

COMPLEXE

TURCOT

Le projet de reconstruction du complexe Turcot



Le projet

Situé sur l'île de Montréal, le complexe Turcot se trouve au sud-ouest du centre-ville, plus précisément dans les villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

Construit en 1967, l'échangeur Turcot a pratiquement atteint la fin de sa vie utile après plus de 41 ans de service. Axe majeur de transport de personnes et de marchandises, il est emprunté chaque jour par environ 280 000 véhicules. Les infrastructures sont en mauvais état et nécessitent de plus en plus de travaux de réparation.

Résultat : il se produit un nombre croissant de fermetures partielles ou totales des voies de circulation, ce qui occasionne des détours et des retards pour les usagers ainsi que des augmentations de circulation sur le réseau local. En matière de sécurité routière, on constate des problèmes liés essentiellement à la configuration de l'infrastructure et à la signalisation.

La reconstruction a été jugée la meilleure solution d'intervention pour assurer la longévité des structures, améliorer la sécurité routière, limiter les impacts sur le milieu et assurer l'intégration du projet au milieu urbain.

Ses quatre grands objectifs

1. Optimiser la sécurité, la fiabilité, la fonctionnalité et la longévité des ouvrages ;
2. Intégrer les infrastructures au milieu naturel et urbain ;
3. Réaménager le paysage urbain de cette portion du territoire ;
4. Favoriser et soutenir le développement économique régional.



Le projet de reconstruction du complexe Turcot comprend :

- La reconstruction de l'échangeur Turcot ;
- La reconstruction de l'échangeur de La Vérendrye ;
- La reconstruction de l'échangeur Angrignon ;
- La reconstruction de l'échangeur Montréal-Ouest ;
- La reconstruction de l'autoroute 15 entre l'échangeur Turcot et l'échangeur de La Vérendrye ;
- La reconstruction de l'autoroute 720 entre l'échangeur Turcot et l'avenue Atwater ;
- Le déplacement vers le nord de l'autoroute 20 entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest ;
- Le déplacement des voies ferrées du CN vers le nord le long de la falaise Saint-Jacques, le déplacement d'une portion de l'antenne ferroviaire Domtar, ainsi que la modification de l'accès à l'antenne ferroviaire de Lachine ;
- L'aménagement de nouveaux liens routiers locaux.



Les avantages de la reconstruction

- Augmenter la durée de vie des infrastructures ;
- Accroître la sécurité routière et la fiabilité des ouvrages ;
- Redévelopper l'ancienne gare de triage Turcot ;
- Améliorer l'accès à divers pôles d'activités locales ;
- Intégrer davantage les ouvrages dans leur milieu naturel et urbain ;
- Réduire de 65 % les surfaces de structures ;
- Améliorer la mobilité régionale dans une perspective de développement durable ;
- Faciliter le maintien de la circulation durant les travaux de construction des nouvelles infrastructures.

L'échéancier de réalisation et les coûts

Les travaux de construction et de démantèlement s'échelonnent sur sept ans, soit de la fin de 2009 à la fin de 2016. Toutefois, la mise en service des ouvrages se fera graduellement à partir de 2015, soit cinq ans après le début des travaux.

Le coût total du projet en dollars courants, comprenant les coûts de construction des nouvelles infrastructures routières et les travaux sur les infrastructures ferroviaires, ceux relatifs à la préparation du projet, aux activités immobilières et à la décontamination des terrains, est estimé à 1,5 milliard de dollars.



— Réseau autoroutier
 — Réseau local

Le complexe Turcot est situé sur le territoire de la ville de Montréal, plus précisément dans les arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun, de LaSalle, de Lachine et de Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce ainsi que des villes de Montréal-Ouest et de Westmount.

Rue Cazalais – AVANT



Rue Cazalais – APRÈS





La description du milieu

Le milieu physique

De façon générale, la zone d'étude présente une topographie plane caractéristique du bassin versant du fleuve Saint-Laurent dans la région de Montréal, avec une faible pente, perpendiculaire au canal de Lachine, lequel se déverse dans le Vieux-Port de Montréal. Au nord de la voie ferrée du CN, la falaise Saint-Jacques représente un escarpement d'environ 20 à 30 mètres de haut orienté sud-ouest, nord-est.

La zone d'étude compte deux cours d'eau principaux, tous les deux artificiels : le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc. Puisque le débit du canal de Lachine est régularisé par la présence de déversoirs, la zone d'étude ne compte pas de zones inondables.

Tributaires des activités passées ou actuelles, plusieurs des terrains nécessaires à la réalisation du projet sont contaminés et devront faire l'objet de travaux de réhabilitation selon les usages prévus.

Le milieu bâti

Presque toute la superficie de la zone d'étude se situe en territoire urbanisé et peu de terrains vacants y sont présents, à l'exception de la cour Turcot. La zone d'étude se situe en milieu urbain et le MTQ possède 92% des terrains requis pour la reconstruction du complexe Turcot.

On y trouve plusieurs secteurs urbanisés regroupant différents types d'habitation (résidences unifamiliales, duplex, triplex, etc.) ainsi que de vastes secteurs commerciaux et industriels le long du boulevard de Maisonneuve Ouest et des rues Saint-Jacques, Notre-Dame Ouest, Saint-Patrick et Angrignon.

Traversant d'est en ouest la zone d'étude, le canal de Lachine, lieu historique national géré par Parcs Canada, constitue un axe structurant du paysage. Différentes activités récréatives y sont pratiquées (ex : pêche récréative, navigation de plaisance, vélo, marche, etc.).

Au total, la zone d'étude compte quarante-sept parcs, trois centres récréatifs et de loisirs, trois centres de l'âge d'or et deux centres communautaires. Mentionnons la présence du centre récréatif Gadbois, deuxième en importance sur le territoire montréalais, situé sur la rive nord du canal de Lachine et à l'est de l'échangeur Turcot.

La zone d'étude comprend vingt-deux écoles (primaires, secondaires et autres établissements d'enseignement) ainsi que plusieurs centres de la petite enfance (CPE) et garderies.

Le milieu naturel

L'ensemble de la zone d'étude correspond à un milieu fortement urbanisé. Le milieu naturel présent est principalement associé au canal de Lachine et à la falaise Saint-Jacques, identifiée en tant qu'écoterritoire par la Ville de Montréal.

Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs n'y a identifié aucun écosystème forestier exceptionnel. Aucun milieu humide n'est présent dans la zone d'étude. Selon les informations disponibles, la végétation aquatique du canal de Lachine compte quelques herbiers.

Aucun habitat faunique particulier n'a été identifié dans la zone d'étude. Les inventaires réalisés récemment indiquent qu'au moins huit espèces de mammifères fréquentes en milieux urbains sont présentes sur le territoire de la falaise Saint-Jacques (ex : la marmotte commune). Quelques autres espèces s'ajouteraient sur les rives artificielles du canal de Lachine (ex : castors, lapin à queue blanche).

Aucune observation d'espèces d'amphibiens n'a été faite lors des inventaires fauniques de la falaise Saint-Jacques, par contre la couleuvre brune, une espèce considérée vulnérable, y a été observée. De plus, l'inventaire ornithologique a permis d'y observer 65 espèces d'oiseaux.



Les caractéristiques et les impacts du projet



Rue Roberval – APRÈS

Les caractéristiques

Intégration optimale au milieu

- Le concept retenu propose la construction des nouvelles infrastructures routières sous les infrastructures existantes ou adjacentes à celles-ci. Ces nouvelles infrastructures seront construites en grande partie au sol.
- L'option du verdissement a été retenue pour ce projet. Les talus, paliers et remblais ainsi que les espaces résiduels dans les échangeurs seront aménagés et paysagés (plantation d'arbres et d'arbustes, aménagement d'espaces publics, etc.) de manière à ce qu'ils s'intègrent harmonieusement au tissu urbain environnant.
- Les rues qui seront construites ou réaménagées dans le cadre du projet seront dotées de trottoirs suffisamment larges pour que les piétons puissent y circuler en sécurité. Une attention particulière sera accordée à l'aménagement des passages pour piétons et cyclistes sous les ponts d'échangeur.
- Une piste multifonctionnelle sera aménagée au pied de la falaise Saint-Jacques.
- Le traitement architectural des structures sera particulièrement soigné.

Le développement économique régional

- Le déplacement de l'autoroute 20 et la relocalisation des voies du CN au pied de la falaise Saint-Jacques permettront de désenclaver les terrains de l'ancienne gare de triage Turcot.
- Le projet permettra de maintenir ou de créer plus de 23 000 emplois durant les sept années de sa réalisation.

L'accès aux pôles d'activité

- Le centre Gadbois, le nouveau Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et plusieurs zones industrielles et commerciales sont limitrophes : les nouveaux aménagements amélioreront leur accessibilité.

Le développement du transport en commun et du transport actif

- Un corridor est prévu afin de faciliter l'implantation éventuelle d'un lien ferroviaire entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal.
- Un corridor est prévu pour une voie réservée au transport collectif (taxi, autobus, covoiturage) au centre de l'autoroute 20, dans chaque direction, entre la limite ouest du projet et l'échangeur Turcot.
- Des mesures préférentielles sont prévues pour les autobus sur les rues Notre-Dame et Pullman.
- Le projet intègre l'aménagement ou le réaménagement d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes dans la zone d'intervention du projet.



Rue Roberval – AVANT

Les impacts du projet

Plusieurs mesures d'atténuation ont été proposées afin de réduire, voire même d'éliminer, les impacts potentiels appréhendés sur les composantes des milieux naturels et humains pendant la construction et la durée de vie des nouvelles infrastructures.



Impact humain

- Le MTQ, de concert avec la Société d'habitation du Québec et la Ville de Montréal, finalise un projet Accès-Logis dans l'objectif de maintenir le parc de logements abordables existant et d'offrir la possibilité aux personnes devant être relocalisées de demeurer dans le secteur.
- Des mesures d'accompagnement et d'aide à la relocalisation des personnes et des ménages touchés par le projet sont également prévues par le MTQ, en collaboration avec l'Office municipal d'habitation de Montréal.

Impact sonore

- Huit murs antibruit seront mis en place, dont deux dans le secteur de La Vérendrye, quatre dans Saint-Henri et deux dans le secteur Montréal-Ouest. Un segment du mur existant dans la portion ouest de la rue Elm (Montréal-Ouest) sera rehaussé. De façon générale, le niveau sonore diminuera de 1 à 15 décibels.

Impact sur la qualité de l'air

- L'impact général du projet sur la qualité de l'air sera neutre.
- La qualité de l'air en 2016 sera meilleure comparativement à la situation actuelle.





Falaise Saint-Jacques – **APRÈS**

Impact sur le paysage et le patrimoine

- Des mesures d'atténuation seront appliquées afin de minimiser les interventions de coupe et de stabilisation pour maintenir le plus possible l'intégrité de la falaise Saint-Jacques.
- Une étude d'aménagement et d'intégration urbaine a été réalisée et les concepts proposés sont intégrés au projet.
- Des mesures spécifiques à la protection du canal de Lachine et du secteur du village des Tanneries, qui possède un intérêt patrimonial et social, sont prévues.
- Dans l'emprise du tracé retenu pour le projet de réaménagement, des forages et des sondages archéologiques exploratoires seront effectués afin de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans les espaces requis pour la réalisation du projet.

Impact sur le transport collectif et le transport actif

- Un corridor est destiné au projet de construction d'un lien ferroviaire entre l'ouest de l'île, l'aéroport Trudeau et le centre-ville. Des mesures préférentielles de transport en commun dans l'axe de la rue Notre-Dame et la possibilité d'y construire une voie réservée pour desservir les futurs développements dans la cour Turcot sont aussi prévues.
- Un corridor est prévu pour une voie réservée pour le transport collectif (taxi, autobus, covoiturage) au centre de l'autoroute 20, dans chaque direction, entre la limite ouest du projet et l'échangeur Turcot. Une piste multifonctionnelle reliée au réseau cyclable prévu à l'ouest et à l'est du projet sera aménagée dans la zone tampon réservée au pied de la falaise Saint-Jacques.



Falaise Saint-Jacques – **AVANT**

Les impacts lors des travaux

Sur le réseau local

- La circulation sur les structures existantes sera maintenue durant toute la durée des travaux afin d'éviter le débordement de la circulation dans le réseau local.



Rues Saint-Rémi et Laurendeau – AVANT

Sur le milieu naturel

- Des mesures particulières sont aussi proposées pour la protection des espèces fauniques à statut particulier potentiellement présentes. En ce qui concerne la faune (terrestre, aviaire et aquatique), il est proposé de limiter dans la mesure du possible la durée des travaux et d'effectuer les travaux en dehors des périodes de pointe des activités fauniques.
- Les impacts appréhendés sur la végétation sont surtout liés aux activités de déboisement. L'application de mesures d'atténuation courantes permettra de limiter les effets environnementaux négatifs. La plantation de nouveaux arbres dans le cadre du projet compensera et dépassera les pertes reliées au déboisement.

Sur le chantier

- De manière générale, les entrepreneurs du chantier devront respecter les normes municipales en mettant en place les mesures d'atténuation appropriées, dont celles de la Ville de Montréal qui concernent la gestion des eaux et le contrôle des poussières.
- Pour réduire les impacts sonores associés aux travaux de construction, les entrepreneurs devront respecter les exigences spécifiées au devis spécial du Ministère portant sur la gestion du bruit durant les travaux routiers et mettre en place les mesures d'atténuation appropriées.
- Les entrepreneurs devront aussi effectuer un suivi acoustique ponctuel durant les travaux dans les zones sensibles au bruit, afin de s'assurer du respect des niveaux autorisés et de l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place.
- Les impacts appréhendés sur la qualité de l'air par les poussières seront réduits par l'application des mesures d'atténuation courantes, dont l'arrosage des structures lors de la démolition et le nettoyage quotidien des rues.
- Plusieurs mesures courantes concernant la stabilisation des sols, la circulation de la machinerie lourde et des accès au chantier, ainsi que la gestion adéquate des hydrocarbures seront appliquées.
- Toutes les mesures seront prises afin qu'il n'y ait aucune contamination qui puisse atteindre la propriété fédérale du canal de Lachine ainsi que le canal de l'Aqueduc. Lors des travaux en eau, des mesures particulières seront appliquées et on procèdera aux travaux durant les périodes les moins sensibles pour le milieu aquatique;

Rues Saint-Rémi et Laurendeau – APRÈS



- Lors du démantèlement des ouvrages existants et des travaux de construction pouvant affecter la qualité de l'eau du canal de l'Aqueduc, il est proposé de récupérer et d'acheminer les eaux de drainage du chantier et celles requises lors des travaux de démolition vers un site de traitement conforme.
- La gestion des sols s'effectuera en conformité avec les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, notamment, celles de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés pour les sols contaminés.

