

## Reconstruction du complexe Turcot

### Complément d'information sur la mesure d'atténuation no 19 mentionnée dans l'étude d'impact sur l'environnement

#### Étude sur les mesures préférentielles pour autobus

##### Le mandat

Le ministère des Transports (MTQ) a confié au consortium SNC-Lavalin | CIMA+ le mandat de proposer des mesures préférentielles pour autobus dans le corridor de l'autoroute 20 soit entre la 55<sup>e</sup> Avenue à l'ouest et le centre-ville de Montréal à l'est.

Les solutions devront être proposées en fonction de trois situations :

- État actuel (Solutions aux restrictions actuelles liées aux travaux de sécurisation des infrastructures);
- Durant les travaux de réfection des échangeurs Turcot et St-Pierre et en fonction du phasage des travaux anticipés (mesures de mitigation);
- Après les travaux, identifier les mesures de mitigation, mises en place pendant les différentes phases des travaux, qui deviendraient permanentes.

##### Les partenaires

Le MTQ travaille avec la Société de transport de Montréal (STM), la Ville de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui représente les Conseil intermunicipaux de transport (CITSO et CITHSL)<sup>1</sup> provenant de la Rive-Sud de Montréal par le pont Mercier.

##### Les objectifs

Les partenaires veulent que le consortium identifie les mesures préférentielles pour autobus qui permettront aux organismes de transport publics, tels que la STM et les CIT, ainsi qu'aux autres exploitants d'autobus

- d'améliorer la rapidité et la qualité du service offert pendant les travaux;
- d'offrir une alternative valable et fiable aux déplacements en automobile;
- d'améliorer la satisfaction de la clientèle;
- de réduire les impacts sur la circulation des différentes phases de travaux du projet Complexe Turcot.

##### Calendrier de l'étude

Le mandataire a débuté ses recherches et analyses au début du mois de mars et l'étude des mesures d'atténuation doit être terminée pour la fin du mois de mai 2009.

##### État d'avancement de l'étude

Le mandataire a presque terminé la caractérisation de la situation actuelle au chapitre de l'utilisation du sol et au chapitre du réseau routier (autoroute et artères) et du réseau

---

<sup>1</sup> CIT du Sud-Ouest et CIT du Haut Saint-Laurent

de transport en commun autant pour le volet offre de transport que pour celui de la demande.

Le consortium a identifié deux familles de solutions possibles, dont chacune comporte deux ou trois options étudiées en profondeur :

- L'implantation d'une voie réservée bidirectionnelle sur le réseau local : options des rues Saint-Patrick, Notre-Dame ou St-Jacques combinées à la mise en place de mesures préférentielles sur Atwater afin de rejoindre la voie réservée existante sur le boulevard René-Lévesque. Chacune de ces options est en relation avec les stations Place-Saint-Henri et Lionel-Groulx dans le but de permettre aux usagers de connecter avec le réseau de métro le plus rapidement possible;
- Des mesures d'atténuation sur l'autoroute 20 : tronçons de voie réservée situés à gauche ou à droite des voies de circulation permettant de contourner les zones de congestion. Ces mesures seraient combinées à des mesures préférentielles mises en place sur Atwater afin de rejoindre la voie réservée existante sur le boulevard René-Lévesque.

Plus particulièrement, le consortium évalue actuellement la préfaisabilité des diverses solutions. Une analyse fine de la géométrie et de l'environnement urbain est en cours pour la rue St-Patrick afin d'implanter une voie réservée en rive dans chacune des directions. Cette voie réservée serait utilisée en périodes de pointe, ou en tout temps si les résultats de l'étude le justifient. Les options St-Jacques et Notre-Dame sont actuellement à l'étude et le consortium doit évaluer la préfaisabilité d'y implanter des mesures préférentielles.

Quant à l'autoroute 20, des mesures qui permettraient de minimiser les impacts dus à une file d'attente sont analysées. Des discussions sont actuellement en cours avec la STM au sujet d'une voie réservée qui serait implantée soit à gauche, soit à droite des voies de circulation de l'autoroute.

L'ensemble des mesures étudiées permettraient d'accommoder les 15 lignes de la STM et les lignes des CIT qui passent dans la zone de construction du complexe Turcot. Les différentes mesures proposées tiendront compte de l'échéancier et des phases de la construction.

#### Rencontre avec les partenaires

À ce jour, trois rencontres ont eu lieu entre le mandataire et les partenaires pour la présentation des solutions à l'étude et une autre rencontre est prévue dans la semaine du 25 mai.

De plus, le mandataire a rencontré les chefs d'opération de la STM au début du mois d'avril pour connaître la réceptivité des chauffeurs d'autobus sur les mesures préférentielles proposées sur l'autoroute 20 en regard de leur expérience de conduite des autobus en voies réservées localisées à gauche ou à droite des voies de circulation. Une autre rencontre est planifiée d'ici la fin du mois de mai 2009.

2009-05-21

Ministère des Transports

Direction de l'Île-de-Montréal