

MÉMOIRE

Présenté par

Le comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre

Dans le cadre des audiences publiques sur le
PROJET DE RÉAMENAGEMENT DU COMPLEXE TURCOT

Juin 2009

Alexandre Campeau-Vallée
Chargé de projets

Lisa-Lou Bruyas
Stagiaire en urbanisme

Maude Ladouceur
Stagiaire en urbanisme



Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre

183, des Érables, Saint-Pierre (Qc), H8R 1B1
téléphone : 514 365-7000
revitalisationsaintpierre@gmail.com
www.revitalisationsaintpierre.blogspot.com

Table des matières

Introduction	3
1. La nécessité d'un projet basé sur une vision globale, multiscalair et intégrée	3
1.1 Constat	3
1.2 Préoccupations	4
1.3 Recommandations	4
2. La reconstruction de l'échangeur Turcot nécessite des voies de circulation ainsi que des voies de camionnage alternatives pour éviter un débordement de circulation dans les réseaux locaux.	5
2.1 Constat	5
2.2 Préoccupations	5
2.3 Recommandations	5
3. La mise en place du tram-train entre le centre-ville et l'arrondissement de Lachine : une mesure de mitigation durant les travaux et une mesure durable à long terme.	6
3.1 Constat	6
3.2 Préoccupations	6
3.3 Recommandations	6
Conclusion	7
Annexe 1 : Saint-Pierre: un quartier enclavé par les grandes infrastructures de transport	8
Annexe 2 : Le quartier Saint-Pierre, un quartier au cœur des travaux de reconstruction du complexe Turcot	9
Annexe 3 : Le quartier Saint-Pierre, partie intégrante du projet de reconstruction du complexe Turcot	10
Annexe 4 : Les voies de camionages aux alentours du quartier Saint-Pierre	11

Introduction

Le comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre (CRUISP) est actif depuis 2003. Dans le cadre du projet pilote du programme montréalais de revitalisation urbaine intégrée, le CRUISP a pour mandat de susciter et coordonner la mise en œuvre de projets et d'activités susceptibles de contribuer à la revitalisation sociale, économique et culturelle du quartier Saint-Pierre.

Le quartier Saint-Pierre est un endroit où se croisent de nombreux réseaux de transport et où la cohabitation entre ces réseaux et les milieux de vie fait l'objet d'une réflexion concertée avec les différents partenaires (arrondissement de Lachine, citoyens, commerçants, institutions, groupes, comités, etc.) depuis les débuts du CRUISP.

Le développement de Saint-Pierre fut lié aux autoroutes, aux voies ferrées et au canal Lachine, structures qui marquent le paysage du sud-ouest de l'île. Or, l'accumulation des structures majeures de transport a isolé le quartier, ce qui a limité les liens avec les quartiers et villes environnantes¹. Ainsi, l'enclavement physique et géographique du quartier Saint-Pierre, notamment au sud par l'échangeur Saint-Pierre et ses trois voies d'accès, construites en remblai, est un exemple frappant de l'effet nuisible des constructions autoroutières en remblai. C'est pourquoi le CRUISP estime que la reconstruction en remblai du complexe Turcot est inadéquate puisque la solution technique proposée ne s'harmonise pas avec le reste du tissu urbain.

Par ailleurs, le quartier Saint-Pierre fait partie intégrante du secteur de reconstruction du complexe Turcot². C'est pourquoi les audiences publiques sur le projet de réaménagement du complexe Turcot apparaissent comme une occasion privilégiée pour le CRUISP de contribuer avec son expertise à l'élaboration de ce projet marquant pour l'histoire de Montréal.

1. La nécessité d'un projet basé sur une vision globale, multiscalaire et intégrée

1.1 Constat

L'échangeur Saint-Pierre a été construit sur pilotis (structure de type poutres-caissons) à la même période que le complexe Turcot qui fut inauguré en 1967. « Cette section est fortement sollicitée, avec un débit journalier moyen de plus de 140 000 véhicules »³. De plus, la circulation lourde aux approches de l'échangeur vient s'ajouter à cet achalandage avec près de 8000 camions par jour⁴.

Ces structures ont fait objet de plusieurs projets de réparations majeures de l'ordre de plus de 130 millions de dollars depuis l'an 2000⁵. Étant donné l'état de délabrement avancé, il paraît évident qu'il va

1 Voir annexe 1 : *Saint-Pierre : un quartier enclavé par les grandes infrastructures de transport.*

2 Voir annexe 2 : *Le quartier Saint-Pierre, un quartier au cœur des travaux de reconstruction du complexe Turcot.*

3 TRANSPORT QUÉBEC, *Plan de transport-Montréal- détails des projets*, Page consultée le 15 juin 2009 [En Ligne], http://www.mtg.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/montreal_plan_gestion_deplacements/detail_projets/autres_decisions_prendre

4 Idem

5 LA PRESSE, *Échangeur Turcot : Montréal veut plus de transports collectifs*, Publié le 15 mai 2009, Page consultée le 15 juin 2009, [En Ligne], <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/200905/15/01-856761-echangeur-turcot-montreal-veut-plus-de-transports-collectifs.php>

falloir envisager, à court terme, de le réaménager et peut-être de le reconstruire.

Par ailleurs, une des seules portes d'entrée du quartier, la rue Saint-Pierre qui passe sous l'échangeur Saint-Pierre, est aussi le seul lien du quartier avec le canal Lachine. Pourtant, la rue Saint-Pierre entre la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame est un environnement extrêmement inhospitalier que les citoyens rebutent d'emprunter. En effet, le lien entre le canal et le quartier se fait sous l'autoroute 20, dans une intersection large et mal éclairée. C'est aussi l'endroit dans le quartier où l'on compte le plus d'accidents avec blessures, et ce, autant pour les piétons, les cyclistes que pour les occupants de véhicules⁶.

1.2 Préoccupations

Nous savons que le projet du MTQ (Ministère des Transports du Québec) prévoit l'intégration d'une double voie réservée ou à « occupation multiple » au centre de l'autoroute 20. Elle ne serait mise en place que sur quelques kilomètres, entre l'est de l'échangeur Saint-Pierre et la rue Pullman (futur boulevard Pullman). Ainsi, les véhicules autorisés bénéficieraient d'un accès privilégié au réseau local et artériel en direction du centre-ville.

Nous questionnons la pertinence de faire du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre un projet isolé plutôt que de l'inclure dans le scénario de reconstruction du complexe Turcot⁷. Si cette double voie réservée s'arrête à l'est de l'échangeur Saint-Pierre, les retombées auront une portée limitée. À l'échelle locale, il n'y aura pas de désenclavement pour les habitants du quartier Saint-Pierre, car il n'y aura pas d'amélioration du transport en commun. À l'échelle métropolitaine, l'engorgement du réseau routier restera tel quel.

1.3 Recommandations

Nous demandons un projet basé sur une vision globale, multiscalair et intégrée car il s'agit d'un projet à court terme avec des impacts à long terme. Il est aussi primordial de planifier dès maintenant le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre afin d'éviter de brusquer ce dernier pour cause d'insécurité des usagers comme c'est le cas avec le projet de reconstruction du complexe Turcot.

L'inclusion du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre dans le projet du MTQ serait une réelle opportunité de redévelopper le secteur de la rue Saint-Pierre entre la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame de manière sécuritaire et durable pour les résidents. De plus, le prolongement du corridor « durable » devrait faire partie intégrante du projet de reconstruction du complexe Turcot.

6 DIRECTION DE LA SANTE PUBLIQUE, *Cartographie des blessés de la route pour chaque arrondissement*, Montréal.

7 Voir annexe 3 : *Le quartier Saint-Pierre, partie intégrante du projet de reconstruction du complexe Turcot*

2. La reconstruction de l'échangeur Turcot nécessite des voies de circulation ainsi que des voies de camionnage alternatives pour éviter un débordement de circulation dans les réseaux locaux.

2.1 Constat

Depuis sa construction, l'échangeur Turcot a subi le poids d'environ 280 000 véhicules quotidiennement. De ces 280 000 déplacements, on compte en moyenne 28 000 camions par jour⁸. La reconstruction de l'échangeur aura un impact direct sur les déplacements journaliers des différents véhicules.

Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot prévoit la « restriction au minimum des fermetures de voies autoroutières et municipales pour éviter que des dizaines de milliers de véhicules transitent chaque jour par les rues avoisinantes »⁹, 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. Dans son document, *Présentation des sous-phases du projet – Maintien de la circulation*, déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le MTQ indique, en réponse aux contournements de la circulation, qu'elle sera maintenue sur l'échangeur pendant la durée des travaux et que la construction des nouvelles infrastructures se fera en parallèle.

2.2 Préoccupations

Il est prévu que 65% de la construction se fasse sous ou à côté des voies existantes et que 35% de cette dernière soit exécutée en phasage¹⁰. Il est entendu que lors de la fermeture des voies de circulation de l'échangeur Turcot, bien qu'elle soit restreinte et partielle, plusieurs déplacements se feront à partir de rues ou des voies de camionnage alternatives. Plusieurs véhicules emprunteront ces rues et cela augmentera la congestion automobile locale. La rue Notre-Dame, la rue Pullman et la rue Saint-Jacques sont les principales voies alternatives au camionnage dans ce secteur puisqu'il est permis d'y circuler en tout temps¹¹. Certaines de ces voies se trouvent au milieu de quartiers résidentiels comme la rue Saint-Jacques au cœur du quartier Saint-Pierre. Une plus grande affluence de camions dans ce secteur cause plusieurs problématiques au niveau de la sécurité des usagers (piétons et cyclistes), de la pollution visuelle, mais surtout sonore ainsi qu'une émission de GES plus grande à proximité de quartiers résidentiels comme le quartier Saint-Pierre.

2.3 Recommandations

Il est donc nécessaire d'adopter des mesures de mitigation concernant les voies de circulation alternatives pendant la durée des travaux pour éviter d'engorger les réseaux locaux. De plus, des alternatives concernant le camionnage doivent être énoncées clairement pour limiter les impacts de la reconstruction

8 TRANSPORT QUÉBEC, *Turcot – Reconstruction du complexe à Montréal*, Page consultée le 15 juin 2009 [En Ligne], http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/complex_e_turcot

9 Idem

10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation des sous-phases du projet – Maintien de la circulation*, non paginé.

11 Voir annexe 4 : *Les voies de camionages aux alentours du quartier Saint-Pierre*

de l'échangeur Turcot sur les quartiers avoisinants.

3. La mise en place du tram-train entre le centre-ville et l'arrondissement de Lachine : une mesure de mitigation durant les travaux et une mesure durable à long terme.

3.1 Constat

Le projet du tram-train est proposé conjointement par l'arrondissement de Lachine et Pabeco Inc. Il recommande la mise en place d'un tram-train pour relier les quartiers résidentiels de Lachine au centre-ville de Montréal. Aujourd'hui, les habitants de Lachine devant se rendre quotidiennement au centre-ville utilisent généralement l'A20/Ville-Marie. Cette ligne de tram-train serait utilisée de manière quotidienne par environ 30 000 navetteurs lachinois. Cette proportion représente 7.5 millions d'utilisateurs par année¹².

Un argument justifiant la mise en place d'une alternative au transport individuel, à la fois durant et après les travaux du complexe Turcot, est le lien indéniable entre la diminution de l'efficacité du transport individuel et l'augmentation de l'utilisation des alternatives en transport en commun. Prenons l'exemple du viaduc de la Concorde, construit en 1970, permettant au boulevard du même nom d'enjamber l'autoroute 19. Une des conséquences de son effondrement sur l'autoroute 19, le 30 septembre 2006, a été le report modal des automobilistes vers les transports en commun, en particulier le train de banlieue. Ainsi, l'Agence métropolitaine de transport loua huit wagons et une locomotive appartenant au GO Transit de Toronto pour atténuer l'augmentation du nombre d'usagers. D'autres mesures furent mises en place dont l'ajout, le 18 octobre 2006, de la gare temporaire Vimont qui aujourd'hui est permanente. Le 10 novembre 2006, les trains additionnels furent retirés au moment de la réouverture de l'autoroute. Ainsi, la fermeture de l'autoroute 19 et les mesures d'atténuation mises en place ont entraîné une hausse d'achalandage de 8,7 % répartie sur l'ensemble des trains de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme¹³.

3.2 Préoccupations

La mise en place d'une ligne de tram-train, entre Lachine et le centre-ville de Montréal, comme mesure de mitigation durant les travaux de reconstruction du complexe Turcot devrait apparaître clairement dans les plans du MTQ. En faisant partie de ces travaux, elle bonifierait la desserte non seulement des populations locales, mais de toutes celles de l'ouest de l'île qui seront affectées par les travaux de l'échangeur Turcot.

3.3 Recommandations

Nous suggérons de diversifier au maximum l'offre de transport en fonction des besoins des utilisateurs, pendant et après les travaux de reconstruction du complexe Turcot. En effet, à court, moyen et long terme, cela favoriserait le transfert modal de l'automobile vers d'autres moyens de transport; permettant

12 PABECO INC. *Tram-train de Lachine d'une vision au concept*, mai 2009

13 AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT), *Nouvelles et communications-communiqés*, Montréal, Publié le 10 novembre 2006, Page consultée le 15 juin 2009, [En Ligne], http://www.amt.qc.ca/comm/affiche_communique.asp?no=321

ainsi de diminuer le nombre relatif de déplacements en automobile qui sont à l'origine des congestions autoroutières.

Conclusion

À la lecture du projet actuel proposé par le MTQ, il est clair que, selon nous, il ne s'agit pas d'un projet d'avenir qui augmentera la qualité de vie des quartiers limitrophes à l'échangeur. 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. Les villes des prochaines années seront de moins en moins des villes d'automobiles et il faut en tenir compte dès maintenant.

À la vue des faits énoncés précédemment : la non-intégration du projet de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre au sein de celui du complexe Turcot et l'inadéquation entre les impacts des travaux de reconstruction et les mesures de mitigation adoptées, il nous apparaît évident que le projet proposé par le MTQ doit être bonifié. Nous croyons fermement que ce projet d'envergure est une réelle opportunité pour le MTQ de donner une nouvelle image à la Ville de Montréal, non seulement sur le plan du transport, mais aussi de son image globale. En effet, cela pourra être une bonne occasion **d'innover** au niveau des infrastructures autoroutières, d'augmenter l'offre de service en transport en commun et d'encourager le transport actif au sein d'un projet qui ne saccage pas les quartiers environnants.

Annexe 1: Saint-Pierre: un quartier enclavé par les grandes infrastructures de transport



Annexe 2: Le quartier Saint-Pierre, un quartier au cœur des travaux de reconstruction du complexe Turcot



Annexe 3: Le quartier Saint-Pierre, partie intégrante du projet de reconstruction du complexe Turcot



Annexe 4: Les voies de camionages aux alentours du quartier Saint-Pierre

