

Par courriel

Québec, le 22 mai 2009

Monsieur Alain-Marc Dubé
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 13.70
Montréal (QC) H2Z 1W7

**Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal,
Montréal-Ouest et Westmount**

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue les 11, 12, 13 et 14 mai derniers sur le projet mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, vous soumet les questions des participants suivantes :

Le Comité lofts 780 :

- 1 - Que prévoit le MTQ pour éviter la dégradation de nos conditions de vie pendant et après les travaux ?
- 2 - Comment le MTQ prévoit-il remplacer nos conditions locatives actuelles et dans quel délai ?
- 3 - Quelles garanties les locataires du 780 recevront du MTQ que les conditions de relocalisation seront similaires à leur situation actuelle ?
- 4 - Sous quelle loi les expropriés sont-ils contraints de devoir rentrer dans les paramètres d'accès logis, c'est-à-dire du logement social ?
- 5 - Est-ce que le MTQ prévoit faire une étude de faisabilité pour reconstruire le même nombre et la même typologie de logement qu'elle enlève du quartier avec son projet tel qu'il est proposé en papier en public ?
- 6 - Comment le MTQ appuie et promeut un transport collectif ou actif et comment s'engage-t-il pour améliorer efficacement les liens avec les réseaux déjà en place ?
- 7 - Sous quelles considérations urbanistiques le MTQ conclut que la démolition d'édifices résidentiels et l'enclavement du quartier par le rabaissement des bretelles est la meilleure solution pour intégrer l'échangeur dans son milieu urbain ?
- 8 - Quel est le coût de conserver un part du bâtiment au 780, rue Saint-Rémi et celui de dévier la circulation durant les travaux vis à vis le coût des expropriations ?

- 9 - La réutilisation des structures existantes a-t-elle été envisagée par le MTQ à d'autres fins que la circulation par voies rapides, puisque les voies seront construites selon les informations fournies, parallèlement aux voies existantes ? Si non, pourquoi pas ?
- 10 - Comment la population limitrophe va pouvoir profiter de la végétation qui entourera les remblais ? Est-ce qu'elle aura accès aux zones vertes prévues dans votre projet ? Si affirmatif, de quelle façon ? Si non, pourquoi pas ?
- 11 - Comment le MTQ n'aura pas les mêmes problèmes remarqués avec ses murs végétalisés antibruit qu'avec ses remblais verts ? Réf. : Questions posées par une résidente de la rue Cazalais, Mme Carole Thériault, à la première partie publique du BAPE.)
- 12 - Avez-vous des représentations plus fidèles à l'échelle humaine (piéton, cycliste) des secteurs qui côtoient les quartiers ?
- 13 - La réduction du trafic pendulaire a-t-elle été envisagée par le MTQ et sous quel argumentaire cette option a-t-elle été rejetée ?

M. Pierre Brisset :

- 14 - Justification de la transposition du raccordement Décarie à Ville-Marie à droite de la dernière plutôt que rester à gauche. (Précisons que le balayage de la bretelle Décarie nécessite la plupart des démolitions du secteur résidentiel).
- 15 - Pourquoi la coupe Cazalais n'a pas été faite dans le passage souterrain Saint Rémi ?

Plan A-720 secteur Cazalais (annexe 1) :

- 16 - Par où le piéton passe pour se rendre à la rue Saint Jacques en provenance de Cazalais Saint-Rémi pour se rendre sur la montée de la rue Saint Jacques sans faire un grand détour par l'entrée du CUSM plus à l'est de l'intersection ? Est-ce raisonnable d'exiger un tel détour pour un déplacement urbain à pieds ?
- 17 - Nous remarquons que ce plan ne suit pas les normes géométriques du MTQ, soit la convergence de la bretelle L sur la voie principale qui est trop courte ! La bifurcation vers la bretelle "C" Décarie nord est une transition trop abrupte pour ce type de sortie d'autoroute. Est-ce que ces deux dernières mises aux normes vont exiger le prolongement du tunnel Saint Rémi la rendant plus hostile pour les piétons qui devra l'emprunter ?

Rapport d'évaluation de sécurité document PR-8.5, tableau 6.1, Synthèse des résultats, pages 26 à 32 (voir aussi annexe 2)

- 18 - Pourquoi n'y a t-il pas d'accotement dans la bretelle D de 2 voies (Mouvement M) Décarie sud vers Ville-Marie ?

- 19 - Mouvement P bretelle entrée Girouard; la description des éléments est confus, dans ce rapport, est-ce que la bretelle est éliminée ou non ?
- 20 - Mouvement S; où est la bretelle Saint-Rémi ?
- 21 - Pourquoi les pertes sécuritaires sont identifiées comme « pas de gain ou de perte » ?
- 22 - Pourquoi les gains en sécurité sont si marginaux au niveau de l'ensemble du projet (total à la page 32 de 2 % et 11 % d'amélioration avec le projet) ?

Segment Est-Ouest Ville-Marie/Souvenir (A-720/A-20) :

- 23 - Suite aux présentations de M. Jacques Dumas, coupes à l'appui, nous comprenons que Ville-Marie en direction est sera limitée à deux voies entre Turcot et la rue Greene pendant la reconstruction de la nouvelle mouture de cette direction. Combien de temps sera cette phase de restriction ? Précisons que la coupe typique en audience montait beaucoup de dégagement tandis que la réalité nous dit le contraire si on prend les coupes stratégiques au niveau des viaducs Courcelles et Greene là où les dégagements ne permettent pas de construction avant l'enlèvement de l'existant (vous avez nos coupes schématiques à ces endroits).
- 24 - Simulations graphiques de l'imagerie. Je vous ai cité deux erreurs de représentations graphiques sur les images projetées en audience soit sur l'image du passage au-dessus de la rue Saint-Rémi, là où il manque les bretelles D et N du côté des Tanneries et l'exagération de l'espace entre le viaduc principal et les bretelles M et O plus au nord, ou sur l'image enjambant la rue Saint Jacques, là où les colonnes sont grossièrement sous représentées relatif au support structural requis pour cette ouvrage. Pourquoi n'y a-t-il pas eu rectification de cette déclaration faite plutôt par le MTQ ?
- 25 - Pourrait on avoir accès à une copie électronique du document PR 5 indiquant le plan de géométrie du projet de reconstruction Turcot, affiché en arrière de la salle et souvent montés sur votre écran pour mieux saisir le projet ?

Segment Nord-Sud, A-15 Décarie et Vérendrye :

- 26 - La fermeture de l'entrée Girouard nécessitera le transfert des fonctions de cette bretelle de plus de **10 000 vpd.** vers le réseau local. Ceci est contraire à la politique de maintenir, autant que possible, la circulation sur le réseau autoroutier. Pourquoi on ne tient pas compte de se transfert vers l'extérieur du réseau avec la compilation de 304 000 vpd. prévus dans l'échangeur en 2016 qui fait pourtant partie des 290 000 vpd. aujourd'hui (2009). Vous ne croyez pas qu'avec cet ajustement, le chiffre global de **322 000 vpd.**, cité par M. Daniel Bouchard en audience pour le trafic dans l'échangeur en 2016 serait plus réaliste ? Pourquoi le MTQ n'utilise pas les mêmes termes de références dans ce type de comparaison ?

- 27 - Le transfert des cinq voies (trois nord et deux sud) plus vers l'ouest pour éliminer la nécessité de démolir et remplacer le viaduc Upper Lachine, le viaduc du CP ainsi que le viaduc Maisonneuve, tel que décrit par M. Dumas en audience, nécessitera l'élimination des accotements sur ces segments de route. Pourquoi permet-on l'élimination de cet élément de haute sécurité dans ce segment tandis qu'ailleurs dans les secteurs urbains plus sensibles on les impose ?
- 28 - Pourquoi le MTQ nous a jamais fait part de sa note de service de son évaluation sur notre proposition en dépression partiellement recouverte dans Côte Saint-Paul (document DA-21, je crois) qu'il a préparé en décembre 2007 ? (commentaires et profil). Précisons que nous l'avons toujours tenu au courant de notre design au fur et à mesure qu'il évoluait, plans, coupes, profils et niveaux (emplacements, égouts, camionnage etc.)
- 29 - Pourrions nous avoir la distribution des chiffres qui totalisent les 304 000 véhicules par jour dont le ministère fait toujours allusion pour le scénario retenu en 2016 ?

PR3.2 annexes, décembre 2008, pagination diverse et cartographie (voir aussi les annexes 3 à 8 du présent document) :

- 30 - Pourquoi les cartes de comptage dans l'annexe C parties 1 à 4 sont toutes en DJME (Débit Journalier Moyen **Estival**) quand le MTQ réfère toujours à des chiffres DJMA (Débit Journalier Moyen **Annuel**). Selon le MTQ les chiffres d'été sont plus élevés de 5 % à 6 % de plus que les chiffres annuels donc sont moins pertinents dans leur évaluation décisionnel.
- 31 - Pourquoi la faible qualité illisible et erronée (gribouillée) des documents de contages dans l'annexe C partie 4 (voir exemple en annexe).
- 32 - Pourquoi les tabulations ne cotent pas les bretelles utilisant les cotes de références reconnus dans l'annexe C partie 1. Pourquoi la faible qualité des cartes ? Dans le rapport principal il n'y a aucune tabulation semblable donc comme représentant de citoyens nous osons croire que nous méritons des documents un peu plus lisibles que ceux déposés.
- 33 - Quel serait l'impact sur la circulation avec l'élimination des raccordements A-15 Sud à Ville-Marie Est, soit les deux bretelles les moins achalandés L et M. ("L" passant à 5,2 m du Centre Gadbois) ?

Déroulement des travaux

Le lien du CN doit être enlevé en premier. Ensuite, pour enlever Ville-Marie la travée est doit être reconstruite plus au sud (phase 1) afin de permettre le démantèlement cette dernière laissant ainsi place pour la nouvelle travée direction ouest (phase 2). Mais

attention, cette construction de la travée direction est de la phase 1 (bretelles A et D) nécessitera bien la démolition du viaduc Saint-Jacques dès le début.

- 34 – Pourrait-on avoir la validation de ce cheminement critique de la part du MTQ pour la réalisation du projet ? Aussi pourrait-on mettre les niveaux des ouvrages d'arts comme nous l'avons faits sur nos plans et coupes envoyés antérieurement ?
- 35 - Serait-il possible d'avoir copie des plans et profils de l'échangeur existant incluant le positionnement des colonnes et autres structures cachées afin de valider nos relevés de reconnaissances ?
- 36 - Comment peut-on construire la travée direction est à la hauteur de De Courcelles ? Précisons que le dégagement sous la structure existante à cet endroit (d'environ 9 m) ne permet pas la construction d'une nouvelle chaussée sur remblai avec viaducs au-dessus des rues entre le niveau du sol et le dessous de la structure de la Ville-Marie actuelle. Donc nous demandons au MTQ de fournir des plans et des coupes montrant les deux infrastructures (existant et nouveau) dans ce secteur (des Tanneries) pour bien expliquer leurs intentions pendant cette période de transition.
- 37 - À la traverse du Canal de Lachine comment est-ce que le MTQ prévoit tricoter la nouvelle configuration routière dans la forêt des colonnes ? Nous avons tenté de faire une mise en plan pour comprendre la complexité de la traverse du canal mais nous aurions aimé que ce dessin soit fourni par le MTQ.

M. Louis Bourque :

- 38 - Il a été établi en audience que le tracé, la capacité véhiculaire, et dans une certaine mesure la forme de l'échangeur Turcot dépendent de la demande générée par les autres composantes du réseau autoroutier. Comment alors isoler l'étude d'impact générée par l'échangeur sur le milieu de vie de celle des impacts générés sur ce milieu par l'ensemble du réseau autoroutier ? Retrouve-t-on ici une différence de définition (ou d'échelle) d'un milieu, entre celui servant à justifier le projet (par ses impacts favorables, telle la possibilité des échanges régionaux), et celui supportant l'impact délétère des infrastructures assurant ces mêmes échanges ?
- 39 - L'interdépendance des composantes du réseau (établie en audience) régional pose le problème de la justification d'un projet comme Turcot, lorsque les éléments générant une demande sur l'échangeur sont également à l'état de projet. On peut apporter l'exemple de la rue Notre-Dame Est, de l'A-25, de Bonaventure, de tronçons de diverses voies rapides compris au « Complexe Turcot », voire de « projets » dont la nécessité est facilement envisageable comme la réfection du Métropolitain. Notons d'ailleurs que les structures mentionnées font partie d'un quadrilatère dont l'intégrité apparaît déterminante à leur efficacité conçue par le MTQ comme étant réciproque, voire « équilibrée » (documentation présentée pour le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame).

Dans ce contexte, comment expliquer ou justifier le mode actuel de planification (élaboration, présentation) des infrastructures « par projets », faisant chacun l'objet d'une consultation différente au niveau territorial et administratif ? Pourquoi ne pas présenter à la région montréalaise le programme autoroutier que recèle l'ensemble de ces projets dans leur interdépendance ?

- 40 - Lors d'une réponse à M. André Porlier en séance d'information, les professionnels du MTQ affirmaient ne pas avoir évalué les impacts cumulatifs des projets du Ministère sur le milieu de vie; milieu étant alors compris comme les quartiers du centre de Montréal. L'évaluation de ces impacts cumulatifs, suggérait-on, pourrait (devrait) être réalisée dans le « cadre d'un plan de transport ». À quels documents de planification de la région montréalaise ce plan devrait-il être en concordance (conformité), et quel rôle ce plan devrait-il jouer s'il était élaboré actuellement ? Quelles en seraient les grandes lignes ?

M. Daniel Guilbert :

- 41 - Quelles accommodations sont prévues pour les piétons et cyclistes, pour aller de Saint-Henri à N.D.G. (ou l'inverse), le long de la rue Saint-Jacques ?
- 42 - Qui a fait la demande de déplacer l'Autoroute 20 contre la falaise Saint-Jacques ?

M. John Burcombe :

- 43 - DA-12, p. 8. Transfert modal 2016: veuillez expliquer les autos sortantes (chiffres en rouge).
- 44 - DA-15. Trame hauteur de chaussée: légende mauve illisible : - 3, 5, 6 ou 8 m ?
- 45 - Veuillez fournir un tableau pour colliger les informations fournies sur les superficies de terrain discutées le 12 mai en soirée (DT-3 pdf p. 17+, p. 82+).
- 46 - Veuillez préciser quand et comment le public aura accès à la maquette physique du projet.
- 47 - Y aura t-il une consultation publique sur les plans définitifs découlant de la démarche PPP ?
- 48 - Est-il possible de fournir des liens Internet pour les 16 documents auxquels la pièce PR 8.6 réfère. (*Précisions concernant la planification gouvernementale, le développement durable, le transport collectif et actif, ainsi que le logement abordable*) ?

Une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 29 mai prochain, compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 15 juin prochain.

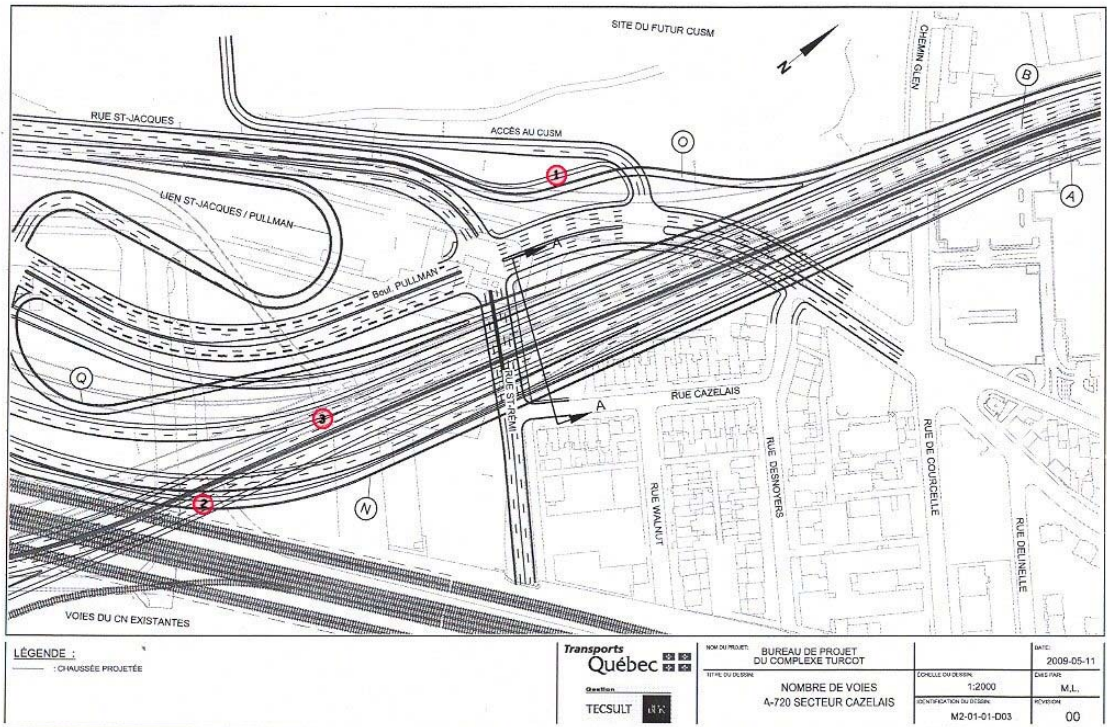
Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Coordonnatrice du secrétariat
de la commission

p.j.

c.c. : M^{me} Marie-Élaine Rochon

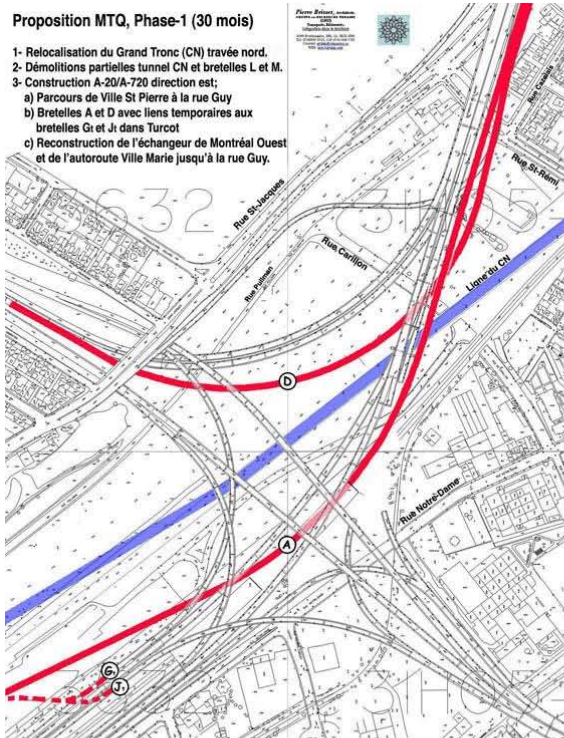
Annexe 1



Annexe 2

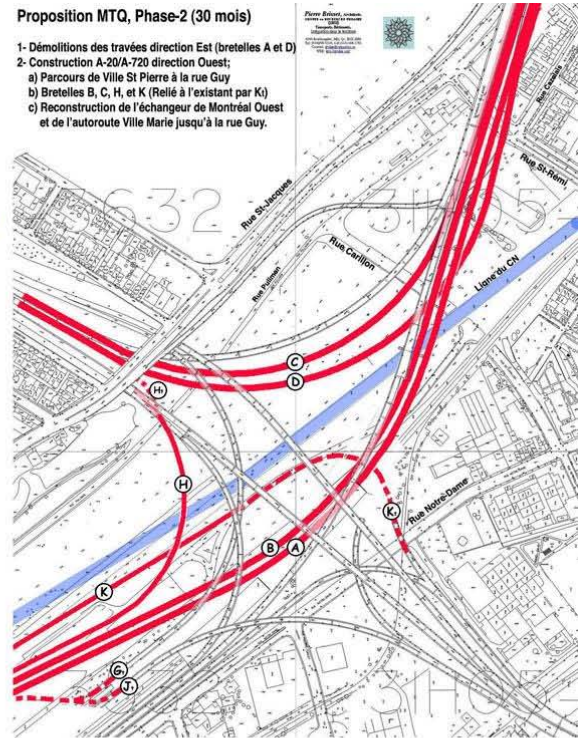
Proposition MTQ, Phase-1 (30 mois)

- 1- Relocalisation du Grand Tronc (CN) travée nord.
- 2- Démolitions partielles tunnel CN et bretelles L et M.
- 3- Construction A-20/A-720 direction est;
 - a) Parcours de Ville St Pierre à la rue Guy
 - b) Bretelles A et D avec liens temporaires aux bretelles G et J dans Turcot
 - c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.



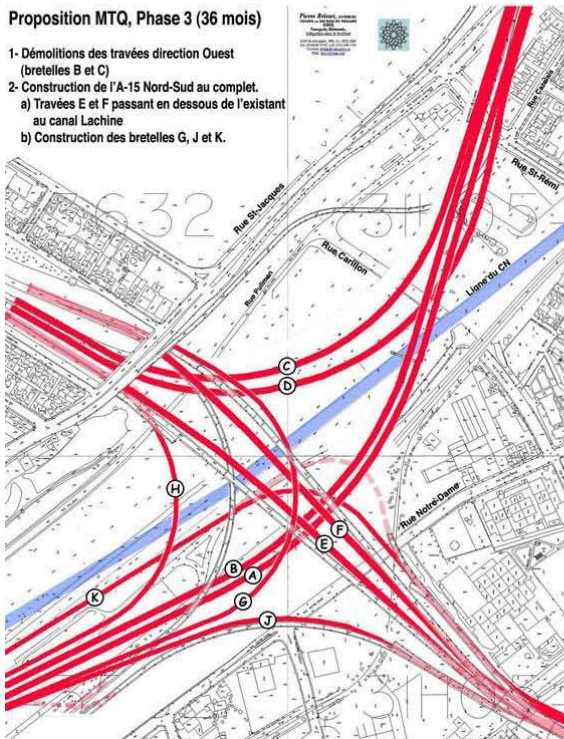
Proposition MTQ, Phase-2 (30 mois)

- 1- Démolitions des travées direction Est (bretelles A et D)
- 2- Construction A-20/A-720 direction Ouest;
 - a) Parcours de Ville St Pierre à la rue Guy
 - b) Bretelles B, C, H, et K (Relié à l'existant par Ki)
 - c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.



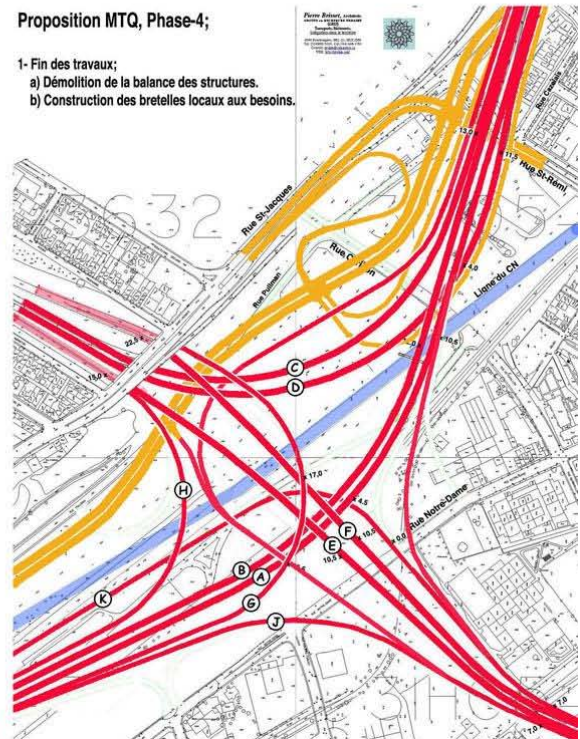
Proposition MTQ, Phase 3 (36 mois)

- 1- Démolitions des travées direction Ouest (bretelles B et C)
- 2- Construction de l'A-15 Nord-Sud au complet.
 - a) Travées E et F passant en dessous de l'existant au canal Lachine
 - b) Construction des bretelles G, J et K.

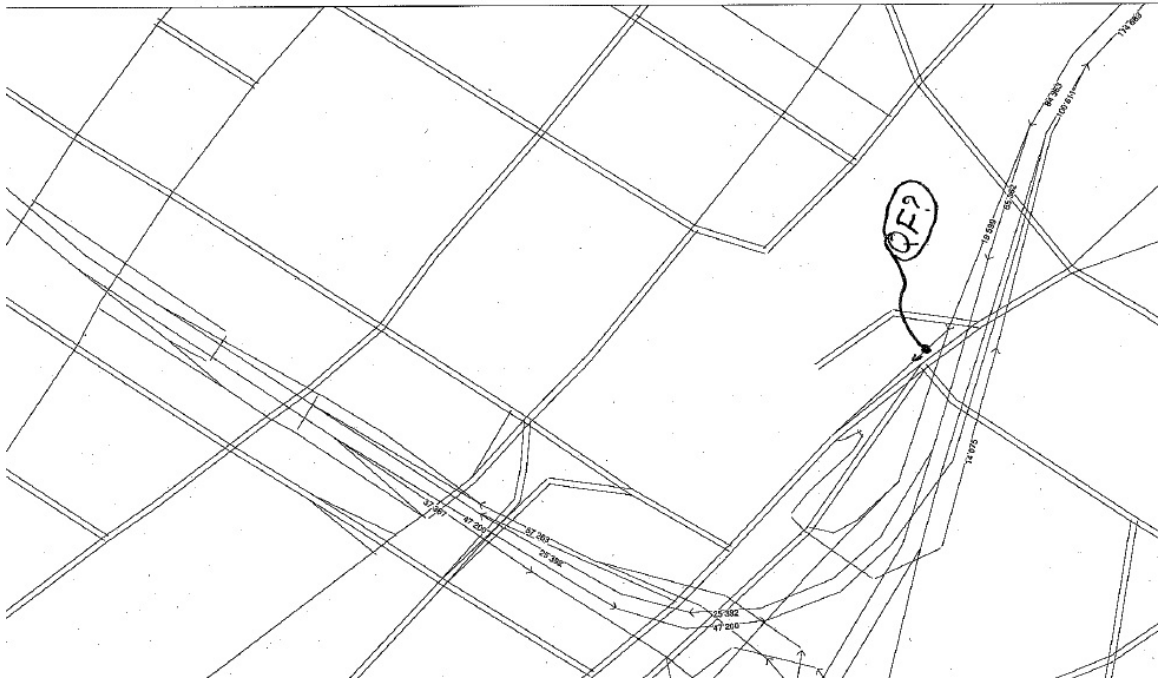


Proposition MTQ, Phase-4;

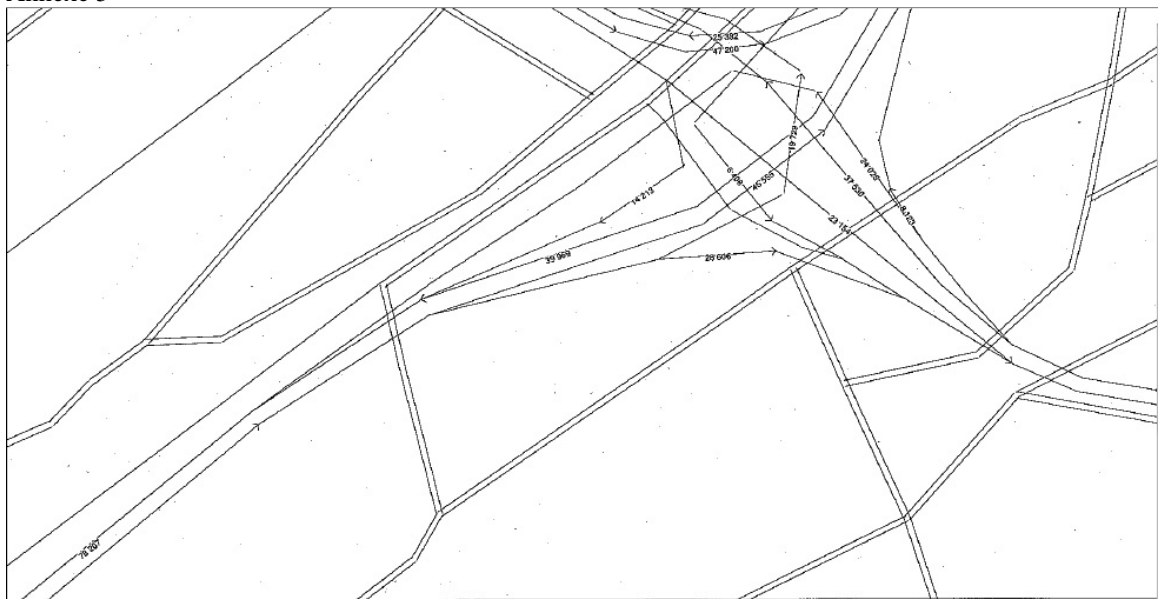
- 1- Fin des travaux;
 - a) Démolition de la balance des structures.
 - b) Construction des bretelles locaux aux besoins.



Annexe 4



Annexe 5

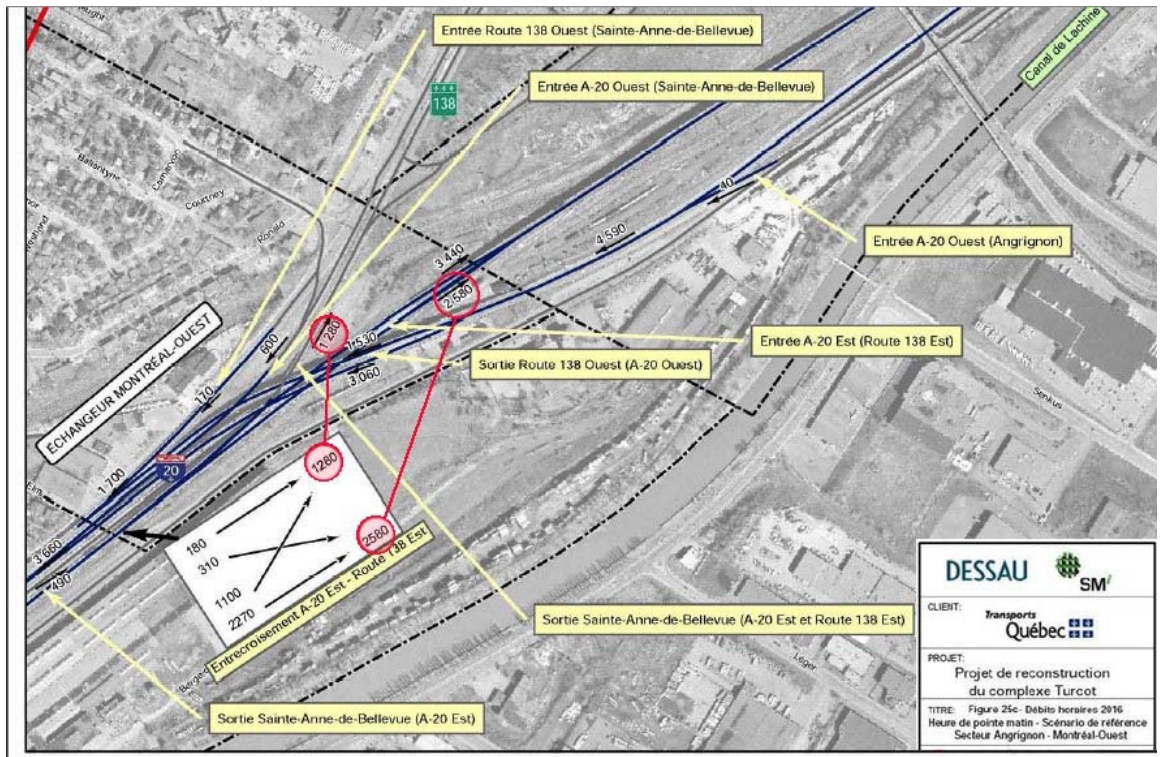


Projet : Complexe Turcot EIE - DJME par direction, réseau scénario 2016

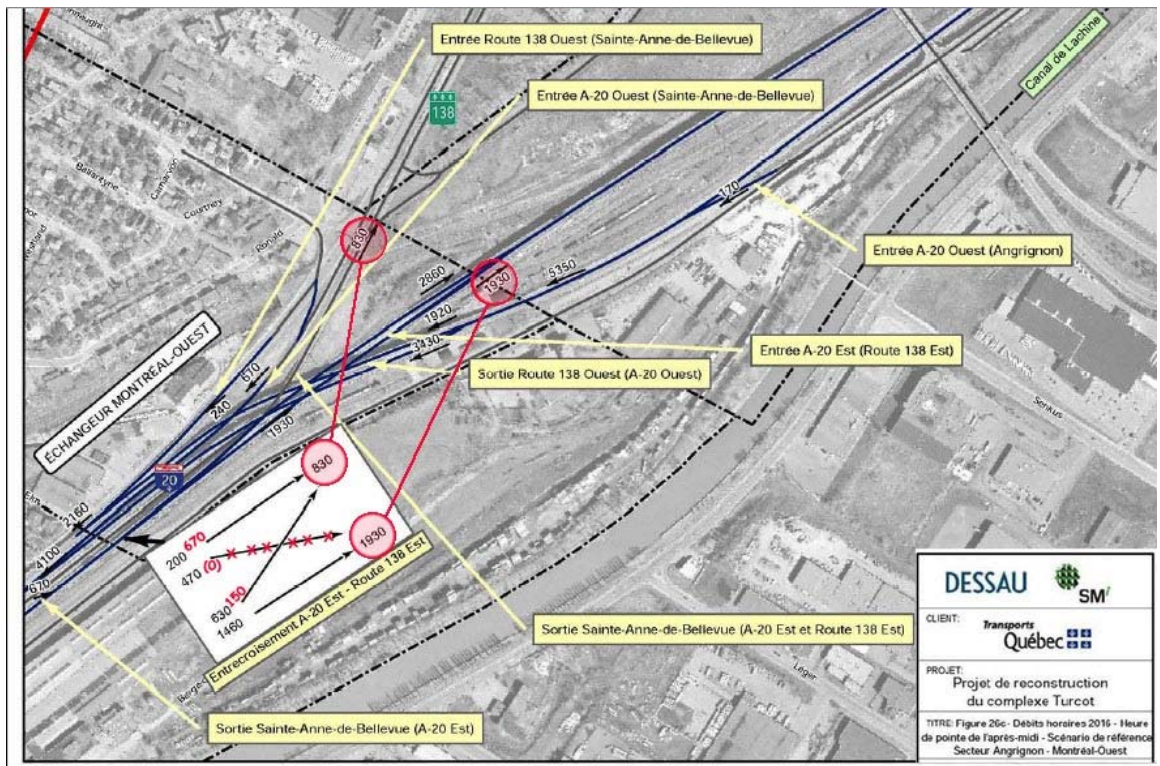
#Projet : 805295A

Figure 10

Annexe 6



Annexe 7



Annexe 8

		DJME 2005						
		Total (excluant motos)	Nbr. camions (2 essieux)	Nbr. camions lourds (3 essieux et +)	Nbr. autobus	Nbr. taxis	Nbr. motos	Nbr. véh d'urgence
T	1	31384	813	1435	187	334	304	18
T	2	12410	299	1268	36	220	89	10
T	3	46787	505	2607	273	1470	311	19
T	4	27433	635	1796	171	333	217	9
T	5	53953	620	4149	334	2201	403	11
T	6	6002	109	192	15	108	57	2
T	7	10830	130	499	42	375	99	6
T	8	1202	40	153	5	40	9	0
T	9	14804	228	891	103	36	33	12
T	10	37631	295	1033	102	278	101	12
T	11	27833	321	1399	60	194	100	4
T	12	21502	225	312	2	4	23	1
T	13	10634	288	650	57	61	48	0
T	14	17383	420	257	30	262	109	11
T	15	15498	321	248	51	262	88	18
T	16	7475	146	125	19	133	55	14
T	17	7768	110	64	12	166	68	6
T	18	(J) 22455	813	2788	39	0	176	2
T	19	(K) 21801	415	2545	165	109	127	5
T	20	(M) 7452	175	128	20	18	45	2
T	21	(E) 35174	638	2044	91	251	204	8
T	22	(F) 35851	811	1854	92	201	232	21
T	23	(L) 7186	104	121	16	56	69	5
T	24	(G) 16600	508	691	58	181	71	1
T	25	(H) 18042	311	1064	53	225	62	4
T	26	(A) 41084	457	1498	400	888	288	11
T	27	(B) 36427	414	1902	246	1487	230	15
T	28	(D) 38069	630	340	59	584	224	22
T	29	(C) 28587	360	220	24	184	120	13
T	30	(O) 7884	111	47	35	0	63	5
T	31	(N) 8672	87	37	37	53	56	4
D	1	21343	516	1599	153	222	160	6
D	2	15676	192	729	70	268	163	2