



Projet de reconstruction du complexe Turcot

Rectificatifs sur les mémoires déposés à la commission du BAPE

22 juillet 2009





PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

Rectificatifs sur les mémoires déposés à la commission du BAPE

Approuvé par :



Alain M. Dubé, ing., M.Sc.
Directeur

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

TABLE DES MATIÈRES

DM2	TABLE DE TRAVAIL TURCOT.....	1
DM4	FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.....	1
DM9	LOUISE GIRARD	1
DM10	NADIA ALEXAN	2
DM11	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LASALLE.....	2
DM12	PARTI VERT DU QUÉBEC	2
DM14	PRÉVENTION SUD-OUEST	4
DM15	LES AMIS DE MEADOWBROOK.....	5
DM17	JULIE COUTURE	5
DM18	REGROUPEMENT DES ORGANISMES POUR LES AÎNÉS ET SUD-OUEST DE MONTRÉAL.....	5
DM19	QUÉBECKYOTO	6
DM20	MIREILLE GAGNON.....	7
DM21	PAUL LEGAULT	7
DM22	PIERRE SÉGUIN.....	8
DM23	REGROUPEMENT INFORMATION LOGEMENT	8
DM24	FLORENCE JUNCA-ADENOT & DAVID HANNA (UQAM)	8
DM25	PARTI QUÉBÉCOIS DE SAINT-HENRI – SAINTE-ANNE.....	11
DM26	HOME DEPOT CANADA.....	11
DM27	CLAIRE GAGNON	11
DM37	COMITÉ LOFTS 780.....	12
DM38	CONSEIL COMMUNAUTAIRE NOTRE-DAME-DE-GRÂCE	12
DM39	ARRONDISSEMENT DE LASALLE	13
DM40	QUÉBEC SOLIDAIRE.....	13
DM42	CONSEIL CENTRAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN CSN	13
DM44	POPIR – COMITÉ LOGEMENT	14
DM46	MOBILISATION TURCOT	15
DM47	SELBY CAMPUS INC.	16

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

DM50	VISION MONTRÉAL.....	17
DM52	COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL.....	19
DM53	GREEN COALITION.....	19
DM54	REGROUPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU SUD-OUEST (RESO)	19
DM56	PRO-VERT SUD-OUEST	19
DM57	COMITÉ ENVIRO-POINTE DE POINTE-SAINT-CHARLES.....	19
DM60	ASSOCIATION POUR LA SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC	21
DM61	ARRONDISSEMENT SUD-OUEST.....	21
DM62	THIERRY ST-CYR	23
DM63	AMT & ADM.....	23
DM65	CONCERTATOIN VILLE-ÉMARD / CÔTE ST-PAUL	23
DM68	SOPHIE THIÉBAUT.....	23
DM69	DANIEL GUILBERT.....	24
DM70	ENVIRONNEMENT JEUNESSE (ENJEU)	24
DM71.1	LOUIS BOURQUE.....	25
DM72	PIERRE ZOVILÉ.....	25
DM76	AQLPA	25
DM78	ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE	26
DM81	MOUVEMENT AU COURANT	28
DM86	AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL.....	28
DM87	PROJET VILLE EN SANTÉ DE WESTMOUNT.....	29
DM88	PIERRE GAUTHIER	29
DM90	GILLES BEAUDRY.....	30
DM92	MARIE-HÉLÈNE SIMON	31
DM96	CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL.....	31
DM98	FRANCIS LAPIERRE	32
DM103	FRANCIS CASAUBON	34
DM106	LE COMITÉ DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE DU QUARTIER SAINT-PIERRE (CRUISP).....	34

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

DM2 TABLE DE TRAVAIL TURCOT

- **Page 3** : « *le MTQ non seulement maintient, mais augmente la capacité de débit de l'échangeur par l'adoucissement des courbes et l'ajout d'accotement de chaque côté des chaussées – un concept imposé par les normes rurales de la Transcanadienne!* »

Rectificatif : Le MTQ applique ici les normes de conception d'autoroute à 4 ou 6 voies en milieu urbain (voir DA46).

- **Page 3** : « *Aucune considération pour le transport en commun sinon la possibilité d'ajouter une voie réservée aux autobus.* »

Rectificatif : Les mesures suivantes sont prévues dans le projet: voie réservée au centre de l'autoroute 20, mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame et protection du corridor ferroviaire pour la desserte aéroportuaire. De plus, une étude visant à identifier des mesures préférentielles pour le transport en commun (volet autobus) à mettre en place avant et pendant les travaux est en cours (voir DA49).

DM4 FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

- **Page 3** : « *Chaque jour, 280 000 véhicules circulent sur le complexe Turcot...* »

Rectificatif : 280 000 véhicules en 2003 et 290 000 véhicules à l'heure actuelle.

- **Page 3** : « *La destruction de structures de 25 à 30 mètres et la construction de structures ayant une élévation de 2 à 6 mètres.* »

Rectificatif : La hauteur des structures actuelles dans les échangeurs varie entre 1 et 30 mètres et une grande partie de l'A-20 est au sol. La construction des nouvelles infrastructures comprend :

- 45 % en remblai de plus de 1 m;
- 28 % au sol (entre 1 m en remblai et 1 m en déblai);
- 11 % en déblai de plus de 1 m sous le niveau du sol;
- 8 % en déblais remblais;
- 8 % en structure.

DM9 LOUISE GIRARD

- **Page 3** : « *Un manque à gagner annuel de 18 000 \$* ».

Rectificatif : L'établissement de l'indemnité à être versée sera notamment guidée par le principe suivant: « L'indemnité à être versée, ne doit ni enrichir, ni appauvrir le propriétaire dont l'immeuble est requis pour les fins de construction ou de reconstruction d'un projet routier.»

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

DM10 NADIA ALEXAN

- *Page 3* : « Avec les expropriations prévues par le projet, 200 familles de St-Henri seront déplacées ou jetées à la rue... »

Rectificatif : Aucune famille ne sera jetée à la rue; les quelques 166 ménages seront relocalisés.

DM11 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LASALLE

- *Page 17* : «... la capacité de l'échangeur Angrignon tel que prévu sera (...) insoutenable lors du développement du futur secteur Turcot. »

- *Page 17* : « L'échangeur Angrignon dans sa forme prévue au projet ne permettra pas d'assurer la circulation entre LaSalle et le réseau autoroutier métropolitain... »

Rectificatif : Le projet bonifie les accès au réseau autoroutier à partir de l'échangeur Angrignon. Il répond avantageusement à la demande actuelle et future. L'intersection Angrignon et Notre-Dame sera réalisée sous forme étagée, ce qui facilite les changements de direction et les accès aux différents axes.

DM12 PARTI VERT DU QUÉBEC

- *Page 7* : « Les représentations du MTQ au BAPE ont consisté en une argumentation assez limitée : ... b) répondre à une demande croissante de transport automobile provenant des couronnes nord et sud pour éviter la congestion. »

Rectificatif : Le MTQ n'a jamais mentionné que l'un des objectifs du projet était de répondre à la demande croissante de déplacements provenant des couronnes nord et sud. Au contraire, le MTQ a choisi de maintenir la capacité actuelle du complexe.

- *Page 12* : « Votre commission recommandait également le développement d'une ligne de train de banlieue de passant par Laval. ... Malgré le fait que cette ligne était planifiée par l'AMT et recommandée par votre commission, le ministère des Transports la fera disparaître du projet du train de l'est quelques années plus tard. »

Rectificatif : La planification du réseau de trains de banlieue relève de l'AMT. C'est l'AMT qui effectue le choix des tracés.

- *Page 17* : « Pour le complexe Turcot, le ministère des Transports prévoit avec la réalisation de son projet une augmentation de 7 % des émissions des GES entre 2006 et 2016, ceux-ci passant de 5,9 Mt à 6,3 Mt. »

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

Rectificatif : Il y a erreur dans la citation et l'interprétation de ces chiffres. Dans DA11, il est indiqué que l'impact propre du projet Turcot sur les émissions en pointe du matin pour la journée ouvrable de l'automne 2016 est une diminution marginale du bilan régional des émissions de GES, celles-ci passant de 6,29 à 6,28 kilotonnes (et non mégatonnes). Dans DA57, il est indiqué que le bilan des émissions de GES pour la situation de référence 2006, en période de pointe du matin, est de 5,92 kilotonnes (et non mégatonnes). Les chiffres cités par le Parti Vert du Québec ne correspondent donc pas à l'impact du projet Turcot mais plutôt à la croissance des GES anticipée à l'échelle de l'ensemble de la région métropolitaine.

- **Page 17 :** *« Lors des audiences, M. Dubé estimait à seulement 10 000 tonnes les émissions de GES générées pendant la construction. Or, la production d'une tonne de béton émet 0,7 tonne de GE. La reconstruction du complexe Turcot utilisera 140 000 m³ de béton et comme le béton possède une masse volumique d'environ 2 400 kg/m³, la fabrication du béton du complexe émettra 235 000 tonnes de CO₂. Soit plus de 20 fois plus que ce qu'annonce le MTQ ! »*

Rectificatif : L'estimation des émissions de GES produites par le projet, les hypothèses de calcul ainsi que les références utilisées sont décrites dans DA68. Les émissions considérées sont estimées à 17 000 tonnes de CO₂.

- **Page 18 :** *« On estime le taux annuel de captation des arbres à environ 0,8 t de carbone par hectare, il faudra donc environ 4 000 ha ou encore 40 km² pour neutraliser la seule production du béton sur 20 ans. »*

Rectificatif : En utilisant le taux de captation préconisé par Agriculture et Agroalimentaire Canada (voir DA68), et en considérant une densité de plantation de 400 arbres par hectare, on obtient une capacité de captation moyenne de 200 tonnes par hectare.

- **Page 23 :** *« Or, c'est le ministère des Transports qui a retranché la voie réservée qui était prévue sur le futur pont de l'autoroute 25 »*

Rectificatif : Le projet de l'autoroute 25 comprend des voies réservées aux autobus qui seront aménagées sur les voies de desserte de l'autoroute. Aucune voie réservée n'est prévue sur le pont puisque ce dernier comprend trois voies par direction alors que l'autoroute 25 aura deux voies par direction en amont et en aval du pont.

- **Page 26 :** *« Le MTQ a projeté d'ajouter une voie dédiée au transport collectif sur l'autoroute 20. Mais selon la définition retenue par le MTQ sur le transport collectif, cette voie réservée sera pour les autobus, le covoiturage et les taxis. »*

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

Rectificatif : Des études sont présentement en cours afin de déterminer les usages précis de cette voie, à savoir si elle sera réservée exclusivement aux taxis et aux autobus ou si elle sera en plus affectée au covoiturage (voir PR8.6).

- **Page 33 :** « *Aucune mise à jour des données sur les déplacements en automobile et le camionnage au MTQ. Le MTQ n'a pas non plus révisé son scénario de croissance économique depuis 2000 et la situation relative aux déplacements en automobile n'a pas non plus été évaluée. La fiabilité des données obtenues par les modélisations faites par le ministère est faible et ne permet pas de faire un portrait juste des déplacements et d'évaluer les incidences des interventions envisagées pour le complexe Turcot... »*

Rectificatif : Le MTQ ne produit pas de scénario de croissance économique. L'approche est basée sur une projection spatialisée à fine échelle de la croissance démographique (voir DA21), le tout s'arrimant aux projections macroscopiques officielles de l'Institut de la statistique du Québec. Il en découle des effectifs de population « active », auxquels on applique des taux de production de déplacements « à motif travail » en fonction des comportements observés dans le passé à l'aide des Enquêtes Origine-Destination métropolitaines. La méthode tient compte de l'évolution de ces taux d'activité. La projection régionale de demande sur laquelle est basée l'étude d'impact du projet Turcot a été produite en 2006 (et non 2000) avec les données les plus récentes disponibles à ce moment-là.

DM14 PRÉVENTION SUD-OUEST

- **Page 9 :** « *... le projet de le reconstruire sur des talus, tel qu'il est proposé par le MTQ, ne ferait qu'augmenter les effets néfastes sur la santé de la population avoisinante... »*

Rectificatif : Que le projet soit construit en structure ou sur talus, à hauteur et localisation identiques, les niveaux d'émission des polluants sont les mêmes.

- **Page 10 :** « *Il nous faut aussi songer au futur Centre universitaire de santé McGill... Cet important centre de services se doit d'être facilement accessible à la population du sud-ouest. Cependant, les talus proposés, dans l'actuel projet Turcot, constitueraient une barrière géographique réduisant les modes d'accès au centre. »*

Rectificatif : Les accès au CUSM sont assurés par les liens Notre-Dame, St-Rémi, chemin de la Côte-St-Paul, De Courcelle, St-Antoine, convergeant vers les nouveaux aménagements des boulevards Pullman et St-Jacques. La barrière géographique dans ce secteur est principalement due à la falaise St-Jacques.

- **Page 11 :** « *La présence de talus est non souhaitable, car ceux-ci augmenteraient la tentation de traverser les voies rapides à pied pour prendre des raccourcis. »*

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

Rectificatif : Les murs antibruit infranchissables, les clôtures et les aménagements à proximité des secteurs résidentiels seront dissuasifs et sécuritaires.

DM15 LES AMIS DE MEADOWBROOK

- **Page 12 :** « *The Turcot Interchange reconstruction also provides an ideal opportunity for the MTQ, (ministère des Transports), to exchange land with Groupe Pacific, the owner and developer of Meadowbrook to build a Transit Oriented Development on the vacant Turcot Yard...* »

Rectificatif : Ce qui est proposé n'est pas un échange de terrains, mais une cession gratuite d'un immeuble gouvernemental.

DM17 JULIE COUTURE

- **Page 2 :** « *Et s'il était vrai que les voitures qui circuleront au Québec d'ici 7 ans seraient moins polluantes que celles d'aujourd'hui (et tant mieux si c'est le cas), il s'en trouverait que la qualité de l'air s'améliorerait pour la majorité des Montréalais sauf pour les résidents du secteur 720 (et d'autres secteurs touchés par ce projet).* »

Rectificatif : Les modélisations de la qualité de l'air effectuées ont montré que la qualité de l'air s'améliorera pour tous les secteurs de la zone d'étude en 2016 comparativement à la situation actuelle.

DM18 REGROUPEMENT DES ORGANISMES POUR LES AÎNÉS ET SUD-OUEST DE MONTRÉAL

- **Page 5 :** « *... le Ministère des Transports du Québec (MTQ) ne semble prendre aucunement en considération le plan de transport de Montréal...* »

Rectificatif : Le MTQ tient compte des 11 chantiers prioritaires pertinents du Plan de transport de Montréal, soit les chantiers #2, 6, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19.

- **Page 6 :** « *1. Proposition :... De plus, le MTQ veut réduire le nombre de bretelles...* »

Rectificatif : Le projet maintiendra la fonctionnalité des mouvements dans l'échangeur Turcot, améliorera la fonctionnalité des échangeurs Montréal-Ouest et Angrignon et ajoutera des mouvements dans l'échangeur De La Vérendrye.

- **Page 10 :** « *L'étude d'impact identifie quelques secteurs où l'impact sonore résiduel... du projet demeure moyen ou fort* »

Rectificatif : Les tableaux de l'annexe C – Rapport sectoriel : Étude d'impact sonore, Section 2.4.4, p. 46-47, ne font pas mention de niveau fort.

- **Page 13 :** « *... par le boulevard De La Vérendrye. Ce dernier sera creusé en tunnel il fait aussi l'objet d'une reconversion en échangeur de surface et non plus aérien.* »

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

Rectificatif : Le nouvel échangeur De La Vérendrye sera un point d'étagement sous lequel le boulevard De La Vérendrye se prolongera au niveau du sol jusqu'au boulevard St-Patrick, il ne s'agit donc pas d'un tunnel.

DM19 QUÉBECKYOTO

- **Page 1** : « *Soulignons que les représentants du MTQ prétendent que les nouvelles normes annoncées par M. Obama suffiront pour assurer une stabilisation, voir une réduction des GES dans le secteur Turcot.* »

Rectificatif : Le MTQ n'a pas prétendu que les nouvelles normes d'émissions annoncées par M. Obama contribueraient à diminuer les GES dans la zone d'étude. Comparé à un scénario où le statu quo serait maintenu en 2016, les émissions de GES, suite à la réalisation du projet, ne varieraient que très légèrement (-0,15 % pour la période de pointe du matin). Lors des séances d'information et de la première partie de l'audience publique, l'annonce de la nouvelle orientation du gouvernement Obama concernant les nouvelles normes d'efficacité énergétique pour le parc automobile n'était pas encore faite (cela s'est produit le 19 mai). En lien avec DA57, le MTQ a expliqué (voir DT5, lignes 3125 à 3140) que les prévisions du bilan des GES montrées ne prenaient pas en compte la pénétration des nouvelles technologies véhiculaires, car il n'existe actuellement aucune norme ou loi qui en fixerait les exigences, et qu'une telle prise en compte n'aurait été que spéculative. L'impact de l'évolution des technologies de motorisation sur la réduction du bilan des GES sera de toute évidence extrêmement significative à moyen et long terme.

- **Page 1** : « *En plus, les dispositions sont prises pour augmenter la limite de vitesse de 70 à 100 km/heure, en élargissant les voies, ce qui entraînera une augmentation immédiate des émissions de GES.* »
- **Page 3** : « *Par ailleurs, l'élargissement des voies est-ouest permettra l'augmentation de la limite de vitesse de 70 km/h à 100 km/h.* »

Rectificatif : La limite de vitesse prescrite à l'ouverture du nouveau concept sera toujours 70 km/h.

- **Page 2** : « *Déjà les projets du pont sur l'autoroute 25, avec une augmentation de 100,000 véhicules par jour...* »

Rectificatif : La condition n°2 du Décret du Gouvernement du Québec n° 1243-2005 exige que le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur le pont de l'A-25 n'excède pas 68 000 véhicules par jour, avec une marge d'erreur de 10 %. Ces déplacements ne sont pas de nouveaux déplacements induits par le pont et ils auraient existé et se seraient distribués sur d'autres corridors routiers, éventuellement dans des créneaux horaires étalés, en l'absence du nouveau pont.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 3 :** « Il est à noter que la reconfiguration du lien Décarie sud/720 est nécessaire seulement dans le cas d'une augmentation de la limite de vitesse sur le tronçon 20-720. »

Rectificatif : La reconfiguration de la bretelle pour le mouvement de l'A-15 Sud vers l'A-720 Est vise à améliorer la sécurité en assurant une meilleure distance de visibilité d'arrêt à l'automobiliste dans l'éventualité d'une panne, d'un arrêt brusque de la circulation ou encore pour éviter une collision avec un objet sur la chaussée.

DM20 MIREILLE GAGNON

- **Page 2 :** « Il n'y a actuellement aucun projet en chantier ou finalisé. Il y a donc un problème à court terme, car l'offre locative ne serait arrivée à temps pour pallier au manque de logement dû aux expropriations. »

Rectificatif : Les acquisitions immobilières résidentielles ne seront complétées qu'en juin 2011, ce qui permet de mettre en place les logements de remplacement.

- **Page 2 :** « En coupant les accès vers les autres quartiers, cela crée une barrière psychologique et crée une impression de confinement à l'intérieur d'un secteur donné. Il faudra soit prendre l'autoroute pour se rendre dans le quartier à proximité ou emprunter des tunnels piétonniers qui n'ont rien pour rassurer la population.

Rectificatif : Le projet ne coupe pas d'accès vers les autres quartiers et ne propose pas de passages en tunnel piétonnier. Des trottoirs seront construits sur les rues et boulevards réaménagés dans le cadre du projet.

- **Page 3 :** « Les données ont été estimées pour 2016, mais ne donnent aucun renseignement sur les effets sur la santé des résidents d'ici-là et même après. De plus, aucune documentation relative aux effets à court, moyen ou long terme sur la santé n'a été fournie avec l'étude d'impact. »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM57.

- **Page 3 :** « De plus, je ne peux comprendre que, suite à l'adoption de la Loi sur le développement durable, que la structure du complexe Turcot soit faite en béton.. »

Rectificatif : Le MTQ n'a pas retenu de matériaux spécifiques pour la construction des structures.

DM21 PAUL LEGAULT

- **Page 7 :** « ...Il faut préserver l'accès au vieux pont de l'Église et à la piste cyclable du canal Lachine. »

Rectificatif : L'accès au vieux pont de l'Église est conservé pour le transport actif de même que l'accès à la piste cyclable du canal de Lachine.

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

DM22 PIERRE SÉGUIN

- *Page 2* : « À la soirée d'information, vous avez mentionné que la circulation des véhicules se situait de 276,000 utilisateurs par jour et avec la reconstruction une légère hausse qui s'établirait à 320,000 dans une perspective de 10 à 15 ans. »

Rectificatif : Le nombre de véhicules qui transitent actuellement par l'échangeur Turcot est de 290 000 et sera de 304 000 à la fin des travaux en 2016.

DM23 REGROUPEMENT INFORMATION LOGEMENT

- *Page 7* : « une compensation financière représentant 3 mois de loyer et couvrant les frais occasionnés par un déménagement.... ».

Rectificatif : L'indemnité de trois mois de loyer ainsi que les frais de déménagement représentent l'indemnité de base et tous les autres dommages ou préjudices directement liés à la relocalisation d'un locataire, s'ils sont justifiés, pourront faire l'objet d'une compensation.

- *Page 7* : « l'aide au relogement soutenue par l'Office municipale de Montréal (OMHM), ne peut être offerte qu'à une partie des ménages qui sont admissibles au programme HLM ».

Rectificatif : L'aide au relogement qui sera offerte par l'OMHM ne consiste pas à inscrire les ménages sur la liste d'attente pour les HLM ou à les mettre en priorité sur cette liste. Elle consiste en une aide pour la recherche de logement (prise en compte des besoins, visites de logements potentiels, etc.) et d'aide au déménagement proprement dit.

DM24 FLORENCE JUNCA-ADENOT & DAVID HANNA (UQAM)

- *Page 3* : « ... Aucune référence à un train de mesures en transports collectifs. »

Rectificatif : L'exercice d'évaluation du transfert modal réalisé par le MTQ et ses partenaires (AMT et STM) se base sur la « bonification vraisemblable de l'offre TC dans le bassin desservi, en fonction d'un ensemble de projets permettant une amélioration substantielle de l'offre de transport collectif (ex : navette aéroportuaire, voies réservées, mesures préférentielles, bonification des lignes d'autobus (STM, CIT) et des lignes de train de banlieue, etc.) » (voir DA12 et DA48).

- *Page 4* : « Total : 44 450 nouveaux usagers en transport collectif par jour... »

- *Pages 12 à 14* : Estimations par élément.

Rectificatif : Cette estimation pourrait inclure plusieurs doubles comptabilisations entre projets mutuellement concurrents. Ce chiffre correspond aussi à un double

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

comptage quotidien des usagers (déplacements aller et retour) alors que les estimations fournies dans DA48 sont unidirectionnelles et ne couvrent que les déplacements réalisés durant la période de pointe du matin dans le bassin spécifique du corridor A-20.

- o **Page 10** : « *Le modèle du MOTREM, basé sur les prévisions tendancielle, a des difficultés à prévoir des changements de comportements modaux, des nouveaux services intégrés de transport collectifs et actifs [...], l'impact des hausses importantes du prix de l'essence sur les choix autres que l'auto solo, ou encore l'impact des contraintes fixées pour limiter l'usage de l'auto (par exemple, moins de voies routières disponibles, péage urbain, stationnements diminués ou plus coûteux au centre, etc.).* »

Rectificatif : Le scénario tendanciel du MTQ reflète les tendances les plus lourdes qui façonnent la demande en transport, soit l'évolution démographique spatialisée, l'évolution des taux de participation à l'emploi et des taux de motorisation et l'évolution de l'attractivité relative des divers pôles d'emplois à l'intérieur du territoire métropolitain (voir DA21). Dans les prévisions tendancielle du MTQ, les comportements modaux sont révélés par la plus récente enquête O-D métropolitaine, et gardés a priori stables pour chaque strate de clientèle. La modélisation des transferts modaux associés à de nouveaux services TC est un processus qui doit être conduit en s'astreignant à définir de façon précise chacune des interventions envisagées, ce qui n'était pas possible dans le cadre du projet Turcot (voir DA48). Pour tenir compte de l'augmentation des prix de l'essence à l'horizon 2016, il faudrait pouvoir la pronostiquer par rapport à l'augmentation du coût de la vie, tout en faisant des hypothèses sur la pénétration dans le parc automobile des nouvelles motorisations (diminution des cylindrées, véhicules hybrides et électriques, etc.). Quant aux contraintes à l'usage de l'auto, le modèle peut en tout temps tenir compte des diminutions autant que des ajouts de capacité routière, tout comme de la présence de péages routiers. Le modèle du MTQ pourrait tenir compte de scénarios sur l'offre de stationnement, à travers un mécanisme de pénalisation du temps routier reflétant soit sa tarification ou encore la recherche de places plus éloignées.

- o **Page 11** : « *À titre d'exemples, le MTQ évaluait à 820 nouveaux usagers du TC l'achalandage du futur train de Blainville, en utilisant son modèle, et questionnait sa pertinence.* »

Rectificatif : Il ne nous a pas été possible de retracer l'estimation à laquelle les auteurs réfèrent et dont le MTQ aurait été l'auteur. On a toutefois retrouvé deux études, respectivement de la firme « ABG Consultants », produite en 1992, qui estimait un achalandage de 866 usagers par jour, et de l'entreprise « Chemin de fer St-Laurent et Hudson », produite en janvier 1997, laquelle montrait une prévision de 1200 usagers par jour, par direction. Cette dernière évaluation était associée à une

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

proposition de mesure de mitigation temporaire (8 mois) pour la durée des travaux de réfection du pont Marius-Dufresne, avec une offre de service très limitée en termes de fréquence, de vitesse, de desserte, de places offertes et de rabattement par autobus, le tout sans effort d'intégration tarifaire. Il s'agit donc là de conditions d'exploitation qui n'ont rien à voir avec le développement considérable qu'a depuis connu ce service, ce que ne visaient aucunement à évaluer ces anciennes estimations d'achalandage.

- **Page 11** : « À titre d'exemples, le MTQ évaluait à 3000 nouveaux usagers quotidiens du TC l'achalandage induit par l'ouverture du métro à Laval. »

Rectificatif : Nous ne retrouvons pas d'étude où le MTQ aurait lui-même produit un tel estimé. Le chiffre cité réfère vraisemblablement au rapport sectoriel du Groupe « Études de Transport », produit en mars 2000, par un comité mixte d'experts de l'AMT, de la STL, de la STCUM et du MTQ, sous la coordination de la STL et sous l'égide de l'AMT qui coordonnait les différentes études préparatoires au projet de prolongement de la Ligne 2 jusqu'à Montmorency. Cet exercice s'appuie sur la prévision tendancielle régionale de demande établie par le MTQ, mais la modélisation du transfert modal est entièrement opérée par la STCUM et la STL. Cette étude indique bien un transfert modal escompté de l'ordre de 3000 nouveaux usagers, mais il est erroné d'en attribuer le calcul au MTQ.

- **Page 11** : « Le MTQ affirme sans le démontrer que l'objectif de -20 % d'autos au centre-ville est irréaliste et que le maximum de transfert modal vers les transports collectifs serait de 13 % soit 6600 usagers... »

Rectificatif : Le MTQ n'a jamais affirmé que l'objectif de réduction de 20 % du nombre d'automobiles se dirigeant au centre-ville soit irréaliste. Il a plutôt réalisé, de concert avec ses partenaires experts, un exercice empirique permettant d'anticiper, sur une base vraisemblable d'interventions, une réduction de 14 % de la demande automobile (-4400 véhicules) vers le grand centre-ville (voir DA48), mais ce spécifiquement pour le bassin de clientèle situé dans l'ouest de l'agglomération. Cette évaluation ne tient donc aucunement compte des autres potentiels de transfert modal pour les autres déplacements vers le centre-ville provenant du centre et de l'est de l'île de Montréal, de même que des banlieues nord, est et sud. Rien n'indique a priori que cet objectif soit irréaliste si des mesures précises sont prises pour l'atteindre (ce qui n'a pas été simulé ici).

- **Page 11** : « ... De plus, il utilise une prévision de 17 % d'accroissement démographique alors que les démographes prévoient une stabilisation démographique et que de 1998 à 2005 la population de la région métropolitaine a augmenté de 3 %. »

Rectificatif : La projection démographique qui sous-tend le scénario tendanciel de la demande en transport du MTQ correspond à une croissance démographique nette de

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

596 000 personnes entre 2001 et 2026 (+16 %) pour l'ensemble de la grande région de Montréal (voir DA21). D'autre part, selon les chiffres officiels du recensement canadien, la population de la RMR de Montréal est passée de 3,33 M en 1996 à 3,45 M en 2001 (+3,6 %) et 3,64 M en 2006 (+5.5 %). Il n'y a donc pas tendance immédiate au plafonnement. La stabilisation démographique à laquelle fait référence l'énoncé des auteurs réfère probablement aux perspectives provinciales de l'ISQ qui montrent un plafonnement démographique à l'horizon 2031 puis un déclin par la suite. La région de Montréal, en raison de la forte immigration étrangère qui s'y concentre, ne subit pas nécessairement le même sort.

- **Page 13** : « De plus, la finalisation de l'A-30 enlèvera un grand nombre de camions et d'autos qui traversent Turcot. Les études parlent de 25 % de camions qui pourraient éviter de traverser le centre-ville ainsi. »

Rectificatif : Les simulations du MTQ indiquent que le parachèvement de l'A-30 n'aura pas d'impact significatif sur ces flux (voir DA16).

DM25 PARTI QUÉBÉCOIS DE SAINT-HENRI – SAINTE-ANNE

- **Page 3** : « L'autoroute 30 est en voie d'être parachevée... Combien de véhicules éviteront du coup le complexe Turcot...? Moins nombreux seront les véhiculent qui traverseront le sud-ouest de Montréal... »

Rectificatif : Voir le dernier rectificatif pour DM24.

- **Page 4** : « Concrètement, le MTQ propose de remplacer l'actuelle structure par une en remblais. »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM4.

DM26 HOME DEPOT CANADA

- **Page 5** : « Selon les informations obtenues par le MTQ, Home Depot Canada appréhende la fermeture potentielle de l'accès au site à partir de la rue de Courcelle. »

Rectificatif : L'accès via la rue de Courcelle sera maintenu.

- **Page 6** : « Le réaménagement de l'autoroute 720 retrancherait aisément 65 cases des 120 cases de stationnement existantes à cet endroit ».

Rectificatif : Le nombre d'espaces de stationnement directement touchés est de 44.

DM27 CLAIRE GAGNON

- **Page 2** : « Je comprends que le projet a été conçu dans les bureaux du Ministère sans

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

étudier le terrain urbain; on a travaillé dans le but de fluidifier la circulation pour désengorger le nœud économique du Québec tout en voulant réduire les coûts au maximum. »

Rectificatif : Le projet a été conçu suite à une analyse du milieu et des besoins, ainsi qu'à la consultation des partenaires et du milieu. Les objectifs du projet sont multiples et ont été exposés dans la présentation du projet.

- **Page 2 :** *« Ces caractéristiques les rendent incompatibles avec le mode de réalisation PPP, une formule rigide dans laquelle tous les détails de réalisation et tous les risques doivent être fixés d'avance. »*

Rectificatif : Dans le mode PPP, tous les détails de construction ne sont pas fixés à l'avance, mais doivent être conçus par le partenaire privé en fonction d'objectifs prédéterminés.

DM37 COMITÉ LOFTS 780

- **Page 1 :** *« Près de cent quatre-vingt ménages seront simultanément en recherche d'un toit de 5 ½ ou plus.. ».*

Rectificatif : Le nombre de logements potentiellement touchés est de 166.

- **Page 3 :** *« nous avons reçu une invitation du MTQ pour se présenter à une séance d'information le 3 mars 2009 ».*

Rectificatif : *Les résidents du 780 St-Rémi ont reçu une invitation pour la clinique d'information du 4 mars 2009.*

- **Page 7 :** *« Le MTQ fait la liste des locataires ».*

Rectificatif : Le MTQ n'a jamais produit de liste des locataires du 780 St-Rémi ou autre bâtiment potentiellement touché par le projet.

- **Page 8 :** *« Le MTQ pourrait investir une part de ce montant à la.... »*

Rectificatif : Si le MTQ touche un bâtiment, l'indemnité à être versée est négociée avec le propriétaire du bâtiment et la décision de reconstruire un bâtiment neuf ou de modifier ce qui pourrait rester du bâtiment existant, revient à ce dernier.

DM38 CONSEIL COMMUNAUTAIRE NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

- **Page 3 :** *« Nous avons été particulièrement consterné d'apprendre que le plan ne prévoit aucune augmentation de l'infrastructure de transport public. »*

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM2.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

DM39 ARRONDISSEMENT DE LASALLE

- *Page 6* : « Le projet du MTQ prévoit que le viaduc Angrignon mènera au seul échangeur autoroutier entre Turcot et Saint-Pierre, avec des bretelles d'accès à toutes les directions (ce qui n'est pas le cas dans l'échangeur actuel)... Toutefois, cette structure surélevée [...] est peu accueillante pour les autres usagers. »

Rectificatif : Bien que de configuration fort différente, les échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest actuels permettent d'accéder à partir du boulevard Angrignon à toutes les directions possibles et d'en revenir. De plus, un pont piétonnier et cycliste traverse le canal tout juste à l'ouest du boulevard Angrignon.

- *Page 7* : « Or, l'accès à la rue Notre-Dame à partir de LaSalle demeure difficile »

Rectificatif : Voir le rectificatif pour DM11.

- *Page 8* : « Or, le plan préliminaire du futur secteur Turcot prévoit, outre des secteurs d'entreprises... »

Rectificatif : Le projet ne prévoit aucunement l'affectation des terrains résiduels. Le zonage de ces terrains est de la responsabilité de la Ville de Montréal.

DM40 QUÉBEC SOLIDAIRE

- *Page 3* : « Le projet de reconstruction exige la démolition de 174 logements afin de libérer l'espace nécessaire au changement de côté d'une bretelle »

Rectificatif : Les acquisitions ne sont pas requises pour la raison évoquée (voir DA5 et DA53).

- *Page 4* : « Il n'y a pas d'urgence à reconstruire ni à réparer tout l'échangeur Turcot »

Rectificatif : Les structures sont en fin de vie utile.

DM42 CONSEIL CENTRAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN CSN

- *Page 7* : « Malgré ces données, les orientations politiques du gouvernement et le consensus social, le scénario retenu par le MTQ pour la réfection du complexe Turcot prévoit une augmentation d'environ 20 000 véhicules par jour en 2016. »

Rectificatif : Les volumes de circulation actuels (2009) sont de 290 000 véhicules par jour dans l'échangeur Turcot. Le projet se traduit par une augmentation des volumes de circulation dans l'échangeur Turcot en 2016 de 296 000 (situation sans projet) à 304 000 véhicules par jour. Il ne s'agit pas de nouveaux véhicules, mais bien d'une réallocation des véhicules présents sur le réseau. Par ailleurs, cette estimation surestime le nombre de véhicules dans l'échangeur Turcot puisqu'elle ne

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

tient pas compte du transfert modal résultant des investissements importants prévus dans les transports collectifs d'ici 2016.

- **Page 7** : «...soit celui de l'autoroute 25 qui entrainera une hausse de 100 000 véhicules par jour ... ».

Rectificatif : Voir le troisième rectificatif pour DM19.

- **Page 11** : « De telles craintes ont été par ailleurs émises par les industriels du secteur Cabot en ce qui a trait à une limitation partielle ou totale de leur clientèle à la suite de la reconfiguration du réseau routier. En effet, l'accès à ce secteur serait limité à 3 entrées au lieu de 5 dans Côte-St-Paul. Aussi, les rues Hadley et Eadie seront coupées par un remblai. »

Rectificatif : La fermeture des rues Eadie et Hadley sous l'autoroute est compensée par une modification à la rue Laurendeau/Saint-Rémi qui permet maintenant une jonction de cet axe avec la rue Cabot et par le prolongement du boulevard De la Vérendrye jusqu'à la rue Saint-Patrick, de même que par l'ajout d'un lien par le prolongement de la rue Côte-St-Paul. Le nombre de liens (ou d'entrées) est donc maintenu.

- **Page 11** : « le gouvernement libéral s'est empressé de conclure, à l'automne 2008, trois ententes de partenariat (les autoroutes à péage 25 et 30 et un premier groupe de sept haltes routières)... »

Rectificatif : L'entente de partenariat pour le prolongement de l'autoroute 25 a été conclue en septembre 2007 et non à l'automne 2008.

- **Page 22** : « En Montérégie, la Coalition La 30 sans péage a mobilisé et mené une vaste campagne contre la construction en partenariat public-privé du prolongement de l'autoroute 30. Elle a publié, en s'inspirant de l'expérience ontarienne, une étude comparative qui révéla aux automobilistes les vrais tarifs qu'ils devront déboursier pour utiliser cette autoroute. Pour parcourir une distance de 110 kilomètres, soit l'équivalent d'un aller-retour Châteauguay- Vaudreuil, les tarifs varieront entre 25,35 \$ à 151,34 \$ selon la taille du véhicule utilisé. »

Rectificatif : Des règles précisent encadrent la tarification du péage dans l'entente de partenariat du parachèvement de l'autoroute 30 (paragraphe 29.5 « Tarifs de péage »). Il y est mentionné à l'alinéa 29.7.3.1 que le « Tarif de péage maximum » est de 0,70 \$ par essieu exprimé en dollars de la date de base ». Les ajustements pour l'inflation y sont également précisés.

DM44 POPIR – COMITÉ LOGEMENT

- **Page 5** : « sur la rue Selby (coin Greene)... le nombre de logements concernés n'est que de 12 ».

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

Rectificatif : À cet endroit, le nombre de logements touchés est de 8.

- **Page 7** : « *il est faux de présenter ACL comme une solution pour tous les ménages expropriés...l'attribution des logements se fait en fonction des revenus des ménages et de leur taille* ».

Rectificatif : Dans un projet Accès-Logis Québec, de 20 à 50% des logements peuvent se prévaloir du programme de supplément au loyer si leur situation le justifie. Les autres logements seront disponibles en priorité pour les autres ménages touchés par les acquisitions.

- **Page 8** : « *Le MTQ a aussi présenté le rôle que devra jouer l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) en vertu du Règlement sur l'attribution de logements à loyer modique. Ce règlement donne la priorité aux locataires expropriés dans l'attribution* ».

Rectificatif : Le MTQ n'a jamais mentionné que le rôle attendu de l'OMHM découlait du règlement ici cité. Au contraire, le MTQ a expliqué que c'est le service d'accompagnement (visite de logements, aide au déménagement, etc.) de l'OMHM qui serait offert aux personnes touchées (voir DA61).

- **Page 8** : « *Les compensations présentées par le MTQ se résument au strict minimum prévu par la loi, soit trois mois de loyers et le remboursement des frais raisonnables de déménagement* ».

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM23.

DM46 MOBILISATION TURCOT

- **Page 4** : « *Plutôt que de profiter du projet de reconstruction d'une infrastructure de transport pour remettre en valeur le potentiel de sites centraux à des fins de création d'emplois durables pour Montréal (tels le secteur Cabot et le CUSM, etc.), les talus en deviendront la principale contrainte de développement* ».

Rectificatif : Le projet comporte plusieurs mesures visant à faciliter les accès à des pôles d'emploi. C'est le cas du prolongement du boulevard De La Vérendrye jusqu'à la rue St-Patrick, de la construction du boulevard Pullman et du désenclavement de la cour Turcot. L'accès au futur CUSM n'est pas affecté par les talus et le MTQ collabore d'ailleurs à ce projet au niveau de la desserte routière.

- **Page 6** : « *Soulignons qu'avec ce projet, le MTQ est en contradiction avec son propre Plan d'action de développement durable 2009-2013 qui entend soutenir des systèmes de transports efficaces, diversifiés et intégrés* ».

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

Rectificatif : Le projet s'inscrit dans le Plan d'action de développement durable du MTQ en rendant plus efficaces les déplacements des personnes et des marchandises et en intégrant des mesures de transports collectifs.

- **Page 6 :** « *Le scénario ne respecte pas le plan de transport de Montréal* ».

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM18.

DM47 SELBY CAMPUS INC.

- **Page 5 :** « *L'ouvrage existant est en bonne condition et ne nécessite pas de démolition...* »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM40.

- **Page 5 :** « *... deux rues seront fermées...* »

Rectificatif : Bien qu'à cet endroit le projet impacte deux noms de rues, ces deux rues ne constituent qu'un seul et unique axe de circulation à sens unique vers l'ouest et le sud, entre l'avenue Greene et la rue Saint-Antoine Ouest.

- **Page 6 :** « *La nouvelle configuration proposée de l'autoroute à la hauteur du 350 Selby prévoit un mur de soutènement surplombé d'un mur antibruit d'une hauteur totale de quelque 15 m...* »

Rectificatif : La hauteur prévue du mur de soutènement du côté sud est de 4 m. Aucun mur antibruit n'est prévu dans le secteur derrière le campus Selby.

- **Page 9 :** « *...Élargissement de la rue Greene entraînant des expropriations et la fermeture de la bretelle...* »

Rectificatif : Il n'y a aucun élargissement de l'avenue Greene prévu au projet.

- **Page 12 :** « *La fermeture de la rue Selby nous isole complètement de la municipalité de Westmount ...* »

Rectificatif : Le bâtiment sera accessible à partir de la rue St-Antoine qui est directement raccordée à l'avenue Greene, ce qui le rend accessible aussi bien à partir qu'en direction de la ville de Westmount.

- **Page 13 :** « *La position de ce mur de soutènement compromet la luminosité des appartements lui faisant face...* »

Rectificatif : Bien que l'autoroute se rapproche du bâtiment, la direction est sera également abaissée de 4 m, ce qui contribuera à respecter les conditions de luminosité de la situation existante.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 16** : « Ces deux représentations comparatives ci-haut entre la situation existante et la future, indiquent qu'il y a amplement d'espace autour de la bretelle de sortie Atwater, soit du côté ouest de la sortie. »

Rectificatif : La reconstruction de la bretelle de sortie Atwater se réalise à l'intérieur de l'emprise existante pour minimiser les expropriations. La fermeture de la rue Hallowell est requise suite à la fermeture de la rue Selby, qui est à sens unique vers l'ouest, pour éviter des conflits de mouvements à l'intersection. En effet, il n'est pas possible, d'un point de vue sécurité, de mettre la rue Hallowell à double sens pour permettre l'accès au stationnement du campus Selby.

- **Page 17** : « Donc si l'autoroute reste à la même distance de notre édifice... »

Rectificatif : La rue Selby doit être fermée à la circulation parce que l'autoroute se décale du côté sud d'une distance d'environ 9 m, directement à l'emplacement de la rue Selby existante.

DM50 VISION MONTRÉAL

- **Page 2** : « Le projet actuel accroît l'achalandage véhiculaire et aucun investissement en transport collectif ne l'accompagne ».

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM2.

- **Page 4** : « Le rabaissement de la chaussée sur remblais (...) entraîne des impacts locaux majeurs en milieu urbain : tassement et inégalité de la chaussée, mais surtout triplement de l'emprise au sol.. »

Rectificatif : La construction en remblai ne crée pas de tassement ni d'inégalité de la chaussée. La superficie de l'empreinte au sol n'est pas triplée : l'emprise routière et ferroviaire passera de 100 à 116 hectares, soit une augmentation de 16 %.

- **Page 5** : « Au niveau résidentiel, cela représente 6 propriétés à démolir ».

Rectificatif : Il s'agit plutôt de 20 bâtiments à démolir.

- **Page 5** : « Quant aux commerces et aux industries dont les bâtiments seraient expropriés, le MTQ ne semble pas avoir une stratégie bien définie en termes de relocalisation dans le secteur, de manière à maintenir les emplois ».

Rectificatif : La stratégie du MTQ est de favoriser la relocalisation des commerces et des industries touchés dans le secteur ou du moins dans l'arrondissement. Cependant, il appartient aux propriétaires concernés de choisir le lieu de relocalisation de leur commerce ou de leur entreprise.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 6** : « *La réalisation en souterrain de cette portion de l'autoroute Ville-Marie serait non seulement profitable afin d'éviter les expropriations...* »

Rectificatif : La construction d'un tunnel nécessite au minimum le même nombre d'acquisitions. Il faut tenir compte de l'emprise requise pour la construction de l'ouvrage, il faut ajouter un corridor de service pour les évacuations d'urgence, la ventilation et le passage des services mécaniques et électriques ce qui augmente de façon importante l'emprise de la route.

- **Page 7** : « *Depuis l'automne 2008, le complexe a dû fermer son stationnement localisé en dessous de la structure autoroutière, en raison de la chute de morceaux de béton, privant les utilisateurs de 260 places de stationnement. Avec le rabaissment de la structure, le problème serait loin d'être réglé, car la reconfiguration structurelle viendrait amputer définitivement le centre de son stationnement.* ».

Rectificatif : Le stationnement aménagé sur les terrains du MTQ est fermé depuis plusieurs mois, conformément aux ententes initiales qui donnaient le droit au MTQ de reprendre l'usage de ses propres terrains.

- **Page 9** : « *Nous aurions plusieurs voies réservées dans l'axe est-ouest du projet Turcot..., mais nous ne pouvons accepter le fait que ces mesures ne s'accompagnent pas d'un financement concret pour des projets d'infrastructures en transport en commun.* »

Rectificatif : Le MTQ finance les projets de transports en commun soumis par l'AMT et la STM par ses programmes d'aide au transport en commun. Ainsi, le financement des immobilisations pour les voies réservées proposées dans le projet Turcot peut être assuré notamment par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) ou par le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

- **Pages 10-11** : « *Le tram-train, tel que proposé par l'arrondissement de Lachine... pourrait entrer en service dans un délai de 18 à 24 mois après le début des travaux.* »

Rectificatif : Le projet de tram-train doit passer à travers plusieurs étapes qui ne permettraient pas une mise en service dans un délai de 18 à 24 mois. L'opportunité et la faisabilité du projet doivent être démontrées et un avant-projet doit être complété. De plus, le projet requiert la construction de « 2,5 kilomètres de rails supplémentaires » et serait assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

DM52 COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL

- **Page 3 :** « ...école Marie-de-l'Incarnation...de même qu'un impact encore plus important causé par le bruit émanant de l'autoroute ».

Rectificatif : Le bruit sera moindre qu'actuellement au niveau de l'école puisque le projet inclut un mur antibruit du côté sud de l'autoroute.

- **Page 5 :** « Malgré que le MTQ veuille faciliter l'accès au programme Accès-Logis et qu'il collabore avec la Ville de Montréal pour permettre à des familles d'habiter un HLM... »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif de DM23.

DM53 GREEN COALITION

- **Page 9 :** « A beaver lodge remains in the Turcot (Lac à la Loure remnant), and a small spring fragment of the Saint Pierre River System is evident at the foot of the Saint-Jacques Escarpment access road leading from St. Jacques Street W. »

Rectificatif : Bien que la section 6.5.2.2.1 de l'étude d'impact mentionne la présence de castors associés au canal de Lachine, les inventaires subséquents ne permettent pas d'appuyer le fait qu'il y ait une hutte de castor dans la zone d'étude, pas plus que de petits cours d'eau associés à la rivière Saint-Pierre.

DM54 REGROUPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU SUD-OUEST (RESO)

- **Page 11 :** « Les modifications proposées par le ministère au pied de la rue Saint-Jacques... compromettraient sérieusement l'accès au CUSM ».

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif de DM14.

DM56 PRO-VERT SUD-OUEST

- **Page 15 :** « Cette proposition vise à augmenter la sécurité automobile en éliminant la bretelle d'accès qui arrive présentement par la voie de gauche sur l'autoroute. Or, cette mesure entraînerait, entre autres choses, l'expropriation de 166 logements.»

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM40.

DM57 COMITÉ ENVIRO-POINTE DE POINTE-SAINT-CHARLES

- **Page 5 :** « Le Centre Gadbois, deuxième complexe sportif en importance à Montréal, ainsi que le canal Lachine et la piste cyclable qui le borde ne seraient plus propres à se remettre en forme. »

Rectificatif : Voir le cinquième rectificatif pour DM61.

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

- **Page 5 :** *« Il est indispensable que tout nouveau projet sur notre territoire tienne compte des répercussions de la pollution sur la santé des habitants et ne vienne pas la dégrader encore davantage. En l'occurrence, ceux des quartiers du Sud-Ouest représentent les 10 % de la population du Québec qui manquent le plus d'accès à des aires naturalisées, dont 400 000 personnes qui habitent la zone située à moins de 2 km de l'échangeur et qui sont aux prises avec une espérance de vie plus faible que la moyenne montréalaise. Nous ne comprenons pas vraiment que le MTQ, responsable des moyens de transport des citoyens du Québec, ignore tout simplement cet aspect crucial des enjeux associés à l'échangeur ».*

Rectificatif : Le MTQ a procédé à une étude sur la santé humaine (voir DA71). L'étude permet de conclure que le projet aura très peu d'effets négatifs sur la santé des personnes résidant à proximité de celui-ci. De façon générale, les concentrations qui seront observées en 2016 à proximité du complexe Turcot seront équivalentes ou plus faibles que celles qui sont observées actuellement. Par ailleurs, le MTQ a aussi réalisé une évaluation quantitative des bénéfices/inconvénients à l'aide de l'outil de calcul AQBAT. Les résultats démontrent que les effets associés à la nouvelle configuration qui serait donnée au complexe Turcot sont marginaux autant en termes de nouveaux enjeux de santé qu'en ce qui concerne les coûts sociaux liés à ces enjeux.

- **Page 8 :** *« L'Écocentre Eadie, qui devra être relocalisé, mais sans que l'on ait déjà prévu une alternative. C'est une triste illustration de ce que le développement durable n'est pas très bien compris par le MTQ. »*

Rectificatif : Le MTQ a déjà entrepris les discussions avec la Ville de Montréal concernant le choix du site de remplacement de l'Écocentre. Un site a déjà été identifié.

- **Page 8 :** *« Le projet du MTQ prévoit de faire passer la bretelle d'accès, en provenance de l'autoroute Décarie, à droite, pour rectifier cette entorse à la conception conventionnelle des entrées. Pourtant c'était là un avantage dans la mesure où la bretelle provenant de St-Jacques est facultative (le projet prévoit l'éliminer) ce qui laisserait le champ libre à l'aménagement d'une voie réservée pour le transport collectif sur la droite de l'A-720 est, en provenance de la 15 Sud.».*

Rectificatif : Le projet n'élimine pas ce mouvement, il le déplace sur la rue Pullman.

- **Page 8 :** *« Le projet vient bloquer des scénarios prévoyant la navette entre l'aéroport et le centre-ville..... »*

Rectificatif : Le projet protège le corridor ferroviaire pour la mise en place d'une navette aéroportuaire. Les structures seront construites en conséquence.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 13 :** « *Pour réaliser un projet vraiment intégrateur, il faut aller dans le sens des avancées faites par ailleurs : ... dans le sens de l'esprit des lois : le Québec a adopté une loi sur la qualité de l'environnement (LQE, 1992), dont l'article 19.1 décrète que chacun a droit à un environnement sain.* »

Rectificatif : L'énoncé des lois présenté à cette page omet de mentionner que le projet du MTQ fait l'objet du processus d'évaluation et d'examen prévu aux articles 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement et que le mémoire du Comité Enviro-Pointe est déposé en vertu de cette loi.

DM60 ASSOCIATION POUR LA SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC

- **Page 9 :** « *L'étude d'impact ne documente pas les impacts qu'aura cette augmentation de la circulation sur la santé de la population, ni ses impacts potentiels sur les traumatismes routiers.* »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM57.

- **Page 5 :** « *Le choix de reconstruire une autoroute d'une telle envergure en milieu urbain ne contribuera pas à faire diminuer le nombre de traumatismes routiers ni les effets reliés à la pollution de l'air.*»
- **Page 9 :** « *L'Étude d'impact ne documente pas les impacts qu'aura cette augmentation de la circulation sur la santé de la population, ni ses impacts potentiels sur les traumatismes routiers.* »

Rectificatif : L'évaluation de la sécurité routière du complexe Turcot pour les sections autoroutières, réalisée en parallèle de l'étude d'impact, démontre une réduction du bilan des accidents routiers de 3 % (accidents totaux) et de 19 % des accidents corporels (mortels, graves et légers) (voir PR8.7 et DA13).

DM61 ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

- **Page 5 :** « *le complexe récréatif Gadbois, le deuxième en importance à Montréal, sera entièrement bloqué, à l'ouest, par un haut mur de soutènement, ce qui le privera de son stationnement,* »

Rectificatif : Voir le sixième rectificatif pour DM50.

- **Page 9 :** « *Malheureusement, malgré l'importance de ce projet pour les communautés visées, ni l'arrondissement, ni la Ville n'ont été invités à participer aux étapes initiales de conception.*»

Rectificatif : Voir le dernier rectificatif pour DM98.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 15:** « Comme ils s'élèveront sur une hauteur moyenne de deux étages (6 à 10 mètres), les talus et les murs de soutènement... ».

Rectificatif : Dans le projet, la hauteur des remblais est en moyenne de 4 à 6 mètres.

- **Page 21:** « À l'automne 2008, le complexe a dû fermer subitement son stationnement, situé sous la structure de l'échangeur Turcot, à la suite de chutes de morceaux de béton. »

Rectificatif : Voir le sixième rectificatif pour DM50. Le MTQ avait avisé l'arrondissement depuis plusieurs mois qu'un nouveau site devait être trouvé pour le stationnement en prévision des travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot.

- **Page 22 :** « Le rapprochement de l'échangeur Turcot nuirait aussi à la qualité de l'air dans le complexe Gadbois, puisque l'autoroute serait à la même hauteur que le toit de l'immeuble, où sont situées les prises d'air. »

Rectificatif : L'étude spécifique réalisée sur la qualité de l'air du centre Gadbois démontre que le projet n'a pas d'impact à cet endroit par rapport à la situation actuelle (voir PR3.3.1).

- **Page 22 :** « Serait situé à une très courte distance du centre (de 3 à 5 mètres au plus près) ».

Rectificatif : Dans DA22, il est indiqué 5,2 mètres et qu'une optimisation serait possible. De plus, comme il y aura un porte-à-faux, cela augmentera la distance à au moins 7 mètres minimum au point le plus critique.

- **Page 27 :** « Comme la cour de voirie et l'Écocentre sont actuellement situés en partie sur des terrains appartenant au Ministère, sous la structure du complexe Turcot, la Loi sur l'expropriation ne couvrira pas entièrement le coût du nouveau terrain. Cela entraînera une dépense supplémentaire, à laquelle s'ajouteront les frais de décontamination, d'aménagement et de construction ».

Rectificatif : C'est l'indemnité qui ne couvrira pas entièrement le coût du nouveau terrain et non la Loi sur l'expropriation. En effet, la Ville occupe un terrain appartenant au MTQ, et ce, par permission de voirie de façon tout à fait gratuitement depuis 1998. Si la Ville veut acquérir plus de terrain qu'elle n'en possède actuellement pour relocaliser ses opérations, elle devra assumer les coûts afférents à ce surplus de terrain. Il en va de même pour l'aménagement du nouveau site et la construction des nouveaux bâtiments. Si la Ville veut plus ou différemment que ce qu'elle possède actuellement, les coûts supplémentaires seront à ses frais.

- **Page 31:** « La reconstruction du complexe Turcot durera près de 10 ans. »

Rectificatif : La reconstruction du complexe Turcot est prévue pour une durée de 7 ans.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

DM62 THIERRY ST-CYR

- *Page 2* : « Par ailleurs, parlant de pollution, le calcul des impacts environnementaux est fort questionnant. Comment accorder du sérieux à des calculs de pollution qui ne sont pas effectués sur les lieux mêmes de l'endroit où l'on veut prévoir les impacts environnementaux? Comment peut-on proposer à la population des indices qui n'ont pas été calculés sur les lieux, mais bien à Dorval, Saint-Pierre ou au bout de l'autoroute Décarie, et extrapolés à certaines zones telles celle entourant l'école primaire Marie-de-l'Incarnation notamment? »

Rectificatif : Les impacts environnementaux ont été évalués selon une méthode reconnue et acceptée par le MDDEP.

- *Page 3* : « On fera valoir que des ententes sont possibles avec certains locataires potentiellement touchés quant à l'accès à des logements en HLM. Soit! Mais ce ne sont pas tous les locataires qui satisfont les critères d'accès. »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif de DM23.

DM63 AMT & ADM

- *Page 7* : « Le projet de liaison ferroviaire Blue Line entre l'aéroport Pearson et le centre-ville de Toronto va de l'avant »

Rectificatif : Le processus d'évaluation environnementale est en cours et devrait être terminé pour le 30 juillet 2009. Le calendrier de réalisation n'est pas arrêté, car le lancement des plans et devis dépend des décisions environnementales.

DM65 CONCERTATOIN VILLE-ÉMARD / CÔTE ST-PAUL

- *Page 5* : « Sur le plan économique, la construction de l'autoroute 15 sur talus viendra affecter le potentiel de développement du secteur Cabot ».

Rectificatif : Voir le troisième rectificatif pour DM42.

DM68 SOPHIE THIÉBAUT

- *Page 5* : « Enfin, dans la première partie du BAPE, le MTQ argumentait que l'évolution des véhicules d'ici 2016 allait réduire la production de NO₂ mais rien n'indique que le taux de particules fines va aller en diminuant. »

Rectificatif : L'annexe 3 du rapport sectoriel sur la qualité de l'air montre que le taux de particules de moins de 2,5 microns (PM_{2,5}) passera en moyenne de 0,0207 g/mi en 2007 à 0,0135 g/mi en 2016, soit une réduction de 34,8 %.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 6** : « D'autre part, la conservation du Centre Gadbois à sa place actuelle et le rabaissment et le rapprochement des structures de l'A-15 du centre sportif n'augurent pas d'amélioration de la qualité de l'air à cet endroit. »

Rectificatif : Voir le cinquième rectificatif pour DM61.

- **Page 7** : « Le MTQ prévoit dans son projet un accroissement de la circulation automobile de 280 000 annoncé en 2007 à 332 000 en 2009 à 347 000 véhicules par jour en 2016 (Montréal at the Crossroads, p. 11) »

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM42.

- **Page 7** : « ... un projet « neutralité carbone ». Tel que déclaré lors de la première partie du BAPE, cette norme n'est que sur le déplacement des matériaux. »

Rectificatif : Voir le quatrième rectificatif pour DM12.

- **Page 11** : « Les personnes susceptibles (d'après leurs bas revenus) de bénéficier d'un programme « accès logis » pourraient éventuellement être prioritaire sur la liste des demandes de logements sociaux (ce qui signifie aussi de passer devant de nombreuses familles en attente depuis des années...).

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif de DM23.

- **Page 18** : « Il s'agit d'une sorte de demi-tube en polycarbonate expérimentée sur une autoroute passant au-dessus d'un parc en Chine »

Rectificatif : Le polycarbonate est une substance hautement inflammable qui est à proscrire dans la construction de tunnels.

DM69 DANIEL GUILBERT

- **Page 3** : « Curieusement, de mémoire, les quatre édifices de Saint-Henri/Westmount ne sont pas notés comme ayant une valeur patrimoniale intéressante, pourtant ils sont toutes aussi vielle, et avec leur histoire particulière, que les autres qui ont été « reconnus »... »

Rectificatif : Les bâtiments reconnus ou ayant un intérêt patrimonial mentionné dans l'étude d'impact sont ceux issus d'évaluations patrimoniales effectuées par les villes de Montréal et de Westmount, ainsi que Parcs Canada.

DM70 ENVIRONNEMENT JEUNESSE (ENJEU)

- **Page 6** : « Le MTQ prévoit faire passer la circulation automobile sur le complexe de 280 000 véhicules par jour à 304 000 en modifiant le tracé des voies routières. »

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM42.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 15** : « *Les prévisions du promoteur en termes d'émissions, font donc fi des normes de qualité de l'air en vigueur.* »

Rectificatif : La qualité de l'air actuelle et projetée du complexe Turcot est en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur (voir DA4 et DA70).

DM71.1 LOUIS BOURQUE

- **Page 13** : « *Il me semble inconcevable que l'Étude d'impact du Ministère des Transports n'ait tenu compte de l'effet de la circulation automobile sur le réseau local, et dans le milieu de vie local.* »

Rectificatif : Le MTQ a évalué les impacts du projet sur la circulation dans les rues municipales adjacentes avec, notamment, une diminution des débits de 20 à 75 % dans le secteur de l'échangeur De La Vérendrye.

- **Page 41** : « *...l'autoroute qui, par sa proximité, disqualifie également le potentiel de développement urbain le long du canal.* »

Rectificatif : Le déplacement de l'autoroute 20 dans le secteur de la cour Turcot contribuera au développement urbain en désenclavant des terrains pour du développement.

DM72 PIERRE ZOVILÉ

- **Page 8** : « *Aucune analyse récente du milieu urbain* »

Rectificatif : Une étude d'intégration urbaine a été déposée sous la cote DA9.

- **Page 9** : « *Il ne fait aucun doute que la structure est arrivée en fin de vie utile. Toutefois, sa durée de vie pourrait être allongée en réduisant les contraintes qu'elle subit.* »

Rectificatif : Tel que mentionné en audience publique, une diminution des contraintes ne permettra pas de prolonger la durée de vie des structures.

DM76 AQLPA

- **Page 3** : « *...car ce dernier (le projet) augmentera les émissions de gaz à effet de serre* »

Rectificatif : L'impact du projet lui-même dans le bilan régional des émissions de GES (en période de pointe du matin) va au contraire dans le sens d'une réduction de 0,15 % des émissions (voir DA11).

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

DM78 ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE

- **Page 7 :** « *Le MTQ n'a pas saisi l'occasion d'améliorer l'offre de transport collectif. Aucune amélioration du transport collectif n'est intégrée au projet. Le projet va donc dans le sens de continuer à favoriser l'utilisation de l'automobile pour les déplacements de navettage.* »

- **Page 9 :** « *Aucun scénario favorisant le développement d'une offre de mobilité globale, et non basée exclusivement sur la voiture n'a été considéré.* »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM2.

- **Page 9 :** « *C'est parce qu'on construit toujours plus de routes qu'il y a toujours plus d'automobiles.*»

Rectificatif : La croissance de la demande en transport et du parc automobile est le fait avant tout de la croissance démographique et économique, en particulier de l'augmentation de la population active et de sa richesse individuelle. Le développement des réseaux de transport (routier et TC) épouse quant à lui celui du développement urbain dans un écheciveau complexe d'interactions où l'un ne précède pas nécessairement l'autre.

- **Page 9 :** « *La construction d'autoroutes en milieu urbain répond à une logique bien particulière : faciliter les déplacements dits de navettage...*»

Rectificatif : Les autoroutes visent d'abord le support aux échanges économiques entre les différents secteurs d'un territoire, incluant les échanges impliquant les agents économiques que sont les travailleurs.

- **Page 11 :** « *La part de la voiture dans l'ensemble des déplacements est, de ce fait, en constante augmentation...*»

Rectificatif : Cette affirmation est contredite par les résultats des enquêtes origine-destination régionales montréalaises qui indiquent qu'en 2003, pour la période de pointe du matin, la part modale des transports collectifs pour l'ensemble de la région atteint 22 %, en hausse de 1 % par rapport à celle de 1998. Pour la destination « Centre-Ville », elle atteint en 2003 56 %, comparativement à 54 % en 1998. (source : http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Faits_saillants/EnqOD03_FS.pdf)

- **Page 17 :** « *Avec l'amélioration de la géométrie du complexe Turcot, le MTQ prévoit que le débit journalier sur l'échangeur passera de 280 000 en 2008 à 304 000 en 2016, soit une augmentation de l'ordre de 8,5 % de son achalandage. Cela représente l'ajout quotidien de 24 000 déplacements motorisés.* »

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM42.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

- **Page 17 :** « Cette augmentation de la capacité routière encouragera le transport des marchandises et des personnes... »

Rectificatif : L'accroissement qu'on signale ici en est un de la demande journalière pour l'échangeur et non de sa capacité technique. Il correspond à une augmentation de l'activité de transport associée à la croissance démographique et économique prévisible.

- **Page 18 :** « La capacité de ce nouveau lien [i.e. Pullman] n'a pas été prise en compte par le MTQ. Ainsi, l'achalandage réel du nouveau complexe Turcot sera plus important que les 304 000 déplacements quotidiens prévus. »

Rectificatif : La présence du lien Pullman a été prise en compte dans toutes les simulations de circulation du MTQ. Il s'agit cependant d'une artère du réseau municipal qui desservira des mouvements locaux et dont la capacité n'a, par définition, pas à être ajoutée à celle de l'infrastructure autoroutière correspondant à l'échangeur.

- **Page 18 :** « Aucune amélioration de l'offre de transport collectif n'est prévue dans le projet. De fait, le MTQ renonce à saisir l'occasion d'améliorer la compétitivité du transport collectif face à celle de la voiture. Il n'envisage pas de diminution de l'usage de la voiture au profit de l'utilisation du transport collectif (transfert ou report modal). »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM2. Un exercice de transfert modal a de plus été réalisé par le MTQ et ses partenaires (voir DA48). Voir également DA16.

- **Page 19 :** « ...voie réservée sur l'autoroute 20, qui serait raccordée à la rue Pullman (Figure 6). Or, selon le tracé retenu, l'autoroute 20 ne se raccorde pas à la rue Pullman. Cette voie réservée est donc purement virtuelle et ne peut pas être concrètement réalisée. »

Rectificatif : La voie réservée sise au centre de l'A-20 rejoindra la rue Pullman par des rampes également réservées aux autobus. La connexion à la rue Pullman y serait gérée par des mesures spécifiques en faveur des transports en commun (ex. : feux intelligents avec préemption).

- **Page 21 :** « L'éventuel développement immobilier de la cour Turcot se trouve compromis par son enclavement entre deux routes (A-20 et Notre-Dame). La création d'un milieu de vie mixte, à l'échelle humaine, y sera pratiquement impossible compte tenu des barrières qui entoureront les terrains. La falaise, qui pourrait être un attrait pour les terrains à développer, restera complètement isolée, malgré sa proximité. »

Rectificatif : Présentement, le développement immobilier de la cour Turcot se trouve compromis par son enclavement entre la falaise Saint-Jacques et la voie ferrée du CN située juste au nord de l'autoroute 20, elle-même située juste au nord de la rue

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

Notre-Dame. L'un des buts du projet est de permettre de désenclaver ces terrains en permettant de les réintégrer à la trame urbaine et à redonner à la rue Notre-Dame une fonction véritablement urbaine.

- **Page 26** : « *Les chiffres présentés par le MTQ montrent une prédominance, dans le complexe Turcot, de la circulation de navettage.* »

Rectificatif : DA67 indique que les déplacements de navetteurs représentent 41 % du bilan quotidien d'utilisation de l'échangeur Turcot.

DM81 MOUVEMENT AU COURANT

- **Page 4** : « *Donc, afin d'être cohérent et rigoureux dans son ambition de rendre le Projet carboneutre, le MTQ doit comptabiliser aussi les Gaz à effet de serre (GES) intrinsèques dans le béton, l'enrobé bitumineux et l'acier utilisé dans la construction du Projet. En dépit des prétentions du promoteur sur l'absence de références dans le domaine, nous avons trouvé une qui nous apparaît fiable que nous utilisons plus loin pour faire nos propres estimations.* »

Rectificatif : Ce n'est pas pour cause d'absence de références pour le calcul des émissions des GES liées à la fabrication de matériaux que le MTQ a choisi de ne pas compenser pour cet aspect du projet. La compensation des émissions de GES est un choix volontaire que le MTQ a fait pour le projet Turcot, et il a fixé les limites à la sortie de l'usine.

DM86 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL

- **Page 19** : « *Le développement espéré dans les quartiers où passerait l'autoroute ne s'est pas matérialisé... Au contraire, les autoroutes en milieu urbain favoriseraient la déqualification des secteurs urbains accueillant cette infrastructure lourde... On peut observer une dépopulation importante dans le sud-ouest comme dans Hochelaga-Maisonneuve.* »

Rectificatif : La taille moyenne des ménages au Québec est passée, entre 1961 et 2001, de 4,3 à 2,4 personnes, selon l'Institut de la statistique du Québec, soit une baisse de 44 %. (Source : les ménages au tournant du XXI^e siècle, par Louis Duchesne, dans www.stat.gouv.qc.ca). Cette évolution sociodémographique touche l'ensemble de la société et explique en bonne partie la dépopulation des quartiers du Sud-Ouest.

- **Page 31** : « *Au sujet des émissions de gaz à effet de serre, les projections du MTQ montrent qu'elles continueront d'augmenter au lieu de diminuer. Encore une fois, seulement un virage important concernant la nature des projets de transport en cours dans la région montréalaise pourra infléchir sur l'augmentation prévue de ces émissions.* »

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

Rectificatif : Le MTQ a indiqué lors des séances d'information (DA57) que sa projection des émissions de GES pour la région de Montréal reflétait l'évolution tendancielle de la demande en transport, sur la base des comportements observés dans l'Enquête O-D 2003. Il a aussi indiqué que la réduction du bilan des émissions de GES passera par une évolution des comportements (transfert modal vers les TC) et par l'évolution du parc automobile (véhicules plus légers, ou hybrides et électriques), deux dimensions qui ne sont pas prises en compte dans le pronostic des GES montré par le MTQ. Ces deux éléments seront déterminants pour le bilan des GES, sans pour autant correspondre directement à des projets de transport.

DM87 PROJET VILLE EN SANTÉ DE WESTMOUNT

- **Page 1** : « ... *The additional traffic on east-west arteries across Westmount ...* »

Rectificatif : Les variations de débits dues spécifiquement au réaménagement de l'échangeur Turcot seront tout à fait marginales (et essentiellement des diminutions) sur le réseau artériel à l'intérieur du territoire de la Ville de Westmount (voir DA69).

- **Page 1** : « *The portion of Highway from Greene Avenue rising to connect to the elevated Ville-Marie Autoroute at Atwater. There is concern that automobiles and especially trucks will be revving their motors on the climb causing even more air/noise pollution in a densely populated neighbourhood.* »

Rectificatif : L'élévation de l'autoroute 720 (autoroute Ville-Marie) entre Greene et Atwater demeurera constante ou presque. Il n'y aura donc pas de pente à monter dans cette portion pour les véhicules.

- **Page 1** : « *The completion of Highway 30 would divert much of the in-transit truck traffic out of Montreal thus opening the door to a more environment – friendly interchange design.* »

Rectificatif : Voir le dernier rectificatif pour DM24.

DM88 PIERRE GAUTHIER

- **Page 9** : « ... *cette proposition n'est ni informée d'une compréhension des impacts qu'ont eus les autoroutes actuelles sur le cadre bâti environnant, ni pleinement informés du potentiel de requalification urbaine et de développement des secteurs affectés...* ».

Rectificatif : Les outils de planification de la Ville de Montréal ont été à la base des propositions du projet de façon à supporter leur développement conformément à la mission du MTQ, notamment :

- les accès au réseau supérieur vers et à partir du secteur Cabot (pôle d'emploi à requalifier dans le Plan d'urbanisme de Montréal);

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

- le réseau de voies locales appelé à desservir le terrain de l'ancienne cour Turcot et à soutenir son redéveloppement a été développé conjointement avec les représentants de la Ville de Montréal et en conformité avec les objectifs de développement définis par la Ville;
- le réseau de voies locales de circulation pour assurer l'accessibilité au futur CUSM a été défini avec les représentants de la Ville et du CUSM.

Le MTQ appuie les efforts de requalification du milieu et a développé les accès à son réseau et les voies locales de circulation qui doivent faire l'objet d'une redéfinition en fonction des besoins du milieu et des projets de requalification urbaine en cours ou projetés.

- **Page 14 :** « *la proposition de reconstruire l'autoroute 720 sur le talus a pour effet d'accoler un mur à la falaise... créent un effet d'enclavement de ces quartiers [Westmount et Notre-Dame-de-Grâce d'une part et Saint-Henri d'autre part].* »

Rectificatif : La falaise a toujours constitué une barrière et une démarcation entre Saint-Henri et Westmount et les liens permettant de passer de l'un à l'autre seront maintenus intégralement (rues de Courcelle/Glen et Greene) sans aucune modification. Vers Notre-Dame-de-Grâce, les liens Saint-Jacques/Saint-Antoine de même que Saint-Rémi seront maintenus et leur qualité (sécurité, convivialité) sera nettement améliorée. Il en va de même, plus à l'ouest, pour la portion Notre-Dame-de-Grâce qui a toujours été isolée du pied de la falaise en raison de l'accident géographique que constitue la falaise elle-même, doublée de la cour Turcot (trajet ferroviaire sans accès). Les liens demeureront les mêmes qu'avant et leur qualité sera accrue.

DM90 GILLES BEAUDRY

- **Page 2 :** « *Le Ministère tient à préserver la capacité de son échangeur et considère que le transport en commun qui pourrait être prévu aura un impact minime, soit une diminution d'environ 6600 personnes par jour.* »

Rectificatif : L'exercice de transfert modal effectué par le MTQ et ses partenaires identifie, selon un scénario optimiste, un potentiel de transfert de 6600 personnes pour la période de pointe du matin seulement (voir DA12 et DA48).

- **Page 6 :** « *Le projet... puisqu'il n'a pas étudié de solutions alternatives à la seule proposition de démolir les structures existantes en hauteur et de les reconstruire au niveau du sol sur des remblais.* »

Rectificatif : Le MTQ, dans l'étude des solutions, a évalué plusieurs scénarios selon une grille d'analyse multicritères afin de déterminer un scénario qui a été l'objet du projet déposé au MDDEP pour son évaluation.

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

DM92 MARIE-HÉLÈNE SIMON

- **Page 2 :** « *En la question des sols contaminés, j'ai compris :*
2- *Que le sol était contaminé mais que nous ne savions ni dans quelle mesure, à quel degré, ni dans quelle proportion.*
3- *J'ai compris également que le ministère n'était pas en mesure de prédire, de déterminer, ni le temps, ni les coûts engendrés et associés par ce type de travaux.* »

Rectificatif : Le MTQ s'affaire à caractériser les terrains du complexe Turcot au gré des acquisitions et sera en mesure, éventuellement, de mieux préciser la nature des contaminants de même que l'envergure de la contamination des sols. Ces études permettront également d'évaluer avec plus de précision les coûts de réhabilitation de ces terrains et les travaux de réhabilitation nécessaires.

- **Page 6 :** « *En plus d'être eux-mêmes des agents polluants, Les camions constituent l'une des sources principales de la congestion routière. - En congestionnant le trafic, ils font surpolluer les autres utilisateurs. - S'il est vrai que le passage d'un seul camion équivaut à celui de 40 000 voitures et s'il est vrai que les structures actuelles peuvent tenir encore 9 à 10 ans le temps de la durée travaux, on peut facilement s'imaginer qu'en interdisant dès aujourd'hui l'accès aux camions, elles tiendraient encore cent ans.* »

Rectificatif : Le pourcentage de camions dans la circulation de l'échangeur Turcot est de 11 % seulement. La congestion n'est donc pas principalement reliée à la présence de camions. Quant à l'affirmation que le passage d'un seul camion équivaut au passage de 40 000 autos, elle est utilisée uniquement pour illustrer les effets de la dégradation des chaussées sur sol (non en structure) en période de dégel printanier alors que la capacité portante des sols est grandement affaiblie. Interdire les camions ne prolongera pas la vie de l'ouvrage.

DM96 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

- **Page 6 :** « *Mettre en place une surtaxe à l'achat des véhicules à forte consommation d'essence (VUS).* »

Rectificatif : Une telle mesure existe déjà au Québec. Il s'agit des « Droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée ».

Voir : <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/cylindree.php>

- **Page 4 :** « *... de façon à permettre le passage de 330.000 véhicules par jour, soit 50.000 de plus qu'aujourd'hui...* »

BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot

RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION

- **Page 8 :** « *En 2008, le MTQ a mentionné que la circulation automobile sur l'échangeur Turcot était de 280 000 véhicules par jour et nos estimations permettent d'anticiper que la circulation atteindra 330 000 véhicules par jour d'ici 2016.* »
- **Page 10 :** « *Selon le MTQ, pas moins de 50 000 véhicules supplémentaires utiliseront le complexe Turcot d'ici 2016.* »

Rectificatif : À la note de bas de page 1 (p. 4) de son mémoire, le CREM indique avoir ajouté au DJMA projeté par le MTQ pour 2016 (i.e. 304 000) une « capacité véhiculaire » supplémentaire de 26 000 véh/jr, correspondant à la voie réservée aux véhicules à occupation élevée se prolongeant dans la rue Pullman. Cette démarche confond deux notions entre elles, soit celle de l'achalandage et celle de la capacité. Les DJMA représentent des volumes journaliers de circulation, distribués durant toute la journée, dans chacune des directions qu'on additionne ensemble. Les capacités sont théoriques et représentent normalement le débit passant dans l'heure « maximale ». Une capacité « journalière » n'est pas un concept utilisable en circulation. D'autre part, l'attribution d'une « capacité » ou d'un achalandage quotidien à la voie réservée est prématurée et tout à fait hypothétique à ce stade-ci. Par exemple, si la voie était réservée aux autobus, taxis et covoitureurs de type « 3+ », l'achalandage quotidien de cette voie ne dépasserait vraisemblablement pas les 2 000 véhicules par jour.

- **Page 11 :** « *Selon le modèle d'évaluation des émissions de GES du MTQ, le projet de réfection du Turcot devrait augmenter les émissions de 20% d'ici 2016.* »

Rectificatif : Le chiffre de 20 % correspond à la hausse prévisible du bilan régional des émissions de GES (pour toute la grande région de Montréal), entre 2003 et 2026, sur la base des projections de demande tendancielle, à comportement calqué sur celui observé en 2003 par l'Enquête Origine-Destination 2003, et en ne supposant aucune évolution du parc automobile et des moyens de motorisation (voir DA57). Le document DA11 indique que l'impact du projet lui-même dans le bilan régional des émissions de GES (en période de pointe du matin) va au contraire dans le sens d'une réduction de 0,15% des émissions, toutes autres choses étant égales à l'horizon 2016.

- **Page 16 :** « *Le projet proposé par le MTQ va augmenter la circulation locale.* »

Rectificatif : Le MTQ a montré que le projet proposé amènera plutôt un report de la circulation vers le corridor autoroutier, au bénéfice du réseau artériel local qui doit absorber actuellement un surplus de circulation dû à la congestion chronique des infrastructures du réseau autoroutier.

DM98 FRANCIS LAPIERRE

- **Page 2 :** « *... j'ai constaté que le projet du pont de la 25, de la rue Notre-Dame et maintenant celui de réfection à l'identique du complexe des échangeurs Turcot sont en fait un seul et même projet commandé par le gouvernement Charest.* »

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

Rectificatif : Les projets de l'A-25, de la rue Notre-Dame et du complexe Turcot sont des projets distincts. Le projet du complexe Turcot en est un de reconstruction visant, entre autres, à diminuer le nombre de structures en vue de diminuer les coûts d'entretien pour les générations futures et inclut de nombreux autres changements pour améliorer l'accessibilité des secteurs traversés. Il ne s'agit donc pas d'une réfection à l'identique.

- **Page 4 :** *« La Ville de Montréal qui doit être impliquée dès le départ afin de faire participer les citoyens et les différents organismes n'a été prévenu que la veille de l'annonce publique selon l'aveu même du responsable des transports à la Ville de Montréal M. André Lavallée!... »*

Rectificatif : Avant l'annonce publique en juin 2007, la Ville de Montréal a été consultée dès juin 2004 dans le cadre de l'« Analyse sur la perception du territoire » qui regroupait 41 organismes. Elle a également participé à divers comités de travail depuis 2006.

- **Page 4 :** *« De plus, ce projet ne respecte pas l'essence du Plan de transport de cette même ville de Montréal... »*

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM18.

- **Page 8 :** *« ...De plus, les gens responsables du projet au MTQ sont principalement des ingénieurs civils qui vont souvent mépriser les solutions proposées par les autres spécialistes des diverses spécialités susceptibles de s'intéresser au projet. »*

Rectificatif : L'équipe qui a conçu le projet du complexe Turcot, en consultation avec le milieu, est une équipe multidisciplinaire composée de plusieurs spécialistes : archéologues, architectes, architectes du paysage, arpenteurs, biologistes, économistes, évaluateurs, experts en environnement, géographes, géologues, ingénieurs, urbanistes, spécialistes en circulation et en planification du transport, etc.

- **Page 9 :** *« Aucune station de prise d'échantillons d'air pour analyse à hauteur des voies respiratoires des adultes ou des enfants n'ont été construites. »*

Rectificatif : La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet sur la qualité de l'air répond au guide et directive du MDDEP à ce sujet.

- **Page 10 :** *« La Ville de Montréal mais surtout ces citoyens doivent être consultés et correctement renseignés... Ce qui n'a pas été fait. »*

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif pour DM98. Voir également PR3.1 (consultations organisées par le MTQ en 2007).

**BAPE - 2^e partie de l'audience publique
Projet de reconstruction du complexe Turcot**

**RECTIFICATIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES MÉMOIRES DÉPOSÉS À LA COMMISSION**

DM103 FRANCIS CASAUBON

- **Page 1** : « ... ils n'augmenteront pas l'accessibilité au transport en commun (le projet n'inclue pas une augmentation de voies réservée aux autobus de la métropole). »

Rectificatif : Voir le deuxième rectificatif de DM2.

- **Page 2** : « ... En abaissant le niveau des voies de circulation automobile, ce sont les citoyens qui vivront davantage avec les inconvénients des différentes formes de pollutions : pollution de l'air, pollution sonore, etc. Sans oublier les nombreuses années de construction qui amèneront davantage de circulation pour tous les véhicules permettant la reconstruction de l'échangeur. »

Rectificatif : La qualité de l'air sera meilleure en 2016 grâce à l'amélioration du parc automobile. Au sujet du climat sonore, il sera amélioré grâce à l'ajout de murs antibruit. Quand aux travaux, le MTQ dispose déjà de plusieurs terrains, dont la cour Turcot, qui serviront de transit aux camions du chantier. La zone du complexe Turcot est également bordée de secteurs industriels; le MTQ privilégiera donc, s'il y a lieu, le transit des camions par les secteurs industriels plutôt que par les secteurs résidentiels.

DM106 LE COMITÉ DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE DU QUARTIER SAINT-PIERRE (CRUISP)

- **Page 5** : « Le projet de reconstruction..., mais il ne prévoit aucune mesure pendant les travaux de reconstruction pour le détournement du transport des marchandises et des véhicules empruntant l'échangeur quotidiennement. »

Rectificatif : La circulation sera maintenue sur les infrastructures existantes pendant les travaux de reconstruction. Il n'y aura pas, sauf ponctuellement et localement, de détournement de circulation et de camions.

- **Page 7** : « Pis encore, le projet actuel n'est pas cohérent avec la vision que la Ville de Montréal souhaite développer avec notamment son plan de transport. »

Rectificatif : Voir le premier rectificatif pour DM18.



**Bureau de projet du complexe
Turcot**

500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 13.70
Montréal (Québec)
H2Z 1W7

Téléphone : 514 873-3838
Télécopieur : 514 873-3815