementale. Plusieurs auteurs ont suggéré dans ce livre des solutions de rechange convaincantes pour la rénovation de l'échangeur Turcot. Ils ont contribué de ce fait à faire la preuve que Montréal dispose d'un potentiel considérable pour devenir une référence en matière de développement soutenable.

Le monde s'attend à des mesures concrètes. Lorsqu'une ville décide de rénover ses infrastructures vieillissantes destinées aux automobiles, peu de gens s'y intéressent, et ceux qui le font, se renfrognent habituellement.

Mais lorsqu'une ville décide de mettre la hache dans son infrastructure autoroutière pour se tourner vers le transport collectif, le monde entier s'éveille et s'intéresse aux solutions retenues. C'est une ville, dira-t-on, qui s'attaque réellement au problème du réchauffement de la planète. C'est une ville soucieuse de l'environnement et un modèle duquel s'inspirer.

À titre d'exemple remarquable, Copenhague a déployé de grands efforts pour devenir la Capitale mondiale de la lutte aux changements climatiques. La ville vise à diminuer de 20 % de ses émissions de dioxyde de carbone d'ici 2015. En 2015, 50 % des personnes qui travaillent ou étudient à Copenhague utiliseront leurs vélos comme moyen de transport pour se rendre à leur travail ou à leur établissement d'enseignement et en revenir—le pourcentage actuel est de 36 %. Afin de contrôler la pollution, seuls les autobus et les camions dotés de filtres de nouvelle génération auront droit de circuler dans la « zone environnementale » du centre-ville.

San Francisco, l'une des villes américaines qui présentent le plus de ressemblances avec Montréal, retire systématiquement les autoroutes de son centre-ville. L'autoroute aérienne Embarcadero, séparant la ville d'une portion de sa rive et qui fut endommagée à la suite d'un tremblement de terre, ne fut jamais réparée. La décision fut plutôt prise de la démanteler

pour la remplacer par un véritable boulevard urbain, où se côtoient une promenade piétonnière, une piste cyclable et une nouvelle voie ferrée. Des plaques indiquent aujourd'hui les endroits où se trouvaient les piliers. Elles constituent la vague réminiscence d'une ère que personne ne regrette.

Même Détroit, la « Ville de l'automobile », songe à démanteler certaines de ses autoroutes afin de favoriser une approche plus axée sur le piéton.

Les villes du monde qui seront les mieux servies sont celles qui s'engageront dans l'ère de l'aménagement urbain qui priorise le transport en commun, les environnements sains, et les quartiers agréables à vivre qui sont denses, conviviaux et bienveillants pour les familles. La ville du XXI^e siècle ne pavera pas les terres agricoles, mais protégera la terre de laquelle elle tirera sa nourriture.

Le Montréal du XXI^e siècle doit être de ce siècle. Nous devons tourner nos regards vers l'avenir et non pas vers le passé, au moment de déterminer le sort de l'échangeur Turcot. Ce projet d'infrastructure de transports procure à Montréal une occasion unique d'engager les changements essentiels à l'édification d'un futur meilleur pour notre ville.

Pierre Gauthier

Jochen Jaeger

Jason Prince

Note

1. *Competitive cities in a changing climate: Introductory issue paper*. <http://www.oecd.org/dataoecd/22/40/41446908.pdf>, extrait le 2 mars 2009.

APPENDIX A

La réfection de l'échangeur Turcot : une occasion unique de revoir nos façons de faire en matière d'urbanisme et de mobilité durable—et de réparer et re-développer le Sud-Ouest!¹

Les grands projets d'infrastructure sont par définition structurants, surtout ceux de réaménagement ou de remplacement en milieu urbain qui présentent des occasions uniques de planification stratégique pour le re-développement des secteurs concernés. Ils sont actuellement très prisés par les gouvernements sinon pas les prêteurs, pressés de rassurer la population devant l'effondrement de l'économie et des viaducs. Ils devraient cependant être aussi l'occasion de créer de la richesse par une meilleure intégration à la trame et au tissu urbains, par l'amélioration du cadre et de la qualité de vie et par une hausse des valeurs foncières et fiscales. L'optimisation des effets positifs possibles entraîne aussi des économies d'échelle et une réduction des coûts et des impacts négatifs.

Ce serait le cas ici des projets de réfection de la rue Notre-Dame et de l'échangeur Turcot (1,5 milliard chacun), aux deux extrémités de l'axe Ville-Marie, qui auront un impact majeur sur le centre-ville, mais pourraient aussi avoir des effets positifs importants sur ces deux entrées de ville en déshérence, indignes de Montréal, en les dégageant en particulier des obstacles industrialo ferroviaires désuets qui les plombent, et en dégageant au contraire les potentiels immobiliers latents considérables liés à leur situation exceptionnelle.

C'est le cas aussi de cette autre entrée de ville, l'autoroute Bonaventure, dont la reconfiguration, dans la foulée de la réouverture du canal de Lachine, s'annonce prometteuse à cet égard. D'autres avantages majeurs sont en jeu, comme l'image de ville internationale que veut se voir Montréal, mais qui passe par l'innovation urbaine comme architecturale. Ville de « création » et de design, grand centre universitaire et pôle d'expertise international en ingénierie, en transport sur rail en particulier, ville reconnue pour sa qualité de vie et la vitalité de ses quartiers centraux, métropole du premier état de l'est américain pour la réduction des GES, Montréal

dispose de tous les atouts pour devenir *la référence* continentale en matière de développement urbain durable, surtout par le rôle central que les transports collectifs urbains et interurbains y sont appelés à jouer.

Nous en sommes encore loin si l'on en juge par un dossier comme celui de la réfection de l'échangeur Turcot. La Ville de Montréal a déjà fait connaître son insatisfaction du projet mené par le MTQ, tant pour l'ignorance de son Plan de Transport et de la priorité donnée au transport collectif à l'échelle régionale, que pour les impacts locaux d'un rabaissement sur talus et l'absence totale d'intégration urbaine : « les mêmes paramètres, la même plomberie qu'il y a 40 ans » ! Ce sont là les trois principaux enjeux sur lesquels il faut revenir.

Transport

Au plan du transport d'abord, contrairement au Plan de la Ville et à ses propres objectifs, le MTQ non seulement maintient, mais augmente la capacité de débit de l'échangeur par l'adoucissement des courbes et l'ajout d'accotements de chaque côté des chaussées—un concept imposé par les normes rurales de la Transcanadienne! Aucune considération pour le transport en commun sinon la possibilité d'ajouter une voie réservée aux autobus. Aucune distinction entre les circulations transitaire et pendulaire, cette dernière pourtant mieux assurée par transport collectif, en commençant par l'augmentation de la desserte actuelle par train ou par métro. Aucune mention enfin des projets de navette aéroportuaire ou du tramway de Lachine en particulier, qui permettraient de réduire cette circulation, et partant, les dimensions de l'intervention.

Structure

Au plan de la structure ensuite, le rabaissement de la chaussée sur remblais permet peut-être de réduire les coûts de construction et les craintes ravivées d'effondrement, mais cette solution, normale en milieu rural, entraîne des impacts locaux majeurs en milieu urbain : tassement et inégalité de la chaussée, mais surtout triplement de l'emprise au sol, avec démolitions et perte importante de valeur immobilière; dangerosité accrue par proximité des polluants, bruits, poussières, et de l'accès piéton aux talus—présentés comme des attraits, des occasions de verdissement; création d'enclaves et de cul de sacs non sécuritaires et asociaux; banalisation généralisée du paysage urbain. À cet égard, il faut rappeler l'attention accordée partout ailleurs et depuis toujours aux grands ouvrages d'art vus comme des sculptures

environnementales, surtout dans des lieux aussi touristiquement significatifs que les entrées de ville. Ce fut même le cas ici lors de l'inauguration de l'échangeur, loué pour son « effet cathédrale »!

Intégration urbaine

Enfin, au plan de l'intégration urbaine, rien n'est proposé non seulement pour réduire ces impacts négatifs latéraux, mais surtout pour tenter d'optimiser les effets positifs possibles de tels grands travaux. On a ici une occasion unique de revoir et corriger les erreurs et effets négatifs du passé et d'améliorer l'environnement urbain de secteurs entiers, ici de tout l'arrondissement Sud-Ouest. La conversion du canal de Lachine, qui a fondé ces quartiers, devrait servir d'exemple pour le Grand Tronc. En effet, depuis la désindustrialisation, ce dernier ne fait que traverser et plomber ces quartiers. Pourtant de simples déviations en emprises existantes permettraient de les recoudre et de les relancer, comme celle déjà proposée à Pointe-Saint-Charles par simple déviation via l'axe Butler, et maintenant celle de Saint-Henri, seule possible en déviant les voies par l'ancien triage du secteur industriel Cabot. Pourrait-on même rêver, à long terme, à une déviation du trafic marchandise interrégional, qui n'a plus de desserte locale, via le pont du CP par exemple?

Autres potentiels

Plusieurs autres projets potentiels sont reliés au chantier Turcot et devraient être étudiés et planifiés avec lui : la navette aéroportuaire et le tram-train de Lachine (1847); l'installation des ateliers de l'AMT prévue par elle à l'ancienne gare intermodale Turcot, mais bloquée par le MTQ pour son chantier—sans compter la possibilité d'y déménager aussi éventuellement Via Rail, libérant les terrains de grande valeur sur le fleuve après déplacement de l'autoroute Bonaventure. Un dernier projet est envisageable, celui de l'agrandissement du parc de la «falaise» Saint-Jacques par le piémont qui lui manque pour devenir utilisable et accessible, pas seulement par les 12 mètres concédés récemment pour une piste cyclable—merci pour le transport actif—, mais par prolongement de l'axe de la rue Saint-Antoine par exemple. On pourrait même y exhumer la rivière Saint-Pierre – sinon le lac à la Loutre qui avait aussi fait l'objet d'un projet plus ambitieux. Cet ancien marécage, toujours instable, se prête mal de toute façon au déplacement proposé des infrastructures lourdes de la 20 et du CN qui devraient être conservées au sud, sur la partie stabilisée de l'ancienne gare.

Gouvernance

Tous ces projets ont déjà fait l'objet de propositions, certaines très élaborées, par divers organismes professionnels ou communautaires. Ils restent tous à être étudiés et validés, mais advenant le cas, aucun ne sera réalisable—ni aucun des problèmes appréhendés réglable—si l'on ne modifie pas le concept et l'approche du MTQ. Et aucune modification n'est possible à cet égard sans changement dans la gouvernance de ce genre de grands projets d'infrastructures en milieu urbain. Ici, si le maître d'ouvrage est bien le MTQ, la maîtrise d'oeuvre devrait normalement revenir à la Ville de Montréal, première responsable de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et du processus de planification conséquent. L'importance structurante d'un tel projet sur le développement ou non de plusieurs quartiers et arrondissements, comme sur la santé publique et l'avenir de la mobilité durable, devrait commander l'élaboration d'un méga *Plan particulier d'urbanisme* par une table de concertation réunissant tous les acteurs concernés, publics et parapublics, corporatifs, associatifs et citoyens.

Nous suggérons donc à la Ville de Montréal de prendre l'initiative auprès des gouvernements supérieurs pour mettre en place un tel processus démocratique de planification urbaine des grands projets. Nous suggérons également au Ministère des Affaires Municipales de s'impliquer dans cette bonification, comme au Ministère de l'Environnement d'élargir à l'ensemble de ces enjeux les questions que le BAPE doit éventuellement adresser au promoteur, le Ministère des Transports du Québec.

Note

1. This statement prepared by the Table de Travail Turcot (TTT), presented to the public during a press conference on March 17, 2009, was supported by over 50 individuals, including urban planners, community activists, academics, geographers, ecologists and other citizens of Montreal. (For a complete list of co-signers, see <http://www.cyberpresse.ca/opinions/forums/cyberpresse/200903/24/01-839800-echangeur-turcot-faire-mieux.php>).

APPENDIX B

Appel pour la tenue d'une audience publique élargie

Montréal, le 7 mai 2009

Madame Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (QC)
G1R5V7

Objet : Mandat du BAPE pour la tenue d'une audience publique élargie sur les projets de transport dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest (complexe Turcot et modernisation de la rue Notre-Dame) à Montréal

Madame Beauchamp,

En tant que Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour la tenue d'une audience publique élargie dans le cadre du projet de réfection du complexe Turcot sur l'ensemble des projets de transport de l'axe de l'autoroute Est-Ouest, incluant les projets suivants :

- la reconstruction du complexe Turcot,
- la navette ferroviaire vers l'aéroport Montréal-Trudeau,
- les projets de tramway et de tram-train,
- la modernisation de la rue Notre-Dame,
- les projets de bonification des trains de banlieue
- le projet Viabus.

Tous ces projets qui sont portés soit par la Ville de Montréal, le Ministère des Transports du Québec (MTQ), Aéroports de Montréal ou l'Agence métropolitaine de transport (AMT) constituent différentes solutions pour résoudre les problèmes de mobilité dans cet axe d'autoroute.

Nous sommes d'avis qu'il est inacceptable que le gouvernement tienne des consultations publiques uniquement sur le projet de reconstruction du complexe Turcot sans tenir compte de l'ensemble des projets et de leurs

impacts cumulés et sans s'être doté au préalable d'une vision claire des priorités de transport et d'aménagement pour ce secteur de Montréal de concert avec la Ville de Montréal, l'AMT et Aéroports de Montréal.

En effet, dans le contexte où le gouvernement du Québec souhaite déjà investir plus de deux milliards de dollars dans la rue Notre-Dame et le complexe Turcot et qu'il ne dispose pas des fonds nécessaires pour construire tous les projets présentement à l'étude, nous devons collectivement faire des choix parmi les différentes options qui sont proposées par la Ville, le MTQ, l'AMT et Aéroports de Montréal. Ces choix devront reposer non seulement sur des critères de mobilité mais également sur des critères de mise en valeur du territoire, d'impact économique positif pour Montréal, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques, de réduction de consommation d'énergie et d'espace, et d'amélioration de la qualité de vie pour les résidents des quartiers traversés.

Quels sont les projets offrant le maximum de gains en termes de mobilité, de revitalisation, de réduction des GES et d'amélioration de la santé et de la sécurité des résidents à proximité et de l'ensemble des citoyens ?

Quels sont les projets qui vont contribuer à l'atteinte des objectifs du plan de transport de Montréal, du plan de développement durable du MTQ, du plan d'urbanisme de Montréal et du cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal, à savoir le développement des transports collectifs et la réduction de l'utilisation de la voiture ?

Comment ces projets peuvent-ils être intégrés pour obtenir le maximum de gains avec le minimum d'investissements ?

Quels sont les projets qui vont permettre au gouvernement du Québec de contribuer à la réduction des émissions de GES, de respecter son plan de réduction et d'atteindre ses objectifs pour Kyoto ?

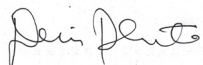
À notre avis, toutes ces questions doivent être traitées dans le cadre d'une large consultation publique afin de pouvoir comparer les projets entre eux et nous permettre d'identifier clairement nos priorités avant même que des fonds publics ne soient affectés à l'un d'entre eux.

À cet égard, rappelons que le Vérificateur général du Québec a mentionné dans son dernier rapport que le Gouvernement du Québec investit des milliards de dollars dans le transport routier pour la région métropolitaine de Montréal sans avoir une « vision cohérente et intégrée de l'aménagement et du transport du territoire » et que la planification « nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et à long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des

ressources naturelles ». De plus, le Vérificateur a clairement indiqué que le MTQ n'est pas parvenu à mettre en place un « mécanisme permanent et formel de concertation pour assurer la cohérence de l'ensemble des priorités d'intervention des acteurs de la région et établir un consensus ». Enfin, il souligne que le MTQ ne fait pas une « analyse comparée et documentée de différents scénarios possibles » et que « les investissements présentés » ne sont pas « représentatifs de la situation actuelle »¹.

Dans ce contexte, nous croyons qu'une telle audience publique élargie est essentielle pour corriger certaines des lacunes identifiées par le Vérificateur général en permettant à la population de prendre connaissance de l'ensemble des projets routiers et de transports collectifs qui sont présentement à l'étude dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest, d'évaluer leurs impacts cumulatifs et de se prononcer sur leur pertinence. Le résultat de cette consultation publique permettra à la Ville de Montréal, à l'AMT, à Aéroports de Montréal et au MTQ d'établir une véritable vision intégrée et cohérente des transports et de l'aménagement pour l'axe Est-Ouest de Montréal.

En souhaitant une réponse positive de votre part, nous vous transmettons, Madame Beauchamp, nos plus sincères salutations.



Denis Plante
Président, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Au nom des cosignataires :

Pierre Morissette, Directeur général, Regroupement économique et social du Sud-Ouest

Yves Lévesque, Président, Coalition montréalaise des tables de quartier

Claude Lauzon, Directrice, CDEC Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Suzanne Bernard, Directrice générale, Corporation de développement communautaire de la Pointe

Michel Ducharme, Président, Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Gaétan Châteauneuf, Président, Conseil central du Montréal métropolitain-CSN

Steven Guilbeault, Coordonnateur général adjoint, Équiterre

Daniel Bouchard, Porte-parole, Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation

Luc Gagnon, Président, Transport 2000 Québec

186 « Montréal at the Crossroads

André Bélisle, Président-directeur général, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
Karel Mayrand, Directeur Québec, Fondation David Suzuki
Pierre Lussier, Directeur, Jour de la Terre Québec
Éric Darier, Directeur, Greenpeace
Alexandre Turgeon, Président, Vivre en Ville
Jérôme Normand, Directeur général, ENvironnement JEUnesse
Pascale Fleury, Coordinatrice, Éco-quartier Pointe-Saint-Charles
Claude d'Anjou, Directrice générale, Mobiligo
Pierre Brisset, Architecte et directeur, Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
Bernadette Brun, Directrice générale, Voyagez Futé
Owen Rose, Président, Centre d'écologie urbaine de Montréal
Pierre Ricard, Président, Concertation Ville-Émard-Côte-St-Paul
Dinu Bumbaru, Directeur des politiques, Héritage Montréal
Vincent Marchione, Président, Comité de vigilance environnementale
Patricia Clermont, Cofondatrice, Association Habitat Montréal
Sandrine Périon, Présidente, Corporation Solidarité Saint-Henri
Michel Poirier, Coordonnateur, Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal
Nathalie Fortin, Coordinatrice, CLIC Bordeaux-Cartierville
Michel Roy, Coordonnateur, Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve
Geneviève Locas et Maggie St-George, porte-parole, Mobilisation Turcot
Genevieve Grenier, Coordinatrice, Action-Gardien, Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
Marco Viviani, Directeur, développement et relations publiques, Communauto inc.
Jonathan Théorêt, Directeur intérimaire, Groupe de recherche appliquée en macroécologie
Marc Lessard, Président, Collectif en environnement Mercier-Est
Mireille Giroux, Coordinatrice, Mercier-Ouest quartier en santé
Gaétan Legault, Coordonnateur, Coalition pour Humaniser Notre-Dame
Yoland Bergeron, Président, Parc Promenade Bellerive, inc.
Nathalie Berthelemy, Représentante, Comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles
François Saillant, Coordonnateur, Front d'action populaire en réaménagement urbain
Christina Xydous, Organisatrice communautaire, POPIR-Comité Logement
Florence Bourdeau, Directrice, Carrefour d'aide aux nouveaux arrivants
Marie-Ève Deguire, Présidente, VRAC Environnement
Simon Racine, Directeur général, Éco-quartier Parc-Extension
Florence Bourdeau, Directrice, Carrefour d'aide aux nouveaux arrivants
Nicole Bastien, Directrice, Pro-Vert Sud-Ouest
Daniel Breton, Porte-parole, Mouvement MCN21

Fabienne Audette, Coordonnatrice générale, Solidarité Mercier-Est
Jody Negley, Fondatrice, Comité des Citoyens du Village des Tanneries
Maude Landreville, Chargée de projet - Transport et mobilité des aînés, Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
Leslie Bagg, Organisatrice communautaire, Conseil Communautaire NDG
Jean Décarie, Urbaniste et membre, Table de Travail Turcot

CC. Madame Julie Boulet, Ministre des transports
Monsieur Yves Bolduc, Ministre de la santé et des services sociaux
Monsieur Raymond Bachand, Ministre des finances et Ministre du développement économique, de l'innovation et de l'exportation
Monsieur Gérald Tremblay, Maire de Montréal
Monsieur André Lavallée, Responsable du transport, ville de Montréal
Monsieur Richard Lessard, Directeur, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
Monsieur Joël Gauthier, Président-directeur général,, Agence métropolitaine de transport
Monsieur Michel Leblanc, Président et chef de la direction, Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain
Monsieur Michel Labrecque, Président de la Société de transport de Montréal
Monsieur James C. Cherry, Président-directeur général, Aéroports de Montréal

Note

1. Communiqué, 1er avril 2009, Le vérificateur général livre les résultats de la vérification concernant la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal.



APPENDIX C

About the Contributors

Henry Aubin is a *Montreal Gazette* columnist. He graduated with a BA from Harvard, covered urban affairs for the *Washington Post* and has been at *The Gazette* since 1973. He has received three National Newspaper Awards. He is the author of *City for Sale (Les vrais propriétaires de Montréal)*, a 1977 best-seller on the corporate forces behind Montreal's redevelopment, and of three other books.

Patrick Asch : Biologiste de la faune de formation, Patrick Asch (BSc. Agr. McGill) a développé une expertise en restauration et gestion d'écosystèmes urbains maximisant biodiversité et activités récréatives durables. Directeur d'Héritage Laurentien, Patrick coordonne des employés et bénévoles ayant réhabilité divers habitats urbains et conçus des plans de gestion écologiques, plantant ainsi 113 000 arbres et arbustes indigènes tout en accomplissant 105 000 heures de bénévolat et en sensibilisant 420 000 individus à la nature urbaine.

Pierre Brisset is a professional architect and member of the Order of Architects of Quebec. His current practice has involved him in many citizens' committees to resist the destructive effects of urban intrusion related to the uncontrolled proliferation of inner city highway projects. Being involved in urban integration projects, he was recently awarded an Orange Prize by Heritage Montreal for his part in restoring and recycling an abandoned commercial building for the Old Brewery Mission in Montreal.

Erika Brown is currently completing her Master's in Environmental Impact Assessment at Concordia University, Montreal. She received her Bachelor of Science in Environment from McGill University (2006).

Meaghan Ferguson is completing her Master's in Environmental Impact Assessment at Concordia University in Montreal. She has completed two Bachelors of Arts from Concordia, one in History in 2006 and one with a specialization in Human Environment in 2008.

Raphaël Fischler holds degrees in architecture (the Netherlands) and in city and regional planning (U.S.) and is Associate Professor in the School of Urban Planning at McGill University. He does research in the fields of land development and land-use regulation and the history and theory of planning. He is an administrator of the Ordre des urbanistes du Québec, a member of the Policy Committee of the Canadian Institute of Planners, an alternate member of the Comité ad-hoc d'architecture et d'urbanisme

of the City of Montreal and a consultant with public, not-for-profit and private organisations.

Frédéric Gagnon completed a Bachelor of Science from the Université du Québec à Montréal (1992) in biology with a specialization in molecular biology and biotechnology. He is currently finishing his Masters in Environmental Assessment at Concordia University, and has been a professional scientific writer for the past 11 years.

Elham Ghamoushi-Ramandi is currently finishing her Masters in Environmental Assessment at Concordia University, she completed a BSC at the University of Windsor (2008) in Honours Physical Geography with a minor in Information Technology.

Jeff Kenworthy, BSc. (Hons), PhD Murdoch, Professor in Sustainable Cities, Curtin University Sustainability Policy Institute, Curtin University, Perth, Western Australia. He teaches courses and supervises postgraduate research students in the area of urban sustainability. He has 30 years experience in urban transport and land use policy with over 200 publications in the field. He is particularly noted for his international comparisons of cities around the theme of reducing automobile dependence.

Jacob Larsen is a Master's Candidate in Urban Planning at McGill University. As a member of Transportation Research at McGill (TRAM), his academic interests include the influence of urban form on walking and cycling, bicycle lane safety and the impact of transportation infrastructure on land use.

Ian M. Lockwood, P.Eng., is a principal with the community planning firm of Glattig Jackson Kercher, Anglin Inc. in the United States. Mr. Lockwood is a Professional Engineer with Bachelor and Masters Degrees in Civil Engineering. Mr. Lockwood's work has been dedicated to evolving the conventional transportation engineering paradigm into a more sustainable one. Mr. Lockwood is internationally recognized for his work on context-sensitive street design, road diets, and traffic calming, winning awards from the ITE, APA, Renew America, and the CNU; but, more importantly, improving the main streets, arterial corridors, and downtowns, in which he has worked from social, economic, and environmental perspectives. Mr. Lockwood and his Glattig Jackson colleagues have helped the reform movements at several state departments of transportation through policy work, leading pilot projects, and training.

Joel F. Mann, AICP, is a professional planner with the community planning firm of Glattig Jackson Kercher Anglin, Inc. Mr. Mann has a Master of Regional Planning degree from the University of North Carolina at Chapel Hill. His principal interest is the development of policy and land use regulations that facilitate the development and construction of high-

quality urban environments. Mr. Mann also has a strong interest in the connections between transportation infrastructure and physical planning. He works to develop plans that promote balanced multi-modal transportation, that enhance potential for land development and urban design while fitting within community context.

Melanie McCavour (BSc, MEnv (in progress)): holds a degree in Biology, and has taught science and organized student-led environmental initiatives over the last 10 years. She has several years of experience in environmental assessment review, both in Jalisco, Mexico (environmental effects of resort construction), and in Belize (hydro project effects on local communities).

Jonathan Moorman took a BA in English Literature at McGill University in 1995, and is currently enrolled in the master's program of Environmental Impact Assessment at Concordia University. He is also a professional musician (since 1991).

Robert Moriarity holds a Bachelors of Health Sciences from the University of Ottawa and is a Masters student in the Environmental Assessment program at Concordia University, Montreal. He has a strong interest in many fields relating to the environment. The reciprocal relationship between environment and health is his current interest.

Munaf von Rudloff completed a Bachelor of Arts in International Development Studies in 2007 and has worked in public health research, specifically HIV/AIDS in Africa. Currently enrolled in a Masters in Environmental Impact Assessment at Concordia University, Montreal.

John Norquist, former Mayor of Milwaukee from 1988-2004 and currently president and CEO of the Congress for the New Urbanism, received widespread recognition for championing the removal of a .8 mile stretch of elevated freeway, clearing the way for an anticipated \$250 million in infill development in the heart of Milwaukee. A leader in national discussions and champion of plans to replace freeways with boulevards, Norquist is the author of *The Wealth of Cities*, and has taught courses in urban policy and urban planning at the University of Chicago, University of Wisconsin-Milwaukee School of Architecture and Urban Planning, and at Marquette University.

Pieter Sijkkes moved from Holland to Canada in 1966 and has taught architecture at McGill since 1976. His main interest has always been in structures—social and physical. Living in Pointe St. Charles over the last 30 years has allowed him to get involved in many social aspects of architecture. His early training in architectural engineering and his life-long interest in natural and man-made structures has been the basis for several of his courses, and has informed the way he sees the world.

Craig Townsend, BA UBC, MEdes (Planning) Calgary, PhD Murdoch. Assistant Professor in the Department of Geography, Planning and Environment at Concordia University in Montreal, his current research is examining the impacts of rail rapid transit systems on the built environment and social equity in Bangkok, Thailand, as well as transportation and land use policies in Canada.

About the Editors

Pierre Gauthier (BArch UdeM, MArch Laval, PhD McGill (urbanisme)) est professeur agrégé au département de géographie, urbanisme et environnement de l'Université Concordia. Ses recherches et son enseignement portent sur l'étude de la forme urbaine, l'urbanisme physico-spatial et le design urbain. Il s'intéresse de près à l'évolution du cadre bâti des quartiers centraux des villes de Québec et de Montréal, à l'histoire des pratiques de développement et d'aménagement et à l'impact des théories normatives de l'urbanisme sur la forme urbaine.

Jochen Jaeger received his PhD from the Department of Environmental Sciences at the Swiss Federal Institute of Technology (ETH) in Zurich, Switzerland in 2000. He is an Assistant Professor in the Department of Geography, Planning and Environment at Concordia University in Montreal. His research interests are landscape ecology, road ecology, ecological modeling, environmental impact assessment, and urban sprawl.

Jason Prince holds a Master's in Urban Planning from McGill University and is a member of the Ordre des urbanistes du Québec, with over 15 years experience in community economic development and the social economy. He currently coordinates a community-university research alliance (CURA), led by McGill's School of Urban Planning. Making Megaprojects Work for Communities supports action research around two contiguous mega-projects, the Turcot Interchange and the McGill University Health Centre.