

Audiences publiques du BAPE  
Projet de reconstruction du complexe Turcot

## Mémoire

Présenté par

Florence Junca Adenot, PH D, directrice du Forum Urba 2015, PDG de  
l'Agence métropolitaine de transport de 1996 à 2003

David Hanna, PH D, directeur des études avancées

Département d'études urbaines et touristiques, École des sciences de la  
gestion, Université du Québec à Montréal

### Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Le projet .....  | 2  |
| Synthèse du mémoire déposé .....                                       | 2  |
| Des objectifs louables mais incomplets .....                           | 8  |
| Planifier un projet intégré qui démontre une vision globale .....      | 9  |
| Les prévisions tendanciennes et les cibles à fixer .....               | 10 |
| Une proposition intégrée de transport collectifs et routier .....      | 11 |
| Trois propositions liant l'aménagement et les choix de transport ..... | 14 |
| -L'IMPACT NÉGATIF SUR LE LOGEMENT ABORDABLE                            |    |
| -LE REMEMBREMENT NÉCESSAIRE DE CÔTE ST-PAUL                            |    |
| -LA RESTAURATION DE LA FALAISE ST-JACQUES                              |    |
| Conclusion .....   | 18 |

Montréal, le 11 juin 2009

## LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

Le complexe Turcot est un noeud national, régional et local important.

Les infrastructures du complexe Turcot ont été construites au milieu des années 1960 et ont atteint leur vie utile. La configuration du complexe répondait, à l'époque, à un modèle de planification de la fluidité de la circulation privilégiant le transport par voitures dont le nombre croissait avec le développement économique et le développement des banlieues à faible densité.

Le projet présenté prévoit de reconstruire les échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que les autoroutes A.15, A.20, A.720. L'échangeur serait reconstruit à son emplacement actuel, l'emprise de l'A.20 déplacée en bas de la falaise Saint Jacques entre les échangeurs Angrignon et Turcot, celle de l'A.15 reconstruite en parallèle à l'existante et l'A.720, légèrement déplacée vers le sud. Ces deux derniers travaux seraient construits en talus au lieu des ponts aériens actuels.

Les travaux s'échelonnent sur 7 ans soit de 2009 à 2016. Les prévisions sont donc toutes basées sur l'année 2016 et c'est en fonction de cette simulation que les propositions de reconstruction du complexe ont été élaborées.

## SYNTHÈSE DU MÉMOIRE PRÉSENTÉ

Le mémoire, déposé par Florence Junca Adenot et David Hanna se centre sur deux composantes du projet.

**Dans un premier temps**, il questionne les prévisions faites en matière de transport, et propose des cibles de diminution de la circulation véhiculaire et d'augmentation de l'usage des transports collectifs cohérentes avec la métropole que Montréal veut devenir au XXI<sup>e</sup> siècle.

**Dans un deuxième temps**, il questionne trois aspects reliés à l'aménagement du territoire en lien avec les choix de transport et respectueux des orientations du plan d'urbanisme de Montréal : L'impact négatif sur le logement abordable, le remembrement nécessaire de Côte Saint Paul, la restauration de la falaise Saint Jacques.

Ces deux composantes **prennent en compte les récents commentaires du Vérificateur général du Québec qui, dans un rapport rendu public en avril 2009**, recommande que le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal procèdent à une....« analyse comparée et documentée des différents scénarios possibles permettant une meilleure prise en compte des incidences à court et à long termes des projets de transport sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles pour mieux servir la communauté....».

**Une vision intégrée** signifie qu'à l'occasion de la reconstruction du complexe Turcot, le promoteur intègre les préoccupations d'une métropole du XXI<sup>e</sup> siècle; par exemple, les

objectifs et cibles approuvées dans le plan de transport, le plan d'urbanisme et la politique environnementale de la ville de Montréal, objectifs et cibles partagés par le Gouvernement du Québec en particulier au chapitre de l'environnement.

Le concept présenté devrait donc indiquer par quels moyens il entend contribuer à réduire de 20% le nombre de voitures à Montréal, de 25% les gaz à effets de serre, à diminuer la congestion qui coûte 1,4MM\$ selon le MTQ à la région montréalaise, à améliorer la qualité des quartiers traversés et des quartiers centraux, à diminuer les accidents, à diminuer de 25% le nombre de journées de smog et les maladies respiratoires, à assurer la revitalisation immobilière tout le long des espaces traversés.

### **Des objectifs de déplacements et des moyens à fixer pour respecter la vision intégrée**

**Le concept du MTQ** prévoit 304 000 voitures passant via l'échangeur Turcot en 2016 par rapport à 296 000 (statut quo), soit 2.7% de plus de circulation journalière. Mais si on compare à 2003 (décembre 2003, selon l'Étude d'impact déposée au document PR3.1, p.15), il s'agit de comparer 277 070 à 304 000 voitures soit 10% de plus de véhicules à l'échangeur Turcot.

Les simulations prennent en compte les grands projets routiers tels que l'A.30, l'A.25, Notre Dame...), les projets de relocalisation de Bell Canada et des deux hôpitaux CHUM et CUSUM, Griffintown et le Havre Bonaventure.

**Le scénario ne prend pas en compte les grands projets de transports collectifs.** Le scénario retenu simulé à l'horizon 2016, ...\*ne prend pas en compte un éventuel transfert vers ou en provenance d'autres modes de transport\*..., tel qu'indiqué à la page 262, document MTQ-Dessau, daté de février 2009, sous la rubrique PR3.1, chapitre 8.

Dans le document DA 12, fiche TC105-5, (exercice de transfert modal potentiel en PPAM 2016), il affirme que la bonification du TC ajouterait 4% d'utilisateurs en transports collectifs selon l'hypothèse conservatrice (+2 100 en pointe du matin) et 13% de plus dans l'hypothèse optimiste (+ 6 600). Aucune référence à un train de mesures en transports collectifs. **Or pour la seule année 2008, les TC ont augmenté de 4%!!!!**

**Le mémoire déposé au BAPE propose de fixer à -20% la cible de diminution de véhicules, et présente un ensemble de mesures de transports collectifs à mettre en place avant le début des travaux, pour y parvenir**

#### **TABLEAU SYNTHÈSE**

Train de Rigaud : + 6 760 nouveaux usagers par jour  
Navette Aéroportuaire : + 4 400 nouveaux usagers par jour  
Express via l'A 40, Vaudreuil vers Saint Laurent : + 3000 nouveaux usagers par jour et – 1 000 autos via le co voiturage  
Lignes locales STM et CIT : + 7 700 nouveaux usagers par jour  
Voie réservée en site propre est-ouest : + 8 000 nouveaux usagers par jour et – 2 000 autos via le co voiturage  
Voie réservée Champlain : + 5 000 nouveaux usagers par jour  
Trains de Delson et de Blainville : + 2 196 nouveaux usagers par jour

Train dans l'antenne Doney : + 3 000 nouveaux usagers par jour  
Tram train Lassalle et Lachine : + 4 000 nouveaux usagers par jour  
Transports actifs et auto partage accru : Pas évalué  
Camions : -25% de ceux traversant Turcot si A 30 se réalise, et % d'autos

**Total : 44 450 nouveaux usagers en transports collectifs par jour et – 3 000 autos via le covoiturage. Ces mesures ont été évaluées de façon réaliste à partir des plans des sociétés de transport et de l'AMT et à partir des résultats d'augmentation des transports collectifs des dernières années en lien avec l'augmentation de l'offre. Une crise comme l'augmentation majeure continue du prix de l'essence ou l'instauration d'un péage ou des restrictions sur le stationnement au centre ville ou encore des mesures de mitigation plus musclées pendant les travaux, aurait comme effet d'augmenter de façon plus importante les nouveaux usagers TC. Le co voiturage via une voie réservée efficace pourrait aussi être encore plus attractif.**

### TROIS PROPOSITIONS LIANT L'AMÉNAGEMENT ET LES TRANSPORTS

L'intégration des choix de transports, des choix de concepts, doit être intimement lié aux choix d'aménagement dans les milieux urbains et les équilibres entre les diverses fonctions à préserver afin de maintenir la qualité de vie urbaine. Nous avons choisi de mettre le focus sur trois éléments qui nous semblent importants dans la proposition du complexe Turcot.

#### *L'IMPACT NÉGATIF DU CONCEPT SUR LE LOGEMENT ABORDABLE*

Le logement abordable est une ressource rare à Montréal puisqu'il ne s'en fabrique plus beaucoup, le marché immobilier privé tendant vers le logement luxueux de type condominium et le secteur public étant relativement absent du domaine, surtout comparé à la situation avant les années 1990. **Or, le projet du MTQ propose la démolition de 25 propriétés résidentielles, soit l'équivalent de 166 logements.** Cette perte considérable est inconcevable, même si le programme Accès Logis Québec se propose de réaliser un projet de remplacement ailleurs. Compte tenu de la pénurie générale de tels logements, ce projet de remplacement serait nécessaire SANS la démolition anticipée de 166 logements proches de l'échangeur.

Si l'on explore les motifs pour de telles démolitions, en examinant les plans du MTQ on apprend très vite que ces démolitions sont devenues nécessaires à cause du nouveau design de l'autoroute 720 passant à côté de St-Henri et l'ancien village Turcot. C'est, en fait l'accroissement de la nouvelle chaussée, d'une part, et son emplacement sur un talus, qui ajouterait environ une trentaine de mètres à l'emprise nécessaire à l'autoroute.

Quand on apprend, en plus, que l'élimination de la bretelle Girouard à Notre-Dame-de-Grâce entraîne l'ajout d'une nouvelle bretelle, près des rues St-Jacques et St-Rémi, en forme d'un grand S majuscule, comme si nous étions dans une situation en périphérie où les coûts fonciers sont minimaux, on comprend pourquoi l'autoroute 720 serait tassée vers le sud aux dépens des triplex sur la rue Cazalais. Il faut faire mieux en milieu urbain dense.

Tout d'abord, il faut partir du point de vue que toute démolition de logements abordables est inacceptable dans une situation de pénurie sérieuse. Ensuite, il faut comprendre que la solution en talus n'est pas intéressante, car elle créerait une barrière massive et imperméable en zone urbaine, en même temps qu'on rapprocherait la source de pollution des résidents. Finalement, on ne peut pas accepter qu'un design de simple bretelle prenne autant d'espace, environ 44 000m<sup>2</sup>.

La solution passe, de toute évidence, par un nouveau design de l'autoroute 720 qui aurait comme objectif la sauvegarde des logements et le rehaussement du tissu urbain rompu. La solution optimale serait de prolonger le tunnel Ville-Marie, selon la méthode peu coûteuse de "cut and cover", jusqu'à l'échangeur Turcot, permettant de retisser les zones urbaines de part et d'autre de l'autoroute et de remettre en valeur les perspectives à partir du coteau. Sinon, la reconstruction d'une structure sur pilotis serait nettement préférable au talus proposé, qui ne fait que rapprocher la source de pollution et de bruit des résidents.

Que dire des données du Dr. Drouin (Transport et santé publique: enjeux et solutions, ACFAS, 2008) qui démontrent qu'habiter à 100 mètres de l'autoroute accroît les maladies respiratoires de 53%. Que dire des données de W. F. Babisch et alia (Traffic Noise and Risk of Myocardial Infarction, *Epidemiology* 16, 1, 2005) qui démontrent que ceux qui habitent près d'une autoroute, dont la pollution sonore constante est de 50 décibels, avec des pics allant jusqu'à 70 décibels, sont à risque de crise cardiaque à un taux 1.5 fois supérieur à la population normale. Le design de l'autoroute 720, tel qu'il est proposé par la MTQ, est tout simplement inacceptable pour la société urbaine d'aujourd'hui.

#### *LE REMEMBREMENT DE CÔTE-SAINT-PAUL*

La réfection proposée, par le MTQ, de l'autoroute 15 à travers Côte-St-Paul, au sud du canal de Lachine, implique un abaissement de la chaussée sur un grand talus traversant le quartier jusqu'à l'aqueduc de Montréal. **Ce talus, malheureusement, aurait comme impact de ramener la pollution de l'air au niveau des maisons et de créer une immense barrière entre les deux parties de Côte-St-Paul.** Dans un contexte de quartier en besoin de revitalisation, cette démarche mettrait fin à toute possibilité de remembrement de ce quartier morcelé.

Il faut comprendre que l'axe commercial et institutionnel, l'avenue de l'Église, est situé du côté ouest de l'autoroute, alors que le vieux quartier ouvrier et industriel des écluses se trouve du côté est. **Il faut donc préserver le potentiel de revalorisation patrimonial de ce milieu ancien en favorisant une perméabilité entre les deux zones.** Les espaces vides de l'ancienne cour ferroviaire du CN et du CP devront être développés et les corridors devront se multiplier entre les deux secteurs. Un immense talus viendrait briser ce lien et isoler à jamais le vieux secteur des écluses.

Un projet d'autoroute en tunnel serait la solution idéale au problème mais ceci éliminerait la capacité de transport des matières dangereuses par la 15, ce qui est essentiel puisque

les tunnels Ville-Marie et Lafontaine sont déjà fermés à ce genre de trafic. Une tranchée ouverte serait possible, basée sur le modèle Décarie, mais ceci pourrait nuire au fonctionnement du tunnel St-Rémi. Cette proposition serait à évaluer. Il reste que la seule solution simple est de conserver la structure sur pilotis et de favoriser de la construction en-dessous.

Les mêmes questions de santé publique se posent comme sur la section de l'autoroute 720 à St-Henri. **Tout nouveau plan devra passer par une prise en compte plus sérieuse de la santé publique.** En fait, la conclusion générale, c'est que l'autoroute dans l'air est vraiment optimale. Les planificateurs des années 1960 avaient, somme toute, raison.

#### *LA RESTAURATION DE LA FALAISE SAINT-JACQUES*

**Le MTQ, dans son projet le plus récent, se propose de tasser la ligne ferroviaire du Canadien National vers le nord, directement au pied de la falaise St-Jacques, avec l'autoroute 20 à côté, libérant l'ancienne cour Turcot, jusqu'au canal, à du développement immobilier.** Tout d'abord, il faut souligner le fait que cette ligne ferroviaire très importante ait fait l'objet, dans le nouveau projet du MTQ, d'un accroissement substantiel, allant de 4 à 8 voies ferrées.

Cette autoroute de fer est critique pour l'avenir si l'on veut privilégier un transfert modal de marchandises vers le rail, favoriser le trafic ferroviaire interurbain de VIA RAIL, laisser des voies pour une possible navette électrique vers l'aéroport, voire éventuellement installer un TGV. Tout ceci cadre avec les priorités québécoises et internationales de réduire les GES de façon substantielle dans les années à venir, sachant qu'environ 47% des GES à Montréal proviennent du transport.

Mais le déplacement du chemin de fer et de l'autoroute au pied de la falaise provoque un mal inutile et traduit un manque de sensibilité envers une ressource naturelle appréciée des montréalais. **Cette falaise représente le rivage de la mer Champlain d'il y a 9000 ans.** Cette bande verte est un espace de repos pour les oiseaux migratoires deux fois par an. Pour les montréalais, c'est une promesse politique depuis les années 1980, sous le mandat du maire Doré, que la falaise soit restituée au public sous forme d'un parc linéaire urbain. Ce projet résonne toujours dans l'esprit des citoyens et refait surface dans les médias de façon récurrente, malgré le flegmatisme de nos politiciens actuels.

Ce serait commettre une travestie que de compromettre cette ressource naturelle importante en plaçant les deux autoroutes (de fer et d'asphalte) directement au pied de la falaise, éliminant toute proposition sérieuse de remise en valeur et d'utilisation par les citoyens. Il faut les distancer de la falaise.

Les marécages de la cour Turcot ont fait l'objet d'un remplissage de tonnes de gravier et de scories de foyer par le Grand Tronc, en 1905, et plus tard par le CN, afin de porter le poids de convois de marchandises ainsi que de leurs locomotives de 125 tonnes. Les deux autoroutes pourraient techniquement se situer n'importe où sauf la partie au pied de la falaise qui n'a jamais fait l'objet de remplissage, raison de plus d'y mettre un parc. Il est

essentiel de sauvegarder l'option d'une falaise restaurée, en parc linéaire, pour une administration future à la Ville de Montréal.

L'option de parc régional important, ayant une superficie similaire au parc du Mont-Royal, nécessite une zone périphérique de protection et de transition à sa base. Cette zone devrait inclure une piste cyclable avec accès direct des banlieues ouest vers le centre-ville, des sentiers d'accès piétonnier depuis Montréal-ouest, Lachine, Notre-Dame-de-Grâce et St-Henri, et une zone tampon d'arbres, voire un talus, afin de mitiger la pollution sonore provenant de l'autoroute 20.

**Il est absolument critique que le MTQ laisse une réserve foncière en bande, non de 15 mètres, mais de 130 mètres de large au minimum au sud de l'actuelle rue Pullman.** Cette proposition urbanistique provient du plus profond des désirs des montréalais, exprimés depuis plusieurs décennies. Le MTQ se doit, même s'il n'est pas responsable des parcs, de répondre à ce besoin essentiel d'espace vert chez les centaines de milliers de résidents environnants.

#### **CONCLUSION**

En soumettant ce mémoire, nous voulons contribuer, de façon constructive, aux choix que les promoteurs du complexe Turcot auront à faire après les audiences publiques pour que ces importants travaux contribuent à la transformation de Montréal en métropole du XI<sup>È</sup> siècle.

## LE PROJET DU MTQ : DES OBJECTIFS LOUABLES MAIS INCOMPLETS

Le ministère des Transports, fait face à la désuétude avancée du complexe Turcot, à sa non-conformité aux normes actuelles, à ses coûts croissants et aux perturbations importantes engendrées par les fermetures de voies de circulation pour travaux. **Il poursuit l'objectif de le reconstruire, comme stratégie optimale.**

Ce faisant, il propose un concept, reproduisant le complexe actuel, en plus bas et avec un souci d'aménager les abords.

Cependant, en le reconstruisant sur des talus de 6 à 7 mètres dans plusieurs parties, et en accommodant 10% de plus de véhicules qu'en 2003, il ne respecte pas les objectifs d'une vision intégrée de cet ensemble d'axes métropolitains et locaux, traversant la métropole **et ne prend pas en considération les objectifs établis par la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec** en matière de priorité aux transports collectifs et actifs, de lutte aux changements climatiques, de diminution de la congestion, des risques pour la santé, l'accroissement de la sécurité par la diminution de nombre de voitures dans la région métropolitaine et au centre de l'agglomération, ainsi que l'aménagement urbain dans les quelques 100 hectares traversés, souhaités par la ville de Montréal, dans la continuité de la restauration des abords du canal Lachine.

**Il faudrait donc y ajouter les objectifs suivants.**

Que le MTQ, à l'occasion de la reconstruction du complexe Turcot :

- Incorpore dans sa stratégie d'ensemble et ses propositions, les objectifs du plan de transport de Montréal, en particulier, **l'objectif de réduire de 20% le nombre de voitures se dirigeant vers le centre ville, ainsi que les projets de transports collectifs dans l'axe est-ouest et nord-sud concernés par le complexe Turcot.**
- Incorpore dans le concept proposé, les objectifs du plan d'urbanisme de Montréal, en particulier ceux concernant le secteur traversé, en lien avec les choix de transport collectifs et actifs, au fins d'améliorer la qualité de vie des quartiers traversés et d'en assurer le re développement, à proximité du centre de la ville, selon les principes du TOD.
- Incorpore les contributions du projet à la diminution des GES, des journées de smog et des impacts sur la santé au centre de l'agglomération et tout le long des artères autoroutières concernées par le projet, tel que souhaité par la ville de Montréal et le Gouvernement du Québec dans leurs documents d'orientation. **Les objectifs de réduction des GES du secteur des transports qui représente 40 à 60% des émissions dans l'agglomération de Montréal selon les secteurs, sont élevés. Les Nations unies indiquent une réduction de 25% des GES d'ici 2025. Le Gouvernement du Québec a endossé les objectifs de Kyoto.**
- Incorpore des objectifs de diminution de la congestion urbaine et des pertes d'heures travaillées que le MTQ évalue à 1.4MM\$ en 2008.
- Priorise d'éviter les démolitions d'habitations et la rupture de la ville avec des talus opaques sur lesquels circuleront les voitures, en particulier dans deux secteurs concernés.



**Aucune référence à ces objectifs importants pour Montréal et la région métropolitaine du XXI<sup>e</sup> siècle n'apparaît dans les documents présentés, sauf pour affirmer que ces objectifs sont irréalistes.**

## PLANIFIER UN PROJET INTÉGRÉ QUI DÉMONTRE UNE VISION GLOBALE

La reconstruction du complexe Turcot comme la transformation de la rue Notre-Dame constituent une occasion unique de réaliser des projets dont les choix de fonctions, de gabarit et d'implantation contribueront à transformer Montréal en une grande métropole avec un centre-ville dynamique, où la créativité, le développement des affaires, la protection de l'environnement et la qualité de vie seront au rendez-vous.

Il n'est plus possible d'accroître le nombre de véhicules sur l'île de Montréal, en particulier au centre-ville, sans affecter la qualité de vie des résidents et des travailleurs des quartiers centraux, sans nuire à l'économie locale mais aussi régionale et sans compromettre l'avenir de notre planète.

Toutes les métropoles font face à la même problématique et priorisent des solutions nouvelles permettant d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises tout en contribuant à la lutte aux changements climatiques, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la revitalisation des quartiers centraux, à la réduction de notre dépendance au pétrole, (ressource limitée et dont le coût croîtra) et à la relance économique. Montréal ne peut échapper à ce processus et à ces choix.

Dans la mesure où le gouvernement du Québec souhaite investir plus de trois milliards de dollars dans la modernisation de la rue Notre-Dame et la reconstruction du complexe Turcot mais ne dispose pas des fonds nécessaires pour construire tous les projets présentement à l'étude, nous devons collectivement faire des choix. Ces choix, tout en visant à obtenir le maximum de gains pour les investissements consentis, devront permettre de bâtir un meilleur équilibre entre l'usage de la voiture, du camionnage et des transports collectifs et actifs dans le milieu urbain.

Heureusement ce ne sont pas les solutions qui manquent pour améliorer la mobilité dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest et offrir des alternatives à l'usage de l'auto en solo, notamment aux 65% de navetteurs qui empruntent cet axe matin et soir: la construction d'une ligne de tramway, la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal, l'accroissement de l'achalandage du train de Rigaud, les voies réservées pour autobus, les dessertes locales par autobus et le Via bus de l'est en sont certains exemples.

La reconstruction de l'échangeur Turcot sur plusieurs années exige de planifier et implanter des mesures de mitigation en transports collectifs avant que les travaux commencent afin de limiter l'étranglement routier et économique. Cela représente une belle occasion de mettre en place des services qui demeureront après les travaux. Les choisir en même temps que se définit le concept du nouveau Turcot permettrait

certainement d'améliorer ce dernier, de contribuer au développement économique et urbain des secteurs traversés et à la diminution véhiculaire dans l'axe est-ouest.

Tel que suggéré par le Vérificateur général du Québec, dans un rapport rendu public en avril 2009, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal doivent procéder à une...« analyse comparée et documentée des différents scénarios possibles permettant une meilleure prise en compte des incidences à court et à long termes des projets de transport sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles pour mieux servir la communauté...».

Montréal est à la croisée des chemins et nous ne pouvons manquer cette occasion unique de réaliser une ville à l'image de ce que nous sommes et nous serons, en harmonie avec nos valeurs et nos aspirations. Boston, San Francisco, Vancouver, Portland, New York, les villes européennes le font. Pourquoi pas nous ? (Source : Article co signé paru dans le Journal Le devoir du 7 mai 2009).

## LES PRÉVISIONS TENDANCIELLES ET LES CIBLES À FIXER

Le concept a été bâti en utilisant les résultats de MOTREM03, fournis par le MTQ, pour établir les prévisions tendanciennes à l'horizon 2016 selon deux hypothèses : Le statut quo et le projet présenté.

Le concept proposé prévoit 304 000 voitures passant via l'échangeur Turcot en 2016 par rapport à 296 000 si statut quo, soit 2.7% de plus de circulation journalière. Mais si on compare à 2003 (décembre 2003, selon l'Étude d'impact déposée au document PR3.1, p.15), il s'agit de comparer 277 070 à 304 000 voitures soit 10% de plus de véhicules à l'échangeur Turcot.

Les simulations prennent en compte les grands projets routiers tels que l'A.30, l'A.25, Notre Dame...), les projets de relocalisation de Bell Canada et des deux hôpitaux CHUM et CUSUM, Griffintown et le Havre Bonaventure.

**Mais, le scénario retenu simulé à l'horizon 2016, ...\*ne prend pas en compte un éventuel transfert vers ou en provenance d'autres modes de transport\*..., tel qu'indiqué à la page 262, document MTQ-Dessau, daté de février 2009, sous la rubrique PR3.1, chapitre 8.**

Par contre, dans le document DA 12, fiche TC105-5, exercice de transfert modal potentiel en PPAM 2016, le MTQ affirme que la bonification du TC ajoutera 4% d'usagers en transports collectifs selon l'hypothèse conservatrice (+2 100 en pointe du matin) et 13% de plus dans l'hypothèse optimiste (+ 6 600). **Aucune référence pour supporter cette affirmation d'autant plus bizarre que pour la seule année 2008 les transports collectifs ont augmenté de 4% dans la région métropolitaine! Les sociétés de transports et l'AMT ont un plan vigoureux de développement de l'offre de TC, et des ressources, afin de maintenir un bon niveau d'augmentation annuel, faits que le MTQ ne considère pas dans ses simulations...**

Le modèle du MOTREM, basé sur les prévisions tendanciennes, a des difficultés à prévoir des changements de comportements modaux, des nouveaux services intégrés de transport collectifs et actifs bien adaptés à la demande de mobilité, 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...).

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. En 2008, le train de Blainville transporte plus de 5 000 usagers dont 65% étaient auparavant des automobilistes.

À titre d'exemple, le MTQ évaluait à 3 000 nouveaux usagers quotidiens du TC l'achalandage induit par l'ouverture du métro à Laval. À peine deux ans après l'ouverture, les nouveaux usagers du TC sont près de 50% plus nombreux que ce que les prévisions tendanciennes prévoyaient, et la croissance va continuer.

À titre d'exemple, la voie réservée à contresens a été ouverte en 1978 comme mesure temporaire basée sur un faible taux d'attraction. En 2008, les utilisateurs de la Voie réservée sont plus de 17 000 à être transportés, en bus, chaque matin, presque l'équivalent du métro de Longueuil. 66% des déplacements s'y font en TC. Si un autre pont avait été construit, le TC n'aurait pas eu un tel succès.

L'AMT, dans ces cas, prévoyait beaucoup plus de nouveaux usagers que le modèle tendanciel du MTQ, car s'appuyait sur des études de marché, une combinaison d'offres de services et une forte promotion.

*Il est donc possible de fixer des cibles de diminution de voitures et d'augmentation de l'usage des transports collectifs dans les axes visés, reliée à une offre intégrée et accrue de services de TC et actifs et à une démarche proactive avec les sociétés de transport et l'AMT.*

**Pour les fins du mémoire examinons s'il est possible de diminuer de 20% le nombre de voitures dans l'axe est ouest de l'échangeur, en s'attaquant prioritairement au marché des navetteurs pendulaires soir et matin qui représente près de 65% des déplacements, le matin. Cet axe se prête mieux au développement d'un ensemble de mesures de TC que l'axe nord sud.**

## UNE PROPOSITION INTÉGRÉE DE TRANSPORT COLLECTIFS ET ROUTIERS

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 + 6 600 nouveaux usagers du TC, soit 5 500 autos de moins. Le MTQ n'indique pas comment il va contribuer à atteindre, avec son projet, les objectifs fixés par la ville de Montréal. 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%. Cela voudrait donc dire que le

seul secteur en croissance serait l'ouest de l'île et tout le reste de la région en décroissance!

Afin de laisser le maximum de place pour le transport des marchandises et pour les conducteurs de voitures qui n'ont pas d'autres choix, et afin de limiter la pression sur la voirie pour essayer de tracer des boulevards urbains est-ouest, permettant un meilleur développement urbain, **voici un scénario de transports collectifs dans l'axe est-ouest, (sur lequel le MTQ prévoit 190 000 déplacements par jour en 2016). Ce scénario est présenté à titre illustratif, et est réalisable.**

Les bases de calcul sont les documents de planification des sociétés de transport et de l'AMT, ainsi que les résultats d'augmentation d'achalandage des dernières années, découlant directement d'une augmentation de l'offre de service.

**Train de Rigaud :** En 2007, il transportait 7 300 personnes le matin, soit 14 740 personnes par jour en moyenne. En 2009, il est prévu qu'il en transportera 15.5% de plus, soit 16 900 par jour. L'AMT prévoit dans son PTI 2009-2019-2011, en plus des ajouts de services (20 départs additionnels), différentes mesures pour accroître l'achalandage : Ajout de 3 voitures à 2 étages pour allonger les trains, augmentation du nombre de stationnements, rabattements de lignes d'autobus etc... Même s'il est chargé en pointe, il utilise 70% de sa capacité. L'AMT a pour objectifs d'augmenter la capacité d'accueil des trains de banlieue de 70% d'ici 2011. Appliquons une augmentation de 40% pour le train de Rigaud d'ici 2016 : **+ 6 760 déplacements quotidiens**

**Navette Aéroport Trudeau-Centre ville :** D'après le plan de transport de Montréal, la navette pourrait transporter 5 500 personnes par jour dès son ouverture. Actuellement, le % de personnes allant prendre l'avion en bus est faible. Le bassin de travailleurs de l'aire de l'aéroport est de l'ordre de 25 000 personnes. En appliquant un % de 80% de nouveaux usagers de TC via la navette : **+ 4 400 déplacements quotidiens.**

**Nouvel express via l'A.40 en voie réservée,** de Vaudreuil à Ville Saint Laurent qui évite de prendre l'A20 puis Décarie : Compte tenu de l'attractivité de Ville Saint Laurent comme destination de travail en particulier, et de l'absence de lien TC direct dans l'axe de l'A.40 : **+ 3 000 déplacements quotidiens d'ici 2016 et moins 1 000 autos en covoiturage.**

**Les lignes locales de la STM et des CIT :** En 2008, selon les données de la STM dans l'axe est ouest, entre l'échangeur Turcot et Saint Pierre, un grand nombre de bus circulent vers le métro ou vers le centre ville : 173-métrobus, Victoria, 190-Métro bus Lachine, 211-Bord du Lac, Métrobus Lionel Groulx, 36 Monk, 37-Jolicoeur, 191-Broadway, 4 lignes de CIT pour un total par jour de 32 100 déplacements quotidiens. Si on tient compte du fait que l'expérience récente d'augmentation des services sur le réseau de bus de la STM s'est immédiatement traduite par une augmentation de l'achalandage (+4% en 2008), des projets domiciliaires prévus par la ville de Montréal et du gain de temps si instauration de voies réservées et de mesures préférentielles, on peut évaluer à 24%

l'augmentation possible d'ici 2016 soit 3% par an, soit + **7 700 déplacements quotidiens**.

**Une voie réservée express tout le long est-ouest jusqu'aux stations de métro, de train et au centre ville, sur l'autoroute de l'axe est-ouest modifiée ou transformée en boulevard urbain pourrait avoir un impact important sur l'attractivité du TC, du covoiturage à 3 et des taxis.** Le MTQ ne fait aucune prévision ni ne propose de mesures pour le covoiturage alors que les programmes employeurs sont en expansion. Avec un taux de 1.27 personnes par voiture, le matin, il y a de la place pour faire des gains si l'accès à la voie réservée est offert. Ils se traduisent directement en diminution de voitures à un coût modeste. **Avec 2000 voitures de moins via le covoiturage par jour, et + 8 000 nouveaux usagers TC par jour, c'est un minimum qui pourrait être atteint quand la voie réservée sera instaurée.**

**La voie réservée du pont Champlain** pourrait absorber un % des autos qui se dirigent en provenance de la Montérégie ouest vers le centre ville. Quelques 50 000 personnes empruntent le pont Champlain en TC chaque jour. L'AMT propose dans ses documents différentes mesures pour servir de mesures de mitigation lors des travaux de Turcot. 10% est faisable : **+ 5 000 passagers quotidiens**

**Augmentation de l'offre de service des trains de Delson-Candiac et de Blainville-Saint Jérôme.** L'AMT veut augmenter de 70% la capacité d'accueil sur les trains d'ici 2011. Pour Delson, l'AMT parle de 77%. Et pour Blainville, d'électrifier la voie et de passer dans le tunnel du Mont royal, directement au centre ville, à la gare centrale. Ces mesures vont encourager des citoyens qui empruntent le complexe Turcot vers le centre de Montréal à utiliser ces deux lignes. Gain de 30% pour Delson et de 15% pour Blainville d'ici 2016, découlant de ces clientèles : **+ 2 196 personnes par jour**

**Projet de mettre en place une ligne de train dans l'antenne Doney** de Saint Laurent, à partir de la ligne de Deux Montagnes vers l'ouest de l'île (Kirkland, DDO). Elle pourrait voir le jour d'ici 2016 : **+ 3 000 personnes par jour.**

**Projet de tram-train vers Lassalle et Lachine :** Le projet apparaît plus tard dans les projets du plan de transport de Montréal. Cependant dans la perspective d'un plan de transport intégré qui favorise les mesures de TC à mettre en place afin de réduire le nombre d'autos et de pouvoir configurer autrement le complexe Turcot, ce projet pourrait être devancé : **+ 4 000 passagers quotidiens en 2016.**

**La stimulation des transports actifs et l'implantation de stations de Communauto (une auto en auto partage enlève 8.5 autos par jour) contribuerait à diminuer le nombre de voitures.** Elles ne sont pas prises en compte dans l'exercice.

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.

**Le montage de ce scénario a pour objectif de démontrer qu'il est possible de concevoir un plan intégré qui propose des choix alternatifs à l'auto solo à condition que ces choix fassent partie des hypothèses de base sur lesquelles sont construits les scénarios 2016 et le concept proposé pour le complexe Turcot. Il permet d'ouvrir la porte à un concept modifié à condition de le vouloir**

**Mettre en place plusieurs de ces mesures comme mesures de mitigation pendant les travaux permettrait d'alléger les effets sur la mobilité des personnes et de devenir permanentes après la fin des travaux.**

Le tableau ci-dessous résume les augmentations d'usagers TC dans l'axe est-ouest et leur impact sur la diminution d'autos, dans un axe où le MTQ parle d'un débit journalier de 190 000. Au total : + 44 450 usagers TC et diminution de 3 000 autos issue du covoiturage accru, auxquelles s'ajoutent les mesures de transports actifs et d'auto partage ainsi que la diminution du camionnage découlant de la complétion de l'A 30.

#### TABLEAU SYNTHÈSE

Train de Rigaud : + 6 760 nouveaux usagers par jour  
Navette Aéroportuaire : + 4 400 nouveaux usagers par jour  
Express via l'A 40, Vaudreuil vers Saint Laurent : + 3000 nouveaux usagers par jour et – 1 000 autos via le covoiturage  
Lignes locales STM et CIT : + 7 700 nouveaux usagers par jour  
Voie réservée en site propre est-ouest : + 8 000 nouveaux usagers par jour et – 2 000 autos via le covoiturage  
Voie réservée Champlain : + 5 000 nouveaux usagers par jour  
Trains de Delson et de Blainville : + 2 196 nouveaux usagers par jour  
Train dans l'antenne Doney : + 3 000 nouveaux usagers par jour  
Tram train Lassalle et Lachine : + 4 000 nouveaux usagers par jour  
Transports actifs et auto partage accru : Pas évalué  
Camions : -25% de ceux traversant Turcot si A 30 se réalise, et % d'autos

**Total : 44 450 nouveaux usagers en transports collectifs par jour et – 3 000 autos via le covoiturage. Ces mesures ont été évaluées de façon réaliste à partir des plans des sociétés de transport et de l'AMT et à partir des résultats d'augmentation des transports collectifs des dernières années en lien avec l'augmentation de l'offre. Une crise comme l'augmentation majeure continue du prix de l'essence ou l'instauration d'un péage ou des restrictions du stationnement au centre ville aurait comme effet d'augmenter de façon plus importante les nouveaux usagers TC. Le covoiturage via une voie réservée efficace pourrait aussi être encore plus attractif.**

## TROIS PROPOSITIONS LIANT L'AMÉNAGEMENT ET LES TRANSPORTS

L'intégration des choix de transports, des choix de concepts, doit être intimement lié aux choix d'aménagement dans les milieux urbains et les équilibres entre les diverses fonctions à préserver afin de maintenir la qualité de vie urbaine. Nous avons choisi de mettre le focus sur trois éléments qui nous semblent importants dans la proposition du complexe Turcot.

### L'IMPACT NÉGATIF DU CONCEPT SUR LE LOGEMENT ABORDABLE

Le logement abordable est une ressource rare à Montréal puisqu'il ne s'en fabrique plus beaucoup, le marché immobilier privé tendant vers le logement luxueux de type condominium et le secteur public étant relativement absent du domaine, surtout comparé à la situation avant les années 1990. **Or, le projet du MTQ propose la démolition de 25 propriétés résidentielles, soit l'équivalent de 174 logements.** Cette perte considérable est inconcevable, même si le programme Accès Logis Québec se propose de réaliser un projet de remplacement ailleurs. Compte tenu de la pénurie générale de tels logements, ce projet de remplacement serait nécessaire SANS la démolition anticipée de 174 logements proches de l'échangeur.

Si l'on explore les motifs pour de telles démolitions, en examinant les plans du MTQ on apprend très vite que ces démolitions sont devenues nécessaires à cause du nouveau design de l'autoroute 720 passant à côté de St-Henri et l'ancien village Turcot. C'est, en fait l'accroissement de la nouvelle chaussée, d'une part, et son emplacement sur un talus, qui ajouterait environ une trentaine de mètres à l'emprise nécessaire à l'autoroute.

Quand on apprend, en plus, que l'élimination de la bretelle Girouard à Notre-Dame-de-Grâce entraîne l'ajout d'une nouvelle bretelle, près des rues St-Jacques et St-Rémi, en forme d'un grand S majuscule, comme si nous étions dans une situation en périphérie où les coûts fonciers sont minimaux, on comprend pourquoi l'autoroute 720 serait tassée vers le sud aux dépens des triplex sur la rue Cazalais. Il faut faire mieux en milieu urbain dense.

Tout d'abord, il faut partir du point de vue que toute démolition de logements abordables est inacceptable dans une situation de pénurie sérieuse. Ensuite, il faut comprendre que la solution en talus n'est pas intéressante, car elle créerait une barrière massive et imperméable en zone urbaine, en même temps qu'on rapprocherait la source de pollution des résidents. Finalement, on ne peut pas accepter qu'un design de simple bretelle prenne autant d'espace, environ 44 000m<sup>2</sup>.

La solution passe, de toute évidence, par un nouveau design de l'autoroute 720 qui aurait comme objectif la sauvegarde des logements et le rehaussement du tissu urbain rompu. La solution optimale serait de prolonger le tunnel Ville-Marie, selon la méthode peu coûteuse de "*cut and cover*", jusqu'à l'échangeur Turcot, permettant de retisser les zones urbaines de part et d'autre de l'autoroute et de remettre en valeur les perspectives à partir du coteau. Sinon, la reconstruction d'une structure sur pilotis serait nettement préférable

au talus proposé, qui ne fait que rapprocher la source de pollution et de bruit des résidents.

Que dire des données du Dr. Drouin (Transport et santé publique: enjeux et solutions, ACFAS, 2008) qui démontrent qu'habiter à 100 mètres de l'autoroute accroît les maladies respiratoires de 53%. Que dire des données de W. F. Babisch et alia (Traffic Noise and Risk of Myocardial Infarction, *Epidemiology* 16, 1, 2005) qui démontrent que ceux qui habitent près d'une autoroute, dont la pollution sonore constante est de 50 décibels, avec des pics allant jusqu'à 70 décibels, sont à risque de crise cardiaque à un taux 1.5 fois supérieur à la population normale. Le design de l'autoroute 720, tel qu'il est proposé par la MTQ, est tout simplement inacceptable pour la société urbaine d'aujourd'hui.

#### LE REMEMBREMENT DE CÔTE-SAINT-PAUL

La réfection proposée, par le MTQ, de l'autoroute 15 à travers Côte-St-Paul, au sud du canal de Lachine, implique un abaissement de la chaussée sur un grand talus traversant le quartier jusqu'à l'aqueduc de Montréal. **Ce talus, malheureusement, aurait comme impact de ramener la pollution de l'air au niveau des maisons et de créer une immense barrière entre les deux parties de Côte-St-Paul.** Dans un contexte de quartier en besoin de revitalisation, cette démarche mettrait fin à toute possibilité de remembrement de ce quartier morcelé.

Il faut comprendre que l'axe commercial et institutionnel, l'avenue de l'Église, est situé du côté ouest de l'autoroute, alors que le vieux quartier ouvrier et industriel des écluses se trouve du côté est. **Il faut donc préserver le potentiel de revalorisation patrimonial de ce milieu ancien en favorisant une perméabilité entre les deux zones.** Les espaces vides de l'ancienne cour ferroviaire du CN et du CP devront être développés et les corridors devront se multiplier entre les deux secteurs. Un immense talus viendrait briser ce lien et isoler à jamais le vieux secteur des écluses.

Un projet d'autoroute en tunnel serait la solution idéale au problème mais ceci éliminerait la capacité de transport des matières dangereuses par la 15, ce qui est essentiel puisque les tunnels Ville-Marie et Lafontaine sont déjà fermés à ce genre de trafic. Une tranchée ouverte serait possible, basée sur le modèle Décarie, mais ceci pourrait nuire au fonctionnement du tunnel St-Rémi. Cette proposition serait à évaluer. Il reste que la seule solution simple est de conserver la structure sur pilotis et de favoriser de la construction en-dessous.

Les mêmes questions de santé publique se posent comme sur la section de l'autoroute 720 à St-Henri. **Tout nouveau plan devra passer par une prise en compte plus sérieuse de la santé publique.** En fait, la conclusion générale, c'est que l'autoroute dans l'air est vraiment optimale. Les planificateurs des années 1960 avaient, somme toute, raison.



**Le MTQ, dans son projet le plus récent, se propose de tasser la ligne ferroviaire du Canadien National vers le nord, directement au pied de la falaise St-Jacques, avec l'autoroute 20 à côté, libérant l'ancienne cour Turcot, jusqu'au canal, à du développement immobilier.** Tout d'abord, il faut souligner le fait que cette ligne ferroviaire très importante ait fait l'objet, dans le nouveau projet du MTQ, d'un accroissement substantiel, allant de 4 à 8 voies ferrées.

Cette autoroute de fer est critique pour l'avenir si l'on veut privilégier un transfert modal de marchandises vers le rail, favoriser le trafic ferroviaire interurbain de VIA RAIL, laisser des voies pour une possible navette électrique vers l'aéroport, voire éventuellement installer un TGV. Tout ceci cadre avec les priorités québécoises et internationales de réduire les GES de façon substantielle dans les années à venir, sachant qu'environ 47% des GES à Montréal proviennent du transport.

Mais le déplacement du chemin de fer et de l'autoroute au pied de la falaise provoque un mal inutile et traduit un manque de sensibilité envers une ressource naturelle appréciée des montréalais. **Cette falaise représente le rivage de la mer Champlain d'il y a 9000 ans.** Cette bande verte est un espace de repos pour les oiseaux migratoires deux fois par an. Pour les montréalais, c'est une promesse politique depuis les années 1980, sous le mandat du maire Doré, que la falaise soit restituée au public sous forme d'un parc linéaire urbain. Ce projet résonne toujours dans l'esprit des citoyens et refait surface dans les médias de façon récurrente, malgré le flegmatisme de nos politiciens actuels.

Ce serait commettre une travestie que de compromettre cette ressource naturelle importante en plaçant les deux autoroutes (de fer et d'asphalte) directement au pied de la falaise, éliminant toute proposition sérieuse de remise en valeur et d'utilisation par les citoyens. Il faut les distancer de la falaise.

Les marécages de la cour Turcot ont fait l'objet d'un remplissage de tonnes de gravier et de scories de foyer par le Grand Tronc, en 1905, et plus tard par le CN, afin de porter le poids de convois de marchandises ainsi que de leurs locomotives de 125 tonnes. Les deux autoroutes pourraient techniquement se situer n'importe où. Il est essentiel de sauvegarder l'option d'une falaise restaurée, en parc linéaire, pour une administration future à la Ville de Montréal.

L'option de parc régional important, ayant une superficie similaire au parc du Mont-Royal, nécessite une zone périphérique de protection et de transition à sa base. Cette zone devrait inclure une piste cyclable avec accès direct des banlieues ouest vers le centre-ville, des sentiers d'accès piétonnier depuis Montréal-ouest, Lachine, Notre-Dame-de-Grâce et St-Henri, et une zone tampon d'arbres, voire un talus, afin de mitiger la pollution sonore provenant de l'autoroute 20.

**Il est absolument critique que le MTQ laisse une réserve foncière en bande, non de 15 mètres, mais de 130 mètres de large au minimum au sud de l'actuelle rue Pullman.** Cette proposition urbanistique provient du plus profond des désirs des

montréalais, exprimés depuis plusieurs décennies. Le MTQ se doit, même s'il n'est pas responsable des parcs, de répondre à ce besoin essentiel d'espace vert chez les centaines de milliers de résidents environnants.

## CONCLUSION

En soumettant ce mémoire, nous voulons contribuer, de façon constructive, aux choix que les promoteurs du complexe Turcot auront à faire après les audiences publiques pour que ces importants travaux contribuent à la transformation de Montréal en métropole du XXIÈ siècle.

Montréal, le 11 juin 2009

# ANNEXE :





