

Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Dossier : 6211-06-124

Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public du 24 mars au 8 mai 2009

La période d'information et de consultation du dossier par le public concernant le *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount* par le ministère des Transports a pris fin le 8 mai 2009. Conformément au mandat qui lui a été confié le 13 mars 2009 et en vertu des articles 11 et 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a mis à la disposition du public pendant 45 jours, soit du 24 mars au 8 mai 2009, le dossier complet de la demande de certificat d'autorisation relative au projet.

Le projet

Justification et description

Le projet du ministère des Transports (MTQ) comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, ainsi que des tronçons des autoroutes 15, 20 et 720. Élément central du complexe, l'échangeur Turcot serait reconstruit à son emplacement actuel, tandis que l'emprise de l'autoroute 20 serait déplacée au pied de la falaise Saint-Jacques entre les échangeurs Angrignon et Turcot. L'autoroute 15 serait reconstruite parallèlement à l'infrastructure existante entre le canal de Lachine et l'échangeur De La Vérendrye, alors que l'autoroute 720 serait légèrement décalée vers le sud. Les nouvelles infrastructures seraient construites en grande partie au sol et en remblai, de sorte qu'elles seraient beaucoup moins hautes que celles existantes.

La plupart des infrastructures du complexe Turcot ont été construites vers le milieu des années 1960, ce qui fait qu'elles ont pratiquement atteint la fin de leur vie utile. Elles sont fortement sollicitées par le volume de véhicules qui y circulent et certaines structures sont en mauvais état ou ne répondent pas aux normes sismiques actuelles. Cette situation contraint le MTQ à consacrer des sommes de plus en plus importantes à des travaux de réparation et de sécurisation du complexe. Ces interventions, qui surviennent de façon récurrente, entraînent des fermetures partielles ou totales des voies de circulation, ce qui affecte les usagers du réseau routier et engendre une augmentation de la circulation dans les quartiers limitrophes.

Les travaux de démantèlement et de construction s'échelonnent sur sept ans, soit de la fin de 2009 à la fin de 2016. Le nouveau complexe Turcot devrait être fonctionnel en 2015. La majorité des travaux seraient réalisés en maintenant le service requis pour les usagers des réseaux routier et ferroviaire. Le coût total du projet est estimé à 1,5 milliard de dollars. Cette estimation inclut les coûts de construction des nouvelles infrastructures routières et ferroviaires, ceux relatifs à la préparation du projet, aux activités immobilières ainsi qu'à la décontamination des terrains.

(Extrait du communiqué émis le 24 mars 2009)

Les préoccupations soulevées

Les préoccupations recueillies pendant la période d'information et de consultation du dossier par le public proviennent d'informations colligées lors des séances d'information, à partir de conversations téléphoniques ou de lettres et de messages électroniques adressés au BAPE ainsi que des registres déposés dans les centres de consultation.

Les options du projet :

- le nombre d'options qui ont été considérées par le promoteur ;
- le fait que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs n'ait pas exigé l'étude de solutions alternatives au projet ;
- la prise en compte d'autres options proposées par les citoyens.

Le BAPE et le processus de consultation publique :

- la manière dont le BAPE tient compte des préoccupations des citoyens au sujet du développement durable ;
- la nécessité de présenter des mémoires étoffés pour se prononcer ou faire des propositions ;
- le fait de devoir formuler les demandes par écrit avant de se présenter à l'audience publique ;
- l'importance d'avoir un débat de société pendant la consultation publique, où différents acteurs pourraient être invités à se prononcer sur le projet et à travailler sur une vision globale entourant les projets de transports ;
- les raisons qui ont motivé le choix des salles pour la tenue des séances d'information du BAPE ;
- la consultation publique du milieu faite par le promoteur devrait interpeller également la population, et non seulement les élus.

Le transport de marchandises :

- le nombre de voies de chemin de fer et/ou de voies de circulation prévues pour le transport des marchandises ;
- le changement de l'itinéraire prévu pour le transport des marchandises ;
- l'empiétement du transport des marchandises sur une zone qui pourrait être un parc dans le secteur du pont Victoria ;
- le fait que le transport des marchandises fait augmenter le nombre de voies, ce qui réduit les possibilités d'espaces verts ;
- les besoins de nouveaux liens ferroviaires vers l'aéroport ;
- le questionnement à savoir si l'autoroute 15 longe la ligne ferroviaire du CN ;
- la nécessité de présenter un programme intégré de gestion des déplacements des gens et des marchandises qui favoriserait une réduction de la capacité routière.

Les expropriations :

- le peu d'information disponible relativement aux 166 logements expropriés ;
- les adresses exactes de ces 166 logements expropriés ;
- le fait que le programme AccèsLogis ne sera pas disponible pour tous les locataires expropriés ;
- la raison pour laquelle le promoteur désire exproprier promptement pour ne reconstruire les logements que plus tard ;
- la perte de superficie des gens expropriés et localisés dans les nouveaux logements ;
- les dates précises de l'échéance de construction des nouveaux logements ;
- la possibilité de déplacer le projet sur la rue Saint-Jacques afin d'éviter des expropriations sur la rue Caselais ;

- la raison pour laquelle les bretelles de la route 720 sont si longues et impliquent des expropriations sur la rue Caselais.

L'usage de l'automobile :

- le MTQ ne fait pas tous les efforts significatifs pour diminuer l'usage de l'automobile et développer l'usage du transport collectif dans la région montréalaise ;
- le projet proposé ne tient pas compte du Plan de transport de la Ville de Montréal ;
- le projet permettrait au complexe Turcot d'augmenter son volume de circulation ;
- la provenance des 280 000 véhicules par jour qui empruntent le complexe Turcot, selon les bretelles et les échangeurs ;
- la nécessité d'améliorer la capacité de transport vers le centre-ville sans pour autant augmenter la quantité de véhicules.

La qualité de l'air :

- l'augmentation de la quantité de gaz à effet de serre ;
- la remise en question du fait que le MTQ prévoit que la qualité de l'air sera meilleure en 2016 qu'aujourd'hui (nécessité de chiffres réels et non de projections) ;
- la non cohérence du projet avec le Protocole de Kyoto ;
- le projet ne va pas dans le sens du développement durable et ne met pas ses principes en application.

Les coûts :

- l'inclusion ou non des coûts de la démolition et des risques associés dans les coûts totaux présentés par le promoteur ;
- le coût du complexe Turcot lors de la construction initiale dans les années soixante ;
- le questionnement à savoir si la dette associée au complexe, construit dans les années soixante, est actuellement acquittée ;
- les obligations du gouvernement relativement au financement du projet ;
- la valeur des emprunts du gouvernement et leur échéance ;
- la valeur du terrain de la cour Turcot ;
- la comparaison du coût pour maintenir le complexe Turcot actuel pour les 20 prochaines années par rapport au coût du projet de reconstruction proposé.

Les pistes cyclables :

- les variantes de pistes cyclables qui ont été étudiées ;
- le fait que les espaces verts autour des autoroutes ne seront pas accessibles ni profitables pour les gens, en particulier les piétons et les cyclistes ;
- les mesures pour favoriser le transport à vélo et les supports prévus pour les garer ;
- le questionnement à savoir s'il y a, dans l'équipe du promoteur, des cyclistes réguliers ou des gens qui marchent pour se déplacer au quotidien.

La sécurité :

- les mesures de sécurité prévues pour empêcher les jeunes d'accéder aux remblais et aux murs antibruit dans les zones industrielles ;
- la manière dont la surveillance et la maintenance du grillage seront assurées.

Les risques pour la santé :

- les risques pour la santé liés au fait de résider en bordure d'une autoroute ;
- la façon dont les jeunes sont affectés par la pollution, car le bilan 2006 de la Direction de la santé publique du Québec indique que les polluants les plus lourds se trouvent dans un rayon de moins de 200 m des autoroutes ;
- le stress occasionné par les travaux ;
- l'entretien nécessaire sous l'autoroute, eu égard aux problèmes de déchets, notamment de seringues.

La falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine :

- le fait que l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques ne soit pas davantage développé ;
- les raisons du déplacement des voies de circulation vers le nord de la falaise Saint-Jacques ;
- les problèmes engendrés sur la rue Saint-Jacques par le viaduc au-dessus de l'autoroute Décarie ;
- la raison pour laquelle le secteur résidentiel du canal de Lachine sera développé ;
- la durée exacte des travaux en ce qui concerne la structure Saint-Jacques ;
- la possibilité que les travaux sur le viaduc Saint-Jacques puissent avoir lieu en même temps que ceux prévus pour le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) ;
- le fait de favoriser le canal de Lachine au lieu de la falaise Saint-Jacques ;
- le coût d'un développement comme celui prévu dans le secteur du canal de Lachine.

Le boulevard Pullman :

- l'augmentation de la circulation sur le boulevard Pullman ;
- la disponibilité des données exactes de la circulation prévue sur le boulevard Pullman.

Le secteur Cabot :

- le fait que le projet ne profite pas aux résidents du secteur Cabot ;
- le scindement en deux de la rue Hadley ;
- le changement, à long terme, de vocation du secteur Cabot (industrielle ou résidentielle) ;
- le souhait à l'effet que le secteur Cabot demeure industriel.

Le partenariat public-privé :

- la manière dont les entreprises privées obtiennent un rendement lorsqu'elles participent à ce type de partenariat ;
- la possibilité d'un processus plus rapide sans l'utilisation d'un partenariat public-privé.

Le transport par camions :

- le fait que les autoroutes sont construites pour répondre aux besoins des camions dans l'axe est-ouest ;
- la possibilité de prévoir une alternative pour faire passer les camions par le pont Honoré-Mercier ;
- le nombre exact de camions qui circulent annuellement sur le territoire de la Ville de Montréal.

Le transport en commun :

- l'ajout d'une voie réservée au transport en commun au centre de l'autoroute 20 pour faciliter le flot de circulation ;
- le désir de voir les transports en commun augmenter dans la zone du projet.

Les mesures d'atténuation :

- le fait que les mesures d'atténuation prévues par le MTQ ne dépassent pas la simple annulation des répercussions ;
- la non utilisation des murs anti-bruit végétalisés.

Les diverses études :

- les raisons qui ont motivé le choix de la zone d'étude pour la réalisation de l'étude d'impact ;
- le constat à l'effet que les répercussions du projet sur les boulevards De La Vérendrye et Champlain n'ont pas été prises en compte dans l'étude d'impact ;
- le fait que les cartes ne permettent pas de voir le détail des changements qui sont proposés, notamment en ce qui concerne le nombre de voies sur les autoroutes ;
- la définition du mot milieu, dans l'expression « les gens du milieu », exprimée dans l'étude d'impact ;
- l'existence d'une étude tenant compte des impacts cumulatifs de l'ensemble des projets autoroutiers dans la région de Montréal (autoroutes 25 et 30, rue Notre-Dame, etc.).

L'échéancier et les phases de réalisation :

- la nécessité de précisions concernant les plans du promoteur et les délais de réalisation ;
- la raison pour laquelle les travaux ne débutent pas par l'échangeur Turcot, alors que c'est la structure la plus endommagée ;
- la raison pour laquelle la 720 sera construite avant l'échangeur Turcot ;
- l'échéance prévue pour fournir la maquette en trois dimensions promise par le MTQ lors de ses soirées d'information.

Une vision plus large du projet :

- le contexte de planification stratégique du MTQ ;
- le fait que le MTQ n'effectue pas ses projets avec une vision cohérente à long terme ;

- l'absence de vision d'ensemble dans le développement routier du MTQ, malgré le fait que le Vérificateur général l'ait signalé dans son rapport ;
- la production d'un bilan d'évaluation par le MTQ qui porte sur la qualité de l'air, les stationnements, la sécurité des piétons et des cyclistes, etc. ;
- la nécessité de voir le projet dans un ensemble régional plus grand afin de présenter un programme intégré de gestion des déplacements des personnes et des marchandises plutôt que plusieurs petits projets distincts.

Les autres préoccupations :

- la remise en question sur le fait que le promoteur prétend que la circulation ne sera pas perturbée par la construction du complexe et que cela semble impossible ;
- la possibilité d'un éventuel frais de péage pour accéder au complexe Turcot ;
- le déplacement de la rampe qui rejoint l'autoroute à la rue de Courcelles afin de diminuer la longueur de la bretelle d'accès ;
- le plan d'entretien des terre-pleins ;
- le phénomène d'enclavement du secteur Lasalle par les nombreux axes routiers qui l'entourent ;
- le problème de sursignalisation à Montréal ;
- la décontamination et l'aménagement de la cour Turcot ;
- le maintien d'un accès facile aux divers établissements hospitaliers dans le secteur du projet ;
- la hauteur de la structure dans le secteur Westmount ;
- la possibilité d'améliorer la qualité de vie du quartier Ville-Émard ;
- la nécessité de bonifier le projet quant aux mesures socioéconomiques ;
- l'enclavement du secteur qui rend difficile l'accès piéton au métro Vendôme ;
- la création d'espaces verts sous l'autoroute ;
- les schémas d'aménagement urbains qui ne sont pas cohérents selon le rapport du Vérificateur général ;
- la raison pour laquelle les impacts cumulatifs sur l'environnement n'ont pas été calculés par le promoteur ;
- le fait que les résidences près de la rue Laurendeau à Saint-Rémi ne sont pas incluses dans les mesures d'échantillonnages des polluants prises par le promoteur ;
- le mauvais état des arbres en bordure de la l'autoroute 720 ;
- l'enclavement supplémentaire créé par les frontières de l'autoroute 20 et les voies ferrées.

Les activités d'information et de communication

Les centres de consultation

Tous les documents sur le projet ont été déposés dans les centres de documentation du BAPE ainsi que dans les centres de consultation suivants :

Centre	Adresse
Bibliothèque Georges-Vanier <i>Accès Internet gratuit</i>	2450, rue Workman, Montréal
Bibliothèque l'Octogone <i>Accès Internet gratuit</i>	1080, avenue Dollard, LaSalle
Bibliothèque Saint-Henri <i>Accès Internet gratuit</i>	4707, rue Notre-Dame Ouest, Montréal

Le site Web

Tous les documents reçus en version électronique, dont l'étude d'impact et son résumé, ont été déposés dans le site Web du BAPE.

La parution des avis publics par le promoteur

Date	Quotidien	Hebdo régional
30 mars 2009	La Presse	
30 mars 2009	Le Journal de Montréal	
30 mars 2009	Le Devoir	
30 mars 2009	Le Soleil	
30 mars 2009	The Gazette	
1 ^{er} et 15 avril 2009		Les Actualités Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
8 avril 2009		Les Actualités Westmount
2 et 16 avril 2009		Le Messenger Lachine-Dorval
2 et 16 avril 2009		Le Messenger LaSalle
2 et 16 avril 2009		Le Messenger Verdun
2 et 16 avril 2009		La Voix Populaire

1 ^{er} et 15 avril 2009		The Monitor
2 et 16 avril 2009		The Westmount Examiner

Les séances d'information

Date	Le lundi 20 avril 2009 à 19 h 30
Lieu	Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique 75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier Montréal
BAPE : Animation	Julie Olivier, conseillère en communication Sarah Shirley, conseillère en communication
Accueil et prise de notes	Danielle Hawey, conseillère en communication Sophie Hamel-Dufour, analyste
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Danielle Dallaire, chargée de projet
Promoteur	Alain Dubé, ministère des Transports Mario Turcotte, ministère des Transports
Assistance	350 personnes
Durée	5 h

Date	Le mardi 21 avril 2009 à 19 h 30
Lieu	Salle Octogone, Buffet Il Gabbiano 1550, boulevard Lapierre LaSalle
BAPE : Animation	Danielle Hawey, conseillère en communication Sarah Shirley, conseillère en communication
Accueil et prise de notes	Julie Olivier, conseillère en communication Sophie Hamel-Dufour, analyste
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Danielle Dallaire, chargée de projet
Promoteur	Alain Dubé, ministère des Transports Mario Turcotte, ministère des Transports
Assistance	200 personnes
Durée	4 h

Les relations de presse

Plusieurs médias étaient présents lors des deux séances d'information tenues à Montréal. Le 20 avril, six médias étaient représentés, soit *The Suburban*, *The Metropolitan*, *The Gazette*, *CTV* ainsi que *Radio-Canada* et *CBC*. Quant à la séance du 21 avril, six médias étaient également présents, soit *La Presse*, *The Gazette*, *24 Heures*, *Cité Nouvelles*, *Les Actualités Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce* et *Global News*.

La revue de presse

La période d'information et de consultation du dossier par le public a fait l'objet d'une vaste couverture médiatique autant du côté de la presse écrite qu'électronique. Voici quelques médias écrits qui en ont fait mention : *Le Journal de Montréal*, *La Presse*, *Le Devoir*, *24 Heures*, *Métro*, *The Gazette*, *Le Montréal Express* et *Le Messager de Verdun*. Mentionnons également les médias électroniques suivants : *Radio-Canada* radio et télévision, *TVA*, *RDI*, *LCN*, *CIBL*, *CBME*, *CJAD*, *CITE*, *98,5 FM* et *CFQR*.

Les communautés autochtones

À la lecture de la documentation concernant le projet, il est apparu qu'aucune communauté autochtone n'était concernée par les activités du projet. Une discussion avec le coordonnateur aux affaires autochtones du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Daniel Berrouard, a permis d'en arriver à la même conclusion.

Québec, le 11 mai 2009

Julie Olivier, conseillère en communication, chargée du dossier
En collaboration avec Danielle Hawey et Sarah Shirley, conseillères en communication