

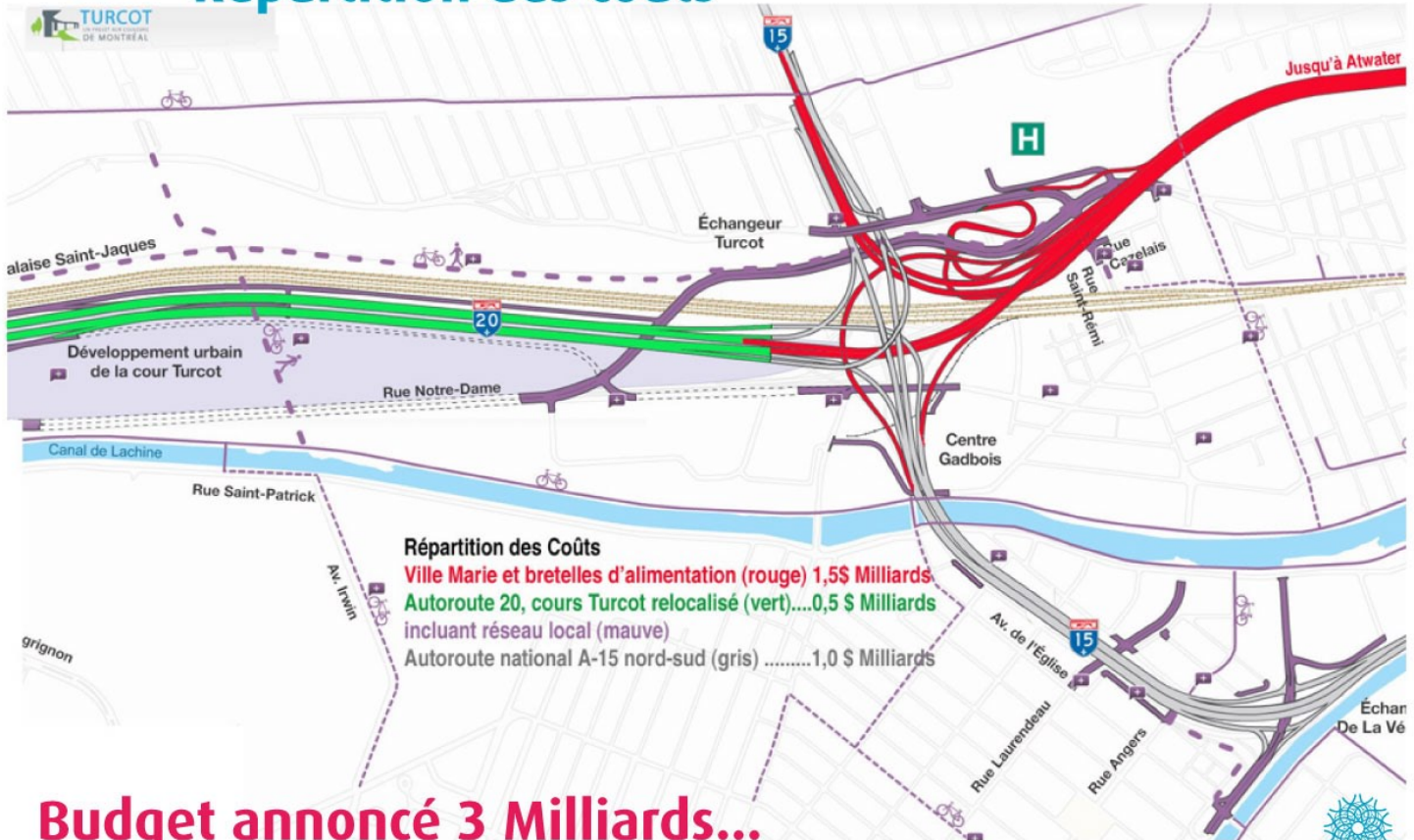
TURCOT



est un iceberg ?

Les 2/3 du budget TURCOT sont affectés à la démolition et à la reconstruction de **STRUCTURES VIABLES** qui ne font pas partie de l'échangeur ?

Répartition des coûts



http://zovile.com/projets/Turcot-MTQ_nov2010/TMTQnov2010_couts.html

- **L'autoroute 20** dans la cour Turcot est au sol et ne représente aucun défaut, exception faite des voies inversées qui peuvent être corrigées sans être déplacées.

Selon le ministère des transports, elle représente un demi-milliard de dépenses dans le budget mais selon les experts indépendants, ce déplacement qui implique aussi celui des voies du CN coûterait plutôt 750 millions ou **3/4 de milliard**. (Boulevard Pullman inclu).

- **L'autoroute Ville-Marie**, construite en 1972 n'est pas dégradée au point de justifier son remplacement. Elle absorbe, avec les bretelles qui l'accompagnent, la moitié du budget soit, **1.5 milliard**.

- **L'autoroute 15** est la section de l'échangeur dont le remplacement est urgent et indispensable. Elle compte pour 1/3 du budget, soit **1 milliard**.

Achalandage et capacité autoroutière sont deux choses différentes ?

L'**achalandage** est déterminé par le nombre d'utilisateurs, il varie en fonction de l'heure, du jour et de la période de l'année. Les chiffres qui expriment ce volume sont une moyenne annuelle.

L'**échangeur Turcot** a un **achalandage** de 280 000 à 300 000 vpj selon l'année du relevé mais sa **capacité** actuelle est de 340 000vpj, soit, la capacité des quatre autoroutes qui y accède :

- Ville Marie 85 000 vpj
 - A-20 de l'ouest, 90 000 vpj
 - de l'A-15 sud 75 000 vpj
 - de Décarie 90 000 vpj
- 340 000 vpj**

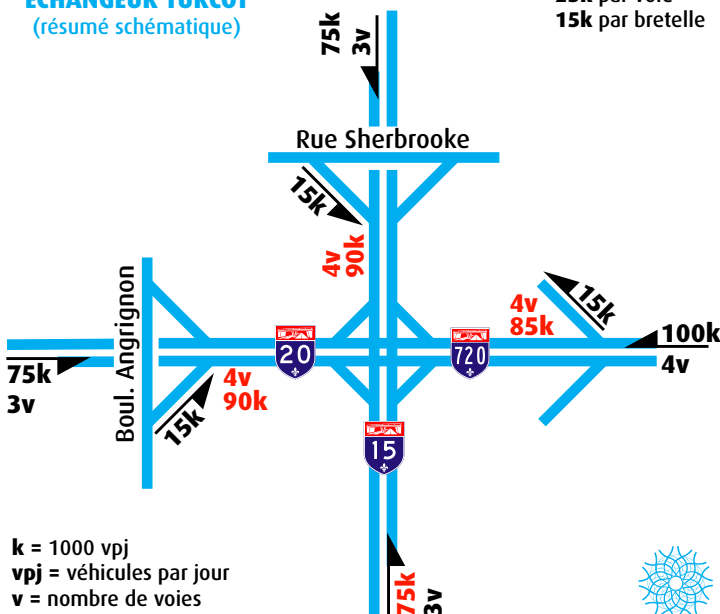
La **capacité autoroutière** est une valeur fixe, définie par les normes du MTQ ainsi que dans le Guide canadien de conception géométrique des routes en fonction de la classification fonctionnelle.

L'**autoroute Ville-Marie** a une capacité maximale de 200 000 vpj avant la sortie rue Rosa-de-Lima, mais son achalandage est d'environ 165 000 vpj depuis le début des années 2000 selon les comptages effectués par le ministère.

L'**autoroute 15 Décarie** possède 6 voies à la hauteur de la rue Plamondon, son achalandage est de 185 000 vpj pour une capacité de 150 000 vpj. **ELLE EST SURSATURÉE**, conséquence du trafic issu de Ville-Marie.

Capacité autoroutière ÉCHANGEUR TURCOT (résumé schématique)

Référence:
25k par voie
15k par bretelle



Mesures de diminution de capacité pour l'échangeur actuel :

- Réduction du nombre de voies dans les bretelles raccordant Décarie à l'autoroute Ville-Marie de 2 à une voie. **La capacité ainsi réduite de moitié accommoderait un achalandage de 30k vpj au lieu des 60k vpj de navetteurs.**

- Maintien de voies partagées pour les bretelles de raccordement entre l'autoroute 15 sud et Ville-Marie. (Voies des bretelles L et M rompues aux points de convergence ou divergence / Entrées ou sorties).

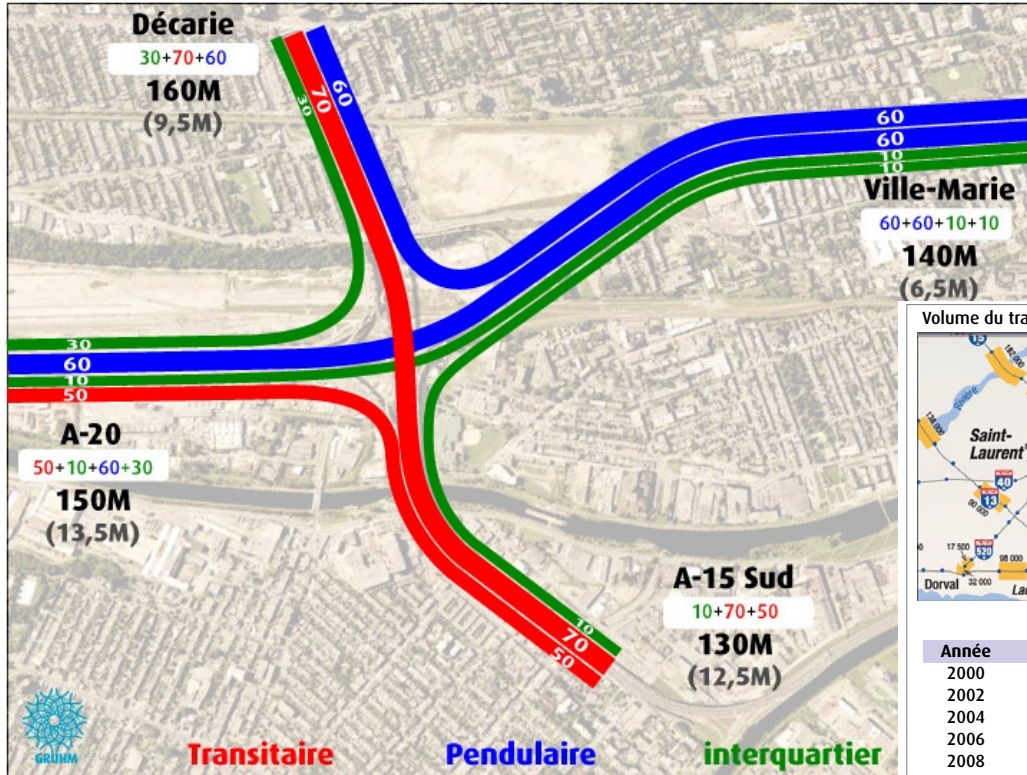
- Réduction du nombre de voies sur l'autoroute Ville-Marie de 8 à 4 voies, soit deux voies par direction. **La capacité ainsi réduite de moitié accommoderait un achalandage de 75 000 vpj au lieu des 165 000 d'aujourd'hui et 200 000 vpj prévu pour 2018.**

L'achalandage réduit qui en découlerait vers le nord et l'ouest serait de l'ordre de 30 000 à 50 000 sur Décarie et dans l'échangeur Ville-Saint-Pierre ce qui améliorerait la mobilité des personnes et des marchandises.

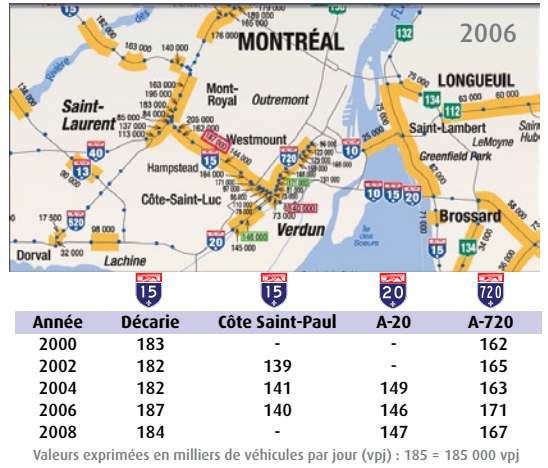
La moitié de la circulation dans l'échangeur Turcot est générée par l'autoroute Ville-Marie ?

TRANSFERT MODAL

VOLUME ACTUEL : 290 000 v.p.j.



Volume du trafic / Source : Transports Québec



05-10-2010 Volumes et axes du transfert modal

http://zovile.com/projets/T375PP/images/images_villemarie/CoupesVilleMarie.html

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfrastructuresRoutier.asp>

Près de la moitié de la circulation dans l'échangeur Turcot est générée par l'autoroute Ville-Marie qui dessert essentiellement le centre-ville de Montréal. L'autoroute Ville-Marie est majoritairement utilisée par des navetteurs.

L'achalandage maximal entre la bretelle Saint-Jacques en provenance de Notre-Dame de Grâce et la sortie rue Rosa-de-Lima dans Saint-Henri représente environ 165 000 véhicules par jour (vpj). La capacité actuelle de ce tronçon est de 200 000 vpj

Depuis son ouverture, l'autoroute Ville-Marie provoque une congestion importante sur Décarie ainsi que dans l'échangeur de Ville-St-Pierre. Ces deux segments ne peuvent pas être élargis, étant en tranchée entre des murs immuables.

Cette situation cause une surcharge d'environ 30 000 vpj au-delà de leur capacité d'exploitation.

En effet, depuis le parachèvement de l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Frontenac en 1985, le volume de trafic sur Décarie à la hauteur de l'intersection avec l'avenue Plamondon (6 voies) oscille autour de 185 000 véhicules par jour, **soit 35 000 vpj au-dessus de sa capacité de conception.**

Dans les 165 000 véhicules par jour qui utilisent ce tronçon d'autoroute, seulement 6 500 sont des camions. **L'achalandage est donc majoritairement composé de déplacements pendulaires réalisés par des navetteurs à destination ou en provenance du centre-ville.**

Pourquoi augmenter la capacité de cette infrastructure alors que, pour répondre adéquatement à la demande de déplacements pendulaires, il existe des alternatives de transport collectif dont l'efficacité est internationalement reconnue et que la population métropolitaine revendique avec raison ?

La moitié de l'autoroute Ville-Marie sera démolie ?



Le **ministère des Transports du Québec** prévoit intervenir seulement sur la **moitié** de la structure sur pilotis de l'autoroute **Ville-Marie**, entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater.

Pourtant, cette structure est dans le même état sur toute sa longueur, de la rue Saint-Rémi jusqu'à la rue Guy. Elle a été terminée en 1972 et ouverte la même année.

Elle est seulement âgée de 38 ans...

On peut donner une nouvelle vie à cette structure et restaurer l'ensemble en ajoutant des piliers aux endroits qui présentent des risques pour la stabilité de la structure, comme cela a été fait pour le pont de la Concorde qui relie l'île Ste-Hélène et l'île Notre-Dame.

Exception faite des rues qui traversent l'autoroute Ville-Marie, ces 3 kilomètres et quelques stationnements très peu utilisés, il n'y a aucune activité sous ce tronçon.

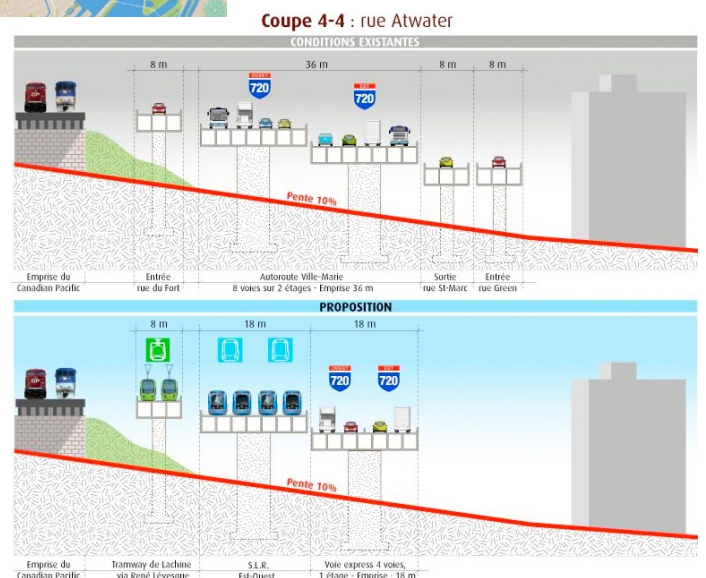
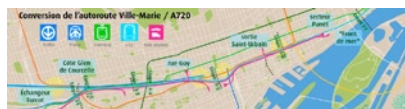
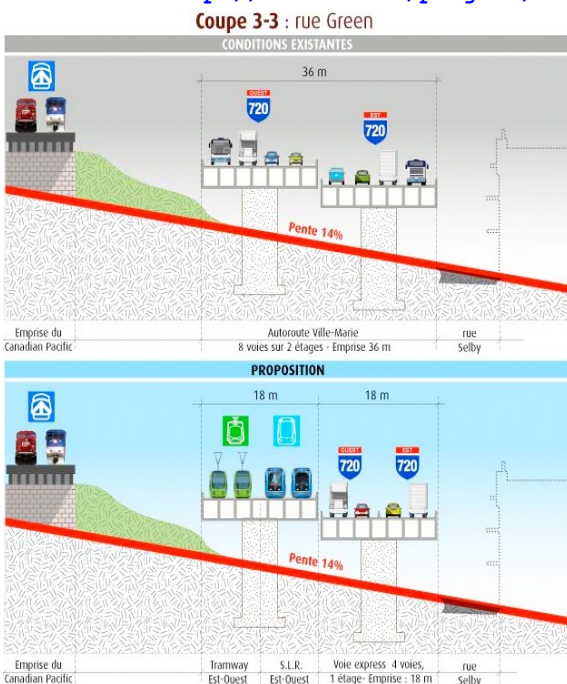
Pourquoi remplacer seulement la moitié de la structure ?

Doit-on appréhender d'autres dépenses faramineuses dans un avenir proche pour reconstruire l'autre moitié, ou peut-on imaginer recycler le tout à moindre coût ?

LE RECYCLAGE DE L'EMPRISE ET D'UNE PARTIE DES STRUCTURES DE LA PARTIE NORD DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE AU PROFIT DU TRANSPORT EN COMMUN SUR RAILS RÉDUIT LA CIRCULATION DE 50% ET RÉHABILITE LE PATRIMOINE CONSTRUIT.

(au lieu de le détruire en prétextant la création d'emplois)
L'EMPRISE EXISTANTE EST UNE OCCASION UNIQUE D'INSTALLER, À MOINDRE COÛTS, AU COEUR DE LA MÉTROPOLE UN AXE FERROVIAIRE EST-OUEST QUI TRAVERSERAIT LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL ET POURRAIT S'ÉTENDRE JUSQU'AUX EXTRÉMITÉS DE L'ÎLE ET ÉVENTUELLEMENT RAYONNER SUR TOUT LE TERRITOIRE.

http://zovile.com/projets/T375PP/images/images_villemarie/CoupesVilleMarie.html



La circulation sur Ville-Marie sera réduite de moitié, pendant plusieurs années ?



Pendant la période principale des travaux, l'autoroute Ville-Marie sera coupée de moitié, entre l'échangeur Turcot et l'entrée du tunnel, pendant une période qui pourrait s'étendre sur trois ans.

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les automobilistes vont devoir utiliser des itinéraires de remplacement où utiliser les transports en commun, dans la mesure où ces derniers sont existants et adaptés à la demande.

Pourquoi les mesures destinées à adoucir le déficit de mobilité pendant la période principale des travaux ne deviendraient-elles pas permanentes, évitant ainsi la restauration des huit (8) voies, de l'autoroute Ville-Marie, voire son élargissement à dix (10) voies tel que proposé par le ministère des Transports et la Ville de Montréal ?



Autoroute Ville-Marie, sortie rue Rose-de-Lima



Pendant la période principale des travaux, **une partie de la circulation va se déverser dans le quartier Saint-Henri par la sortie Rose-de-Lima.**

Cette solution augmentera les nombre des accidents, déjà important dans ce secteur, comme le montrent les cartes publiées par la Direction de la santé publique de Montréal sur ce sujet.

http://zovile.com/projets/Turcot-MTQ_nov2010/TMTQnov2010_gabarits.html

La conception des routes et des autoroutes est régie par des normes ?

La conception des routes et des autoroutes est régie par les normes du ministère des Transports du Québec ainsi que par le *Guide canadien de conception géométrique des routes* et de la classification des routes.

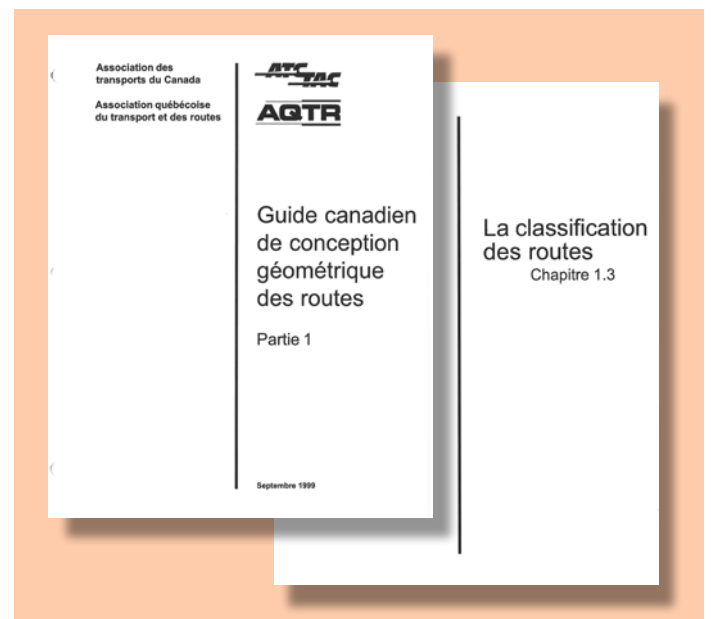
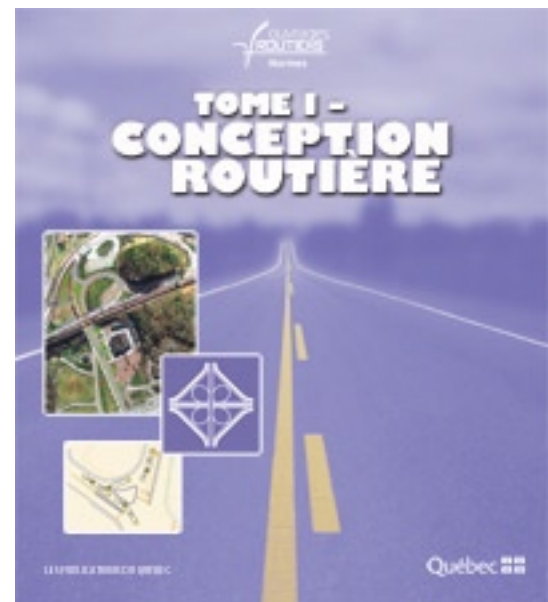


Extrait de la brochure du MTQ nov 2010

C'est le **choix** du ministre Hamad et du gouvernement en place de convertir l'autoroute Ville-Marie en route nationale. **Conséquemment le ministère des Transports du Québec DOIT ÉGALEMENT APPLIQUER LES NORMES ET LES CONVENTIONS** qui régissent ce type de route et réduire la chaussée à 4 voies (deux voies par direction), conformément à la volonté de rétrogradation.

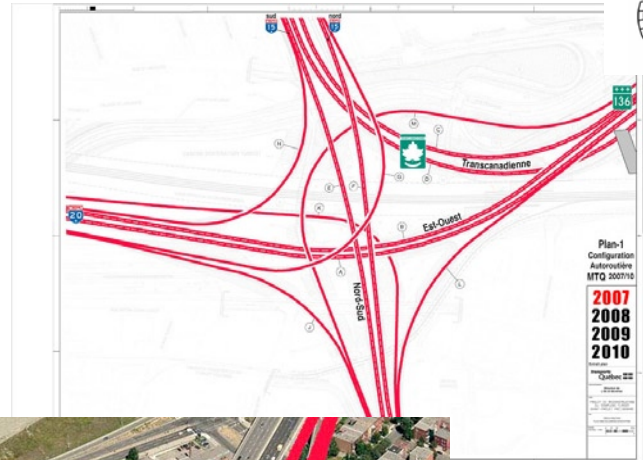
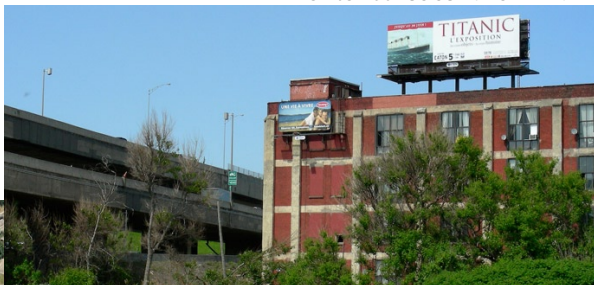
Cette **décision** implique une réduction de l'achalandage à 75 000 vpj pour le tronçon Ville-Marie, conformément aux normes et aux conventions de **conception routière** décrites dans le **Tome I des normes du MTQ**.

Sans quoi, le trafic additionnel augmentera la fréquence et l'étendue des encombrements sur les axes déjà saturés et sans possibilité d'expansion (autoroute 15 Décarie, autoroute 20).



La Transcanadienne... ? (axe de destruction massive)

Édifice 780 rue Saint-Rémi - 1922



Turcot : Construction direction Est

- A : L'autoroute Est-Ouest frôle le 780
- D : La transcanadienne frappe le 780
- N : La bretelle Locale achève le 780 (Raccordement à la rue Pullman et au CUSM) [ex Existant / n : Nouveau]

La Transcanadienne entre Décarie et Ville-Marie - 1964

Édifice Ryan, rue Saint-Rémi - 1915 - Condamné par le Blv. Pullman

L'autoroute Ville Marie a été conçue pour accommoder la Transcanadienne dès **1964**. La conception de l'échangeur Turcot a été faite de façon à permettre un **lien autoroutier reliant Décarie à Ville-Marie**, comme en témoigne l'arc à grand rayon de 400 mètres qui accomode les quatre voies.

En **1978**, le circuit de la Transcanadienne entre Décarie et l'autoroute 25 sur le territoire de Montréal est retourné sur la Métropolitaine qui, elle non plus, n'est pas conforme aux normes avec ses voies de 3,5 mètres sans accotements.

Élargir l'autoroute Ville-Marie en **2012-2013**, selon des normes improvisées de toutes pièces aura pour effet des résultats dévastateurs. Dans le secteur des Tanneries: mur anti-bruit et démolition du **780 Saint-Rémi** (1922), démolition de l'édifice **Ryan** (1915) au coin Saint-Jacques et Saint-Rémi ainsi que de **deux édifices résidentiels** coin **Selby** et **Green**, de multiples expropriations partielles : **Home Dépôt**, l'ancien campus **Dawson**, et rue Richelieu **ex-Weststeel** (1910) & **Canadian Foundry Supply** (1930).

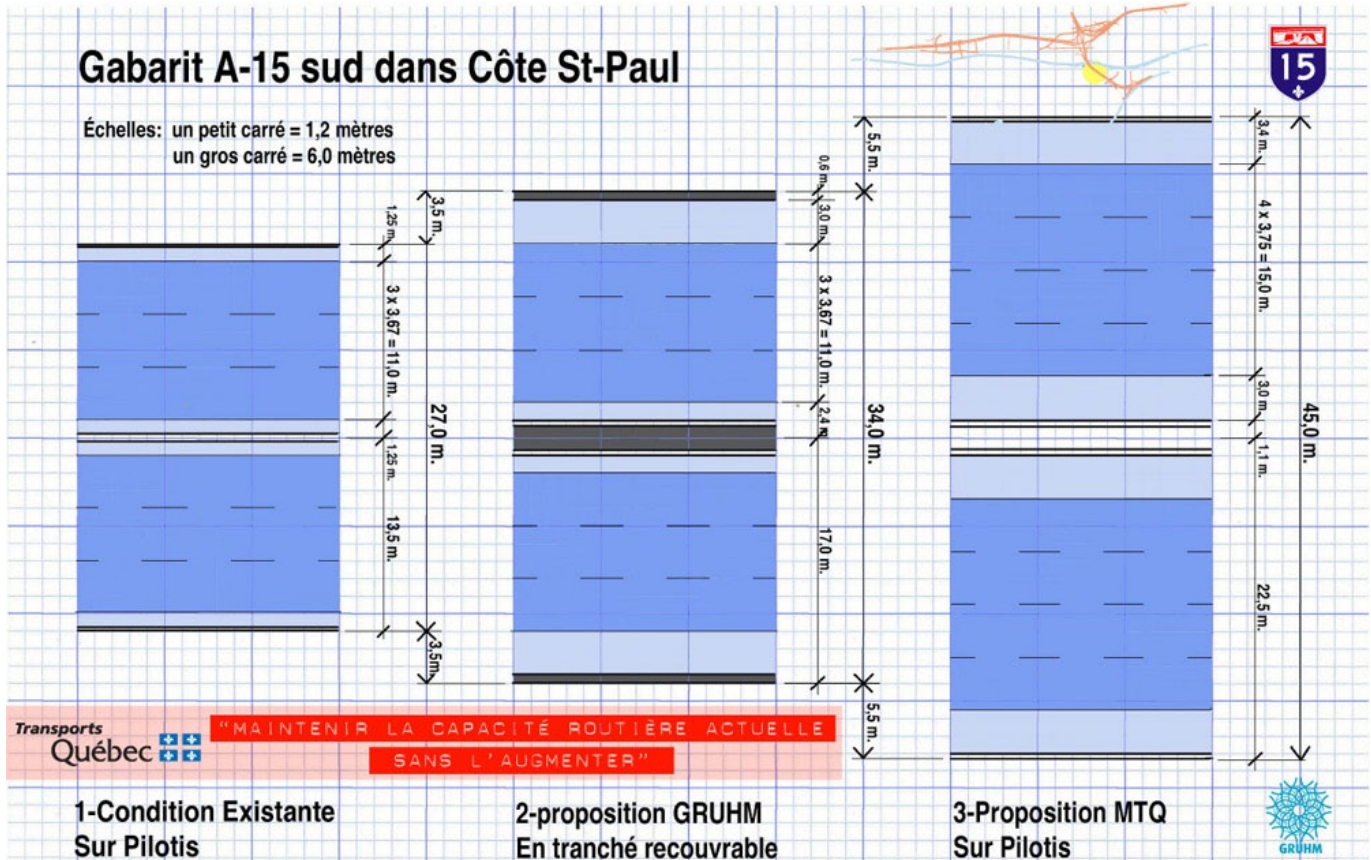


Viaduc rue Saint-Jacques - 1967

La réfection du lien reliant Décarie à Ville-Marie exige également la démolition du **viaduc de la rue Saint-Jacques et de son superbe pied**, conçu par l'ingénieur Francis Boulva en 1967.

Autant de destruction du patrimoine bâti toutes époques confondues est inacceptable parce qu'elle représente le déni de l'histoire, de la culture et de l'identité montréalaises. La Ville de Montréal a des pouvoirs décisionnels pour éviter ce genre de dérapage mais aucune volonté de s'en prévaloir.

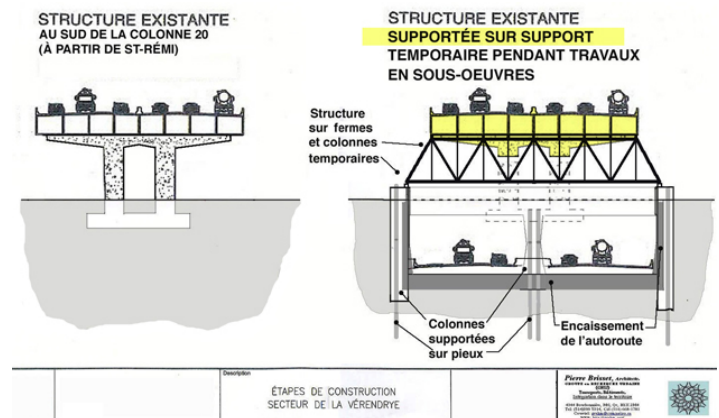
L'autoroute 15 sur pilotis dans Côte-Saint-Paul sera deux fois plus large que l'autoroute Métropolitaine ?



L'autoroute 15 sur pilotis dans Côte-Saint-Paul possède une hauteur libre de 6 mètres sous la structure, comme l'autoroute Métropolitaine. Toutefois elle est deux fois plus large que cette dernière.

Pourtant la Ville de Montréal a exprimé son intention de supprimer les structures sur pilotis en milieu urbain, comme le démontrent le projet récent d'enfouissement de l'autoroute Bonaventure présenté par le maire Gérald Tremblay, et celui de la reconstruction de l'autoroute Métropolitaine prévue en dépression recouvrable entre Saint-Laurent et Pie-IX. Cette demande a été exprimée par le maire Jean Doré dès 1992 en commission parlementaire.

La solution retenue par la Ville pour le projet de reconstruction de l'autoroute Métropolitaine propose une chaussée en tranchée, en dessous de la structure existante sur pilotis et non à côté, faute d'espace.



Pourquoi ne pas appliquer cette solution à Côte-Saint-Paul, entre les rues Angers et Eadie avec des remontées conformes pour dégager le canal de Lachine à la rue Saint-Patrick ainsi que le réseau d'égouts importants parallèles à l'aqueduc de Montréal à la hauteur du boulevard de La Vérendrye ?

Les autoroutes urbaines mal intégrées sont un fléau social ?



Largeur de l'emprise au sol : Photo 27 mètres (existant) - Proposition MTQ 45 mètres

L'intégration urbaine durable est l'art de faire cohabiter des fonctions antagonistes sur un même territoire afin de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

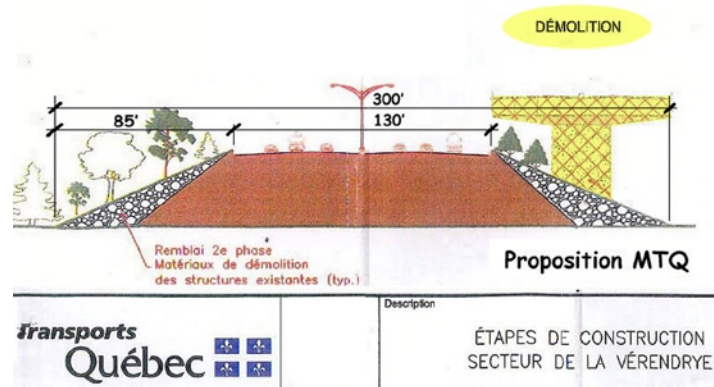
La tâche est délicate lorsque le sujet est une autoroute en milieu urbain densément peuplé et que l'étendue du champ de vision des décideurs se limite à quatre ans.

Pourquoi la Ville de Montréal, représentée par Gérald Tremblay, permet-elle également au ministère des Transports l'expropriation de près de 20 hectares de terrains dont une majorité avec un fort potentiel de développement ?

Il est inacceptable de consacrer autant d'espace viable aux infrastructures autoroutières. **Cette solution représente le degré ZÉRO de l'intégration.**

L'autoroute 15 dans Côte-Saint-Paul coupe littéralement le territoire en deux et représente l'obstacle majeur à la continuité du tissu urbain. **La réfection de l'axe autoroutier doit être l'occasion de corriger cette situation.**

La proposition du ministère qui augmente la largeur de l'emprise aggrave la situation actuelle. En occupant des espaces viables elle anéantit toute possibilité de développement de la richesse locale.



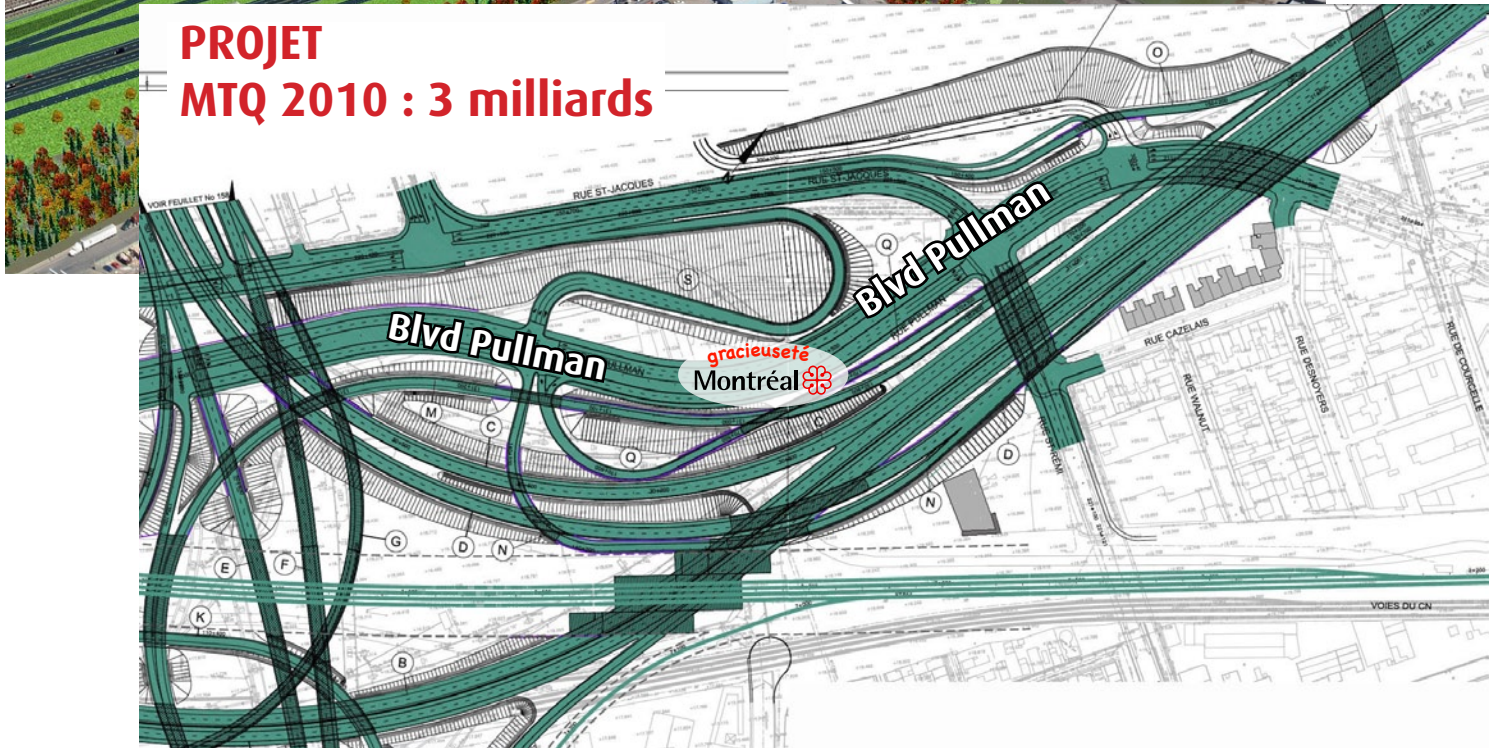
Le choix d'un axe en tranchée est la solution la plus durable car elle fait une utilisation optimale de l'espace disponible et elle offre la possibilité aux générations futures de recouvrir la tranchée pour installer de nouvelles fonctions lorsque les conditions économiques le justifieront.

L'exemple du Palais des congrès de Montréal démontre clairement qu'il est possible de créer de la richesse, même au-dessus d'une autoroute.

La Ville de MONTRÉAL est la seule responsable de l'augmentation du budget Turcot ?



PROJET ORIGINAL
MTQ 2007 : 1.5 milliard



PROJET
MTQ 2010 : 3 milliards

C'est à la demande exclusive de la Ville de Montréal que le projet TURCOT a été "bonifié" notamment avec l'ajout du boulevard Pullman dont la seule fonction est de desservir un hypothétique développement immobilier dans la cour Turcot sur des sols instables.

Prétendre que le budget a plus que doublé pour répondre aux exigences des défenseurs de l'environnement et des résidents du Sud-Ouest est une stupidité monstrueuse et une fausseté sans lien avec la réalité du contribuable.

Augmenter la circulation réduit l'espérance de vie ?

Cartographie des niveaux de dioxyde d'azote NO₂



http://zovile.com/projets/CARTOso/MSO_NO2.jpg

[Extraits d'un article du journal de l'Université de Montréal]

François Reeves, Planète cœur: santé cardiaque et environnement, Montréal, Éditions du CHU Sainte-Justine et Éditions MultiMondes, 2011.

La morbidité due aux maladies cardiovasculaires est de 64 pour 100 000 habitants en Suisse, contre 760 en Russie. L'écart s'explique par la pollution environnementale, signale François Reeves.

Si la pollution atmosphérique et la malbouffe n'existaient pas, les maladies cardiovasculaires seraient elles aussi inexistantes.

C'est la thèse que défend le **cardiologue François Reeves** dans un livre de vulgarisation qu'il lance cette semaine, *Planète cœur: santé cardiaque et environnement*. L'ouvrage, abondamment illustré de tableaux soutenant le propos, présente les plus récentes données qui incriminent la pollution des grandes villes dans les maladies cardiaques. C'est à la suite de son premier volume, *Prévenir l'infarctus ou y survivre*, que le cardiologue s'est mis à explorer les autres domaines de la santé et de l'écologie pour y faire des découvertes qui ont ébranlé ses certitudes.

Professeur à la Faculté de médecine de l'Université de Montréal et membre du comité directeur du Réseau québécois de cardiologie tertiaire, le Dr Reeves déplore que l'hyperspécialisation en médecine ait rendu les chercheurs ignorants de ce qui se fait dans

les autres spécialités. Et ce, au point que **les résultats de travaux en santé environnementale ne se rendent pas jusqu'aux praticiens et encore moins jusqu'aux décideurs publics.**

«On nous a enseigné que les causes des maladies cardiovasculaires étaient l'hérédité, le tabagisme, le cholestérol, l'hypertension et le diabète, mais ces causes n'expliquent pas la hausse fulgurante de ces maladies dans la première moitié du 20^e siècle ni les disparités régionales. **Le phénomène est archi lié à l'environnement**», affirme sans ambages le cardiologue.

Le dioxyde d'azote (NO₂) se forme dans l'atmosphère à partir du monoxyde d'azote (NO) qui se dégage essentiellement lors de la combustion de combustibles fossiles, dans la circulation routière, par exemple. Le dioxyde d'azote se transforme dans l'atmosphère en acide nitrique, qui retombe au sol et sur la végétation. Cet acide contribue, en association avec d'autres polluants, à l'acidification des milieux naturels. Les concentrations de NO et de NO₂ augmentent en règle générale dans les villes aux heures de pointe. D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le NO₂ a des effets néfastes sur la santé: une exposition à long terme peut altérer la fonction pulmonaire et augmenter les risques de troubles respiratoires. Le dioxyde d'azote pénètre dans les voies respiratoires profondes, où il fragilise la muqueuse pulmonaire face aux agressions infectieuses, notamment chez les enfants. Aux concentrations rencontrées habituellement le dioxyde d'azote provoque une hyperréactivité bronchique chez les asthmatiques

<http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/20110131-la-pollution-expliquerait-la-hausse-des-maladies-cardiovasculaires.html>

http://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/dioxyde_d_azote_no2.php4

Investir dans le transport en commun améliore la mobilité des personnes et des biens ?

La Chambre de commerce de Montréal a récemment publié un rapport intitulé : **“LE TRANSPORT EN COMMUN au cœur du développement économique de Montréal”**. Voici quelques extraits du texte d’introduction de M Michel Leblanc, Président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

“Chaque jour, on compte plus de huit millions de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal ! Ce chiffre, déjà énorme, est appelé à continuer de croître au fil de la croissance économique et démographique de la métropole. Une telle frénésie n’est pas négative. Elle témoigne d’une ville dynamique, qui se développe et qui s’enrichit. Cependant, elle s’accompagne inévitablement d’effets secondaires désagréables, qui deviennent contre-productifs et qui, si rien n’est fait, menacent notre qualité de vie et l’équilibre de notre société.

Le premier effet négatif, celui dont on parle de plus en plus, est une congestion accrue, paralysante et débilante.”--

--“Bref, ce gaspillage de temps rend notre société moins productive et se traduit inévitablement par une perte économique considérable.”--

--“Aucune métropole sur la planète ne peut espérer résoudre le défi que posent des millions de déplacements quotidiens en ne développant que son système de transport routier. La vraie solution passe par un déploiement éclairé et systématique du dispositif de transport en commun et par une augmentation de la part modale du transport en commun. Le transport en commun diminue à la fois la congestion routière, les temps de déplacement des travailleurs et des marchandises, les accidents de la route et la pollution.”--



--“Ce ne sont donc pas seulement les usagers qui bénéficient des investissements en transport en commun, mais bien l’ensemble de la société.

Aux yeux de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le transport en commun est une assise vitale à notre prospérité.”--

--“Elle établit les bases d’un argumentaire solide en faveur d’investissements massifs dans le réseau de transport.”--

Télécharger le rapport complet :

http://www.ccomm.qc.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

Jeanne Corriveau, Le Devoir, 27 novembre 2010

Transports en commun -

Un créateur d’emplois plus fort que la voiture

(extraits)

• **Utiliser les transports en commun coûte trois fois moins cher que d’utiliser l’automobile, et son impact sur l’économie est trois fois supérieur à celui du transport routier.**

• Chaque fois qu’on dépense 10 millions de dollars dans le transport par voiture, il se crée **66 emplois** au Québec, mais ce chiffre grimpe à **183 emplois** lorsqu’on investit une telle somme dans les transports en commun.



Train



Métro



Bus



Tramway



S.L.R.

• **Le transport collectif a aussi un effet positif sur les finances des ménages qui l’adoptent puisqu’il coûte 16 ¢ du kilomètre contre 47 ¢ pour la voiture.**

<http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/311904/transports-en-commun-un-createur-d-emplois-plus-fort-que-la-voiture>

Le printemps sera chaud ?

Échangeur Turcot
Des citoyens qui s'estiment trahis (TVA Nouvelles)

Échangeur Turcot:
des citoyens en colère (cyberpresse)

L'opposition au projet Turcot ne faiblit pas
La Voix Pop

Échangeur Turcot:
l'opposition est toujours aussi vive
Cyberpresse

Montréal
Manifestation contre le nouveau Turcot
(TVA Nouvelles)

Turcot:
accueil houleux des citoyens du Sud-Ouest
Le Devoir.com

Échangeur Turcot :
une mobilisation pour un projet alternatif
Alter Echos.org



Échangeur Turcot:
manif devant la résidence du maire
Cyberpresse

Un échangeur n'est pas une île
Le Devoir.com

Turcot moins d'autos, c'est encore possible!
montréal express.ca

Perspectives - Un autre long ruban de béton de trop
Le Devoir.com

Comment travestir la réalité en quelques images
Le Devoir.com

L'histoire se répète ?

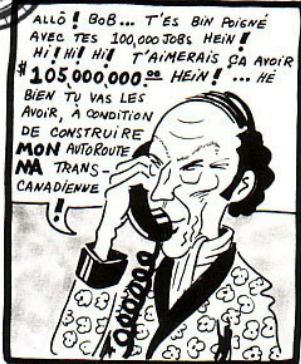
NON À L'AUTOROUTE!



Sources : Archives du GRUHM / Auteur : Dupras 1970

par Dupras

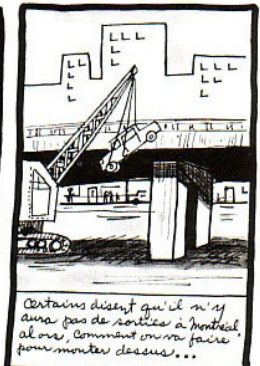
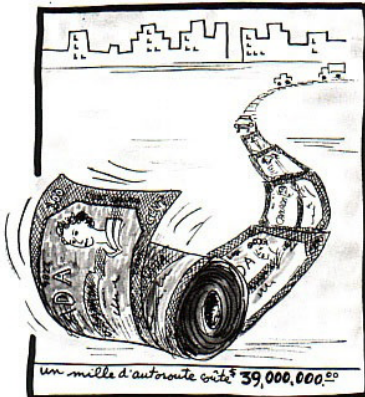
1 de 2



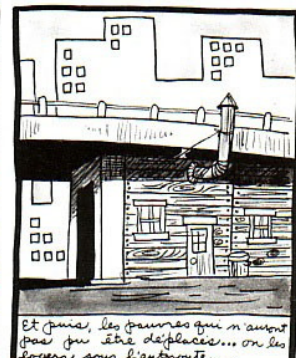
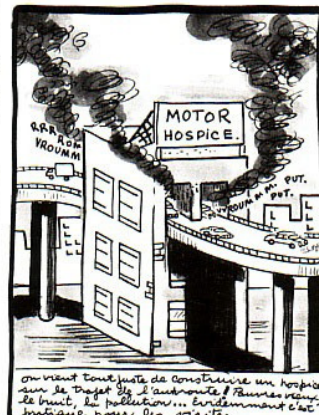
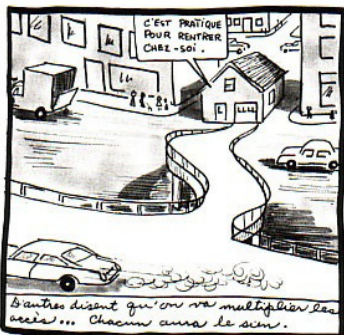
Les derniers développements : www.mobilisation-turcot.info/



2 de 2



Consultez les documents du GRUHM à www.zovile.com/projets/mprojets.html



NOTE: Dans ce document datant de 1970, il est question de la Transcanadienne appelée à l'époque autoroute est-ouest (A-20), qui passe par l'actuelle autoroute Ville-Marie baptisée ainsi en 1978 (A-720). La scène se déroule à Saint-Henri

La loi sur le développement durable est claire ?

<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2006C3F.PDF>

Objet.

1. La présente loi a pour objet d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche d'un développement durable.

Mesures.

Les mesures prévues par la présente loi concourent plus particulièrement à réaliser le virage nécessaire au sein de la société face aux modes de développement non viable, en intégrant davantage la recherche d'un développement durable, à tous les niveaux et dans toutes les sphères d'intervention, dans les politiques, les programmes et les actions de l'Administration. Elles visent à assurer la cohérence des actions gouvernementales en matière de développement durable, ainsi qu'à favoriser l'imputabilité de l'Administration en la matière, notamment par le biais des contrôles exercés par le commissaire au développement durable en vertu de la Loi sur le vérificateur général (chapitre V-5.01).

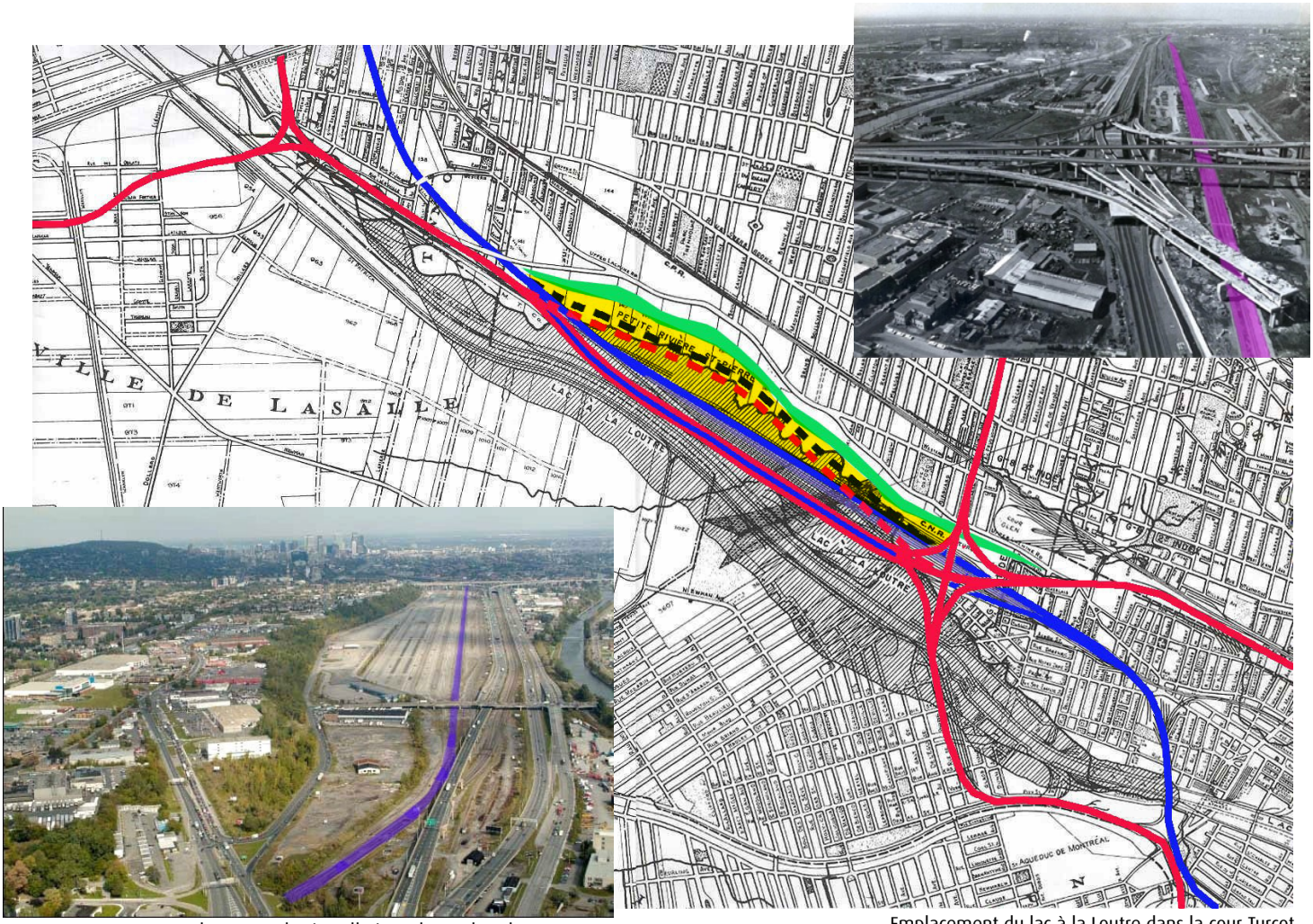
«Développement durable».

2. Dans le cadre des mesures proposées, le «développement durable» s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

Comment cette loi se traduit-elle dans la plus récente proposition, du ministère pour le projet TURCOT présenté en novembre 2010 ?



Le coût pour déplacer l'autoroute 20 et les voies ferrées dans la cour Turcot est évalué à 750 millions ?



Emplacement des installations du CN dans la cour Turcot

Emplacement du lac à la Loutre dans la cour Turcot

- La relocalisation de l'autoroute 20 ainsi que celle de la voie ferrée du CN contre la falaise entraînerait des dépenses qui, selon certains experts, frôleraient les 3/4 de milliard de dollars.

La zone concernée est située entre la falaise Saint-Jacques et la voie ferrée (trait bleu ou mauve selon l'image). Cette zone correspond aux berges de l'ancien lac à la Loutre et est reconnue pour sa faible capacité portante.

Le CN, ancien propriétaire du site, n'a jamais réussi à stabiliser les sols et après bien des efforts dans ce sens, a dû se résoudre à abandonner l'emplacement tant ces problèmes de stabilité perturbaient les activités essentielles au bon fonctionnement du site.

- La simple intervention d'inverser les voies de l'autoroute 20 ne requiert pas un déplacement de l'emprise.

Le déplacement de l'autoroute 20 vers la falaise peut être perçu comme une volonté de libérer les terrains à grande capacité portante à des fins de développement immobilier au bord du canal de Lachine, tout en refilant la facture du déplacement des infrastructures aux contribuables.

Le contribuable québécois est-il le véritable bénéficiaire de cet investissement majeur ?

PROCHAINS CHAPITRES

La mobilité durable est un "bien" collectif ?

SLR = Système Léger sur Rails ?

Le maire Tremblay refuse de recevoir les citoyens "parcequ'ils sont CONTRE le projet" ?

Les autobus en voie réservée comme mitigation unique des déplacements sont une imposture ?

Le projet TURCOT met un terme aux actions du Québec pour atteindre les objectifs de KYOTO ?

Non-assistance à personnes en danger est un crime ?

Dans ma cour, MAIS PAS COMME ÇA !

Dans le décret...

Autres sujets à développer....

