

Projet de reconstruction du complexe Turcot

Réponses aux questions des
participants soumises à la
commission du BAPE suite à la
première partie de l'audience publique
(DQ2)

Juin 2009



PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

Réponses aux questions des participants soumises à la commission du BAPE suite à la première partie de l'audience publique (DQ2)

Approuvé par :



Alain M. Dubé, ing., M.Sc.
Directeur

TABLE DES MATIÈRES

LE COMITÉ LOFTS 780	1
M. PIERRE BRISSET.....	9
PLAN A-720 SECTEUR CAZELAIS (ANNEXE 1)	10
RAPPORT D'ÉVALUATION DE SÉCURITÉ DOCUMENT PR-8.5, TABLEAU 6.1, SYNTHÈSE DES RÉSULTATS, PAGES 26 À 32 (VOIR AUSSI ANNEXE 2)	12
SEGMENT EST-OUEST VILLE-MARIE/SOUVENIR (A-720/A-20).....	13
SEGMENT NORD-SUD, A-15 DÉCARIE ET VÉRENDRYE	14
PR3.2 ANNEXES, DÉCEMBRE 2008, PAGINATION DIVERSE ET CARTOGRAPHIE (VOIR AUSSI LES ANNEXES 3 À 8 DU PRÉSENT DOCUMENT).....	18
DÉROULEMENT DES TRAVAUX	19
M. LOUIS BOURQUE	21
M. DANIEL GUILBERT	23
M. JOHN BURCOMBE	24

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1: DJMA 2016 – Scénario de référence.....</i>	<i>15</i>
<i>Tableau 2: DJMA 2016 – Scénario retenu.....</i>	<i>15</i>
<i>Tableau 3: Superficies de terrain relatives au projet.....</i>	<i>25</i>

Liste des figures

<i>Figure 1:</i>	<i>Cheminement des piétons dans le secteur des rues St-Rémi et St-Jacques</i>	<i>11</i>
<i>Figure 2:</i>	<i>Présentation des débits dans l'échangeur pour le scénario de référence..</i>	<i>16</i>
<i>Figure 3:</i>	<i>Présentation des débits dans l'échangeur pour le projet retenu</i>	<i>17</i>

LE COMITÉ LOFTS 780

1. Que prévoit le MTO pour éviter la dégradation de nos conditions de vie pendant et après les travaux ?

Plusieurs mesures sont identifiées dans l'étude d'impact sur l'environnement pour atténuer les impacts des travaux de construction sur le milieu. Les mesures prévues lors de la phase de construction sont présentées à la section 10.3.2 du rapport principal de l'étude d'impact (document PR3.1). Ces mesures permettront d'assurer la sécurité des résidents et de maintenir des conditions de vie acceptables durant les travaux.

De plus, des programmes de surveillance et de suivi environnementaux seront mis en place. Le programme de surveillance permettra d'assurer pendant les travaux le respect des exigences découlant des lois, règlements et autorisations relatives au projet, de même que la mise en place des mesures d'atténuation. Les programmes de suivi permettront quant à eux de valider la justesse de l'évaluation des impacts et l'efficacité des mesures d'atténuation. De plus amples informations sur ces programmes se retrouvent à la section 11 du rapport principal de l'étude d'impact (document PR3.1).

Des mesures sont aussi intégrées à même le projet de manière à maintenir, voire à améliorer, les conditions de vie dans les quartiers adjacents aux infrastructures routières suite à la réalisation du projet. Au nombre des mesures proposées, mentionnons notamment l'aménagement de murs antibruit, l'aménagement et le verdissement des talus et espaces résiduels dont certains deviendront des places publiques, la création et l'amélioration des liens pour les piétons et les cyclistes sur le réseau local touché par le projet, etc.

Plus spécifiquement, les mesures prévues en matière de gestion du bruit et de la poussière sont :

Pendant les travaux

Pour des chantiers situés à proximité de secteurs sensibles (habitations, écoles, hôpitaux, etc.), des exigences concernant la gestion du bruit et de la poussière sont formulées à l'entrepreneur via les documents contractuels. Ainsi, une procédure de gestion du bruit doit être mise en place pendant les travaux qui s'effectuent à proximité des zones sensibles et pendant les travaux, une surveillance des émissions de bruit et de poussière sera réalisée afin de s'assurer que les niveaux maximums spécifiés aux documents contractuels ne soient pas dépassés.

À titre d'exemple, voici quelques éléments spécifiés aux documents contractuels :

- Les niveaux sonores maximums autorisés (jour, soir et nuit) à proximité des zones sensibles au bruit. Ces niveaux sont déterminés à partir du bruit ambiant existant sans travaux.
- Le contenu du plan de gestion du bruit à produire avant de débiter les travaux, soit les relevés sonores du bruit ambiant existant à réaliser, l'estimation des niveaux sonores pendant les travaux et la durée estimée de l'impact sonore ainsi que l'identification des mesures d'atténuation nécessaires.

- Le plan de suivi acoustique qui doit être réalisé.
- Les mesures d'atténuation du bruit requises.
- Les mesures de contrôle de la poussière requises (arrosage, épandage d'abat poussières, etc.).

Également, une surveillance des niveaux de bruit et des taux de poussière à proximité des zones sensibles sera réalisée à l'aide de stations permanentes mesurant en continu (24 h/7 jours) les niveaux sonores et les taux de poussières. Ceci permettant une correction rapide de situations problématiques puisque les résultats sont disponibles en temps réel pour le surveillant des travaux.

Après les travaux

Dans l'ensemble, pour le secteur Cazalais compris entre les rues Saint-Rémi et de Courcelle, les niveaux sonores ambiants diminueront avec la nouvelle configuration du complexe Turcot et les écrans antibruit compris dans le projet.

Ainsi, les niveaux sonores actuels à l'extrémité nord de la rue Desnoyers sont de 66 décibels en moyenne sur 24 heures pour tous les étages et ils diminueront à environ 59 décibels après les travaux, soit une diminution très perceptible de 7 décibels du bruit provenant du complexe routier. Il est à noter qu'une réduction de 7 décibels représente une diminution de presque la moitié du bruit en termes de perception.

Pour le côté sud de la rue Cazalais existante, les niveaux sonores actuels (en moyenne sur 24 heures), sont de près de 60 à 63 décibels au rez-de-chaussée, de 62 à 63 au 2^e étage et de 64 à 65 au 3^e étage. Après les travaux, ces niveaux seront de l'ordre de 57 à 58 décibels au rez-de-chaussée, de 59 à 61 au 2^e étage et 59 à 62 décibels au 3^e étage. Il s'agit, dans l'ensemble, d'une réduction notable des niveaux sonores, de 3 à 7 décibels selon les étages.

2. Comment le MTQ prévoit-il remplacer nos conditions locatives actuelles et dans quel délai?

Suite à l'obtention de l'autorisation gouvernementale, le ministère des Transports (MTQ) prévoit acquérir de gré à gré ou par expropriation l'édifice du 780 St-Rémi aux fins de la reconstruction du complexe Turcot. La législation reconnaît le droit d'un locataire à une indemnité selon les préjudices subis. Cette indemnité doit être juste et équitable. Chaque locataire doit démontrer la nature des préjudices subis et négocier la compensation en conséquence. Il s'agit d'une indemnité monétaire couvrant trois mois de loyer, les frais de déménagement et les autres préjudices subis et démontrés.

Dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot, au-delà des exigences législatives, le MTQ vise à mettre en place deux mesures additionnelles. Il s'agit d'une part du service d'accompagnement et d'aide à la relocalisation, offert via l'Office municipal d'habitation de Montréal, et d'autre part, la réalisation d'un projet Accès Logis Québec (avec la collaboration de *Bâtir son quartier*) afin de maintenir le nombre de logements dans le secteur et d'offrir aux personnes touchées la possibilité d'y demeurer. La possibilité de créer des ateliers-résidences abordables, tels ceux du projet de la Cité des Artistes élaboré par *Bâtir son quartier* dans le Sud-ouest pour les artistes du grand Montréal, sera explorée avec le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

3. Quelles garanties les locataires du 780 recevront-ils du MTQ que les conditions de relocalisation seront similaires à leur situation actuelle?

Le MTQ ne peut s'engager à recréer des conditions similaires à la situation actuelle. Toutefois, le MTQ vise à mettre en place des mesures additionnelles pour atténuer les impacts des acquisitions sur les personnes touchées.

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?

Aucune loi n'oblige les personnes touchées par les acquisitions à emménager dans un des logements du projet Accès Logis Québec. Ce projet de logements abordables est une mesure proposée par le MTQ qui vise à maintenir le nombre de logements dans le secteur et à permettre, sur une base volontaire, aux personnes touchées de demeurer dans le secteur. Il ne s'agit pas de logements sociaux. Le programme Accès Logis Québec vise la construction de logements abordables dont le financement est assuré à hauteur de 35 % par les locataires. De plus, le programme prévoit qu'une subvention au loyer peut être versée à un certain nombre de locataires éligibles (sur la base de leur revenu).

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?

Le MTQ vise à maintenir le parc de logements dans le secteur avec la réalisation d'un projet Accès Logis Québec. Pour ce faire, le MTQ, de concert avec le groupe en ressources techniques *Bâtir son quartier*, prévoit élaborer le projet Accès Logis en tenant compte des besoins qui seront exprimés par les personnes touchées par les acquisitions.

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?

Le MTQ fait la promotion active du transport collectif et actif dans la région de Montréal à plusieurs niveaux. Le Ministère est partie prenante dans la détermination des orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement du territoire. À cet effet, le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales - Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, adopté en 2001 par le Gouvernement comprend des orientations et des attentes à l'égard des partenaires municipaux, qui sont très précises en matière de transport et d'arrimage aménagement-transport et d'utilisation du transport en commun. Le MTQ intervient également lors de la révision des schémas d'aménagement et de développement du territoire soumis par les municipalités régionales de comté et la Communauté métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, le MTQ contribue au financement des immobilisations en transport collectif et actif (réseaux de trains de banlieue, de métro et d'autobus, voies réservées, pistes cyclables, etc.) et au financement des coûts d'exploitation des

services de transport en commun. De plus, il approuve les programmes et plans d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Dans le cadre de ses appuis aux AOT, le MTQ octroie d'importantes subventions destinées aux immobilisations (trains de banlieue, métro, autobus, etc.) et à l'exploitation (amélioration des services) du transport collectif dans la région de Montréal. À l'échelle du Québec, la contribution du gouvernement du Québec au transport collectif est de plus de 4,4 G\$ sur cinq ans. À cette somme, il faut ajouter une contribution du gouvernement fédéral de 411 M\$ provenant de la taxe sur l'essence. C'est donc un total global de près de 5 G\$ qui seront investis en transport collectif pour cette période. Ces investissements proviennent de programmes d'aide bonifiés ou créés via la *Politique québécoise du transport collectif*, qui représente une composante de la *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015* et du *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*.

Cette Politique, adoptée en juin 2006, vise une hausse de 16 % de l'offre de service et de 8 % de l'achalandage d'ici 2012. Pour ce faire, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes a été bonifié. S'ajoute à cela le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), créé en partenariat avec le gouvernement fédéral, et qui totalise 500 M\$. De plus, un nouveau Fonds vert, alimenté par une redevance sur les hydrocarbures, a permis la création de cinq nouveaux programmes d'aide grâce aux 130 M\$ par an réservés au transport collectif à l'échelle du Québec.

De manière plus spécifique au projet de reconstruction du complexe Turcot, le MTQ prévoit :

- implanter une voie réservée dans l'emprise de A-20 entre Montréal-Ouest et l'échangeur Turcot;
- protéger un corridor ferroviaire pour la future navette entre l'aéroport et le centre-ville;
- protéger un couloir bidirectionnel de voies réservées pour de futures mesures de transport en commun sur l'axe Notre-Dame.

De plus, le MTQ réalise présentement une étude sur les mesures d'atténuation en transport en commun à mettre en place pendant les travaux.

7. Sous quelles considérations urbanistiques le MTQ conclut-elle 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?

En reconstruisant le complexe Turcot sur sensiblement la même empreinte au sol, le MTQ a retenu la solution qui minimise le nombre d'acquisitions foncières requises. De plus, en construisant sous les structures existantes, le MTQ a opté pour la solution qui permet le mieux d'éviter les débordements de circulation régionale sur le réseau local à travers les quartiers.

Avec le concept retenu, le MTO saisit l'opportunité qu'offre le projet de reconstruction du complexe Turcot d'améliorer les conditions de son insertion dans le milieu, notamment les interventions suivantes :

AU CHAPITRE DE L'AMÉLIORATION DES AMÉNAGEMENTS DES INTERFACES AU PROFIT DU MILIEU

- ◆ L'amélioration significative du paysage urbain par des aménagements paysagers de qualité et attirés principalement à bonifier la qualité du milieu urbain avoisinant, permettant entre autres :
 - Une utilisation pour des fins de parc ornemental au sud de l'autoroute 15 et à l'est de la rue Angers dans le secteur De La Vérendrye et entre l'autoroute 720 et la rue Cazalais;
 - Un parcours routier adapté à l'échelle des rues locales Notre-Dame et Saint-Jacques;
- ◆ L'éloignement significatif du milieu résidentiel dans le secteur De La Vérendrye et l'amélioration du paysage sur la rue Roberval;
- ◆ La possibilité de requalification de terrains résiduels suite à l'acquisition de certains bâtiments industriels présentement abandonnés dans le secteur de l'autoroute 720;
- ◆ Le traitement architectural particulier et l'harmonisation des matériaux pour l'ensemble des structures, viaducs et écrans antibruit;
- ◆ L'éclairage adéquat sous les ponts d'étagement, routes et pistes cyclables pour assurer la convivialité et la sécurité de tous les usagers;
- ◆ Le désenclavement de la cour Turcot permet la requalification et la consolidation du milieu urbain (environ 40 hectares) qui pourra aussi contribuer à la richesse foncière de la Ville;
- ◆ L'affectation des portions d'emprises libérées à des fins d'espaces verts. Ces espaces comptent pour environ 30 hectares de terrains. Dans le cas des espaces situés en bordure d'un milieu bâti, des aménagements urbains seront réalisés à des fins ornementales ou encore des fins de parcs pour les citoyens du quartier;
- ◆ La provision d'espace dédié à l'intégration future du parcours d'entrée de ville le long de l'autoroute 20;
- ◆ La préservation et mise en valeur des champs visuels d'intérêt;
- ◆ La diminution des impacts sonores.

AU CHAPITRE DE L'EFFICACITÉ ET DE LA CONVIVIALITÉ DES PARCOURS ENTRE LES MILIEUX AFIN DE RÉDUIRE L'EFFET DE BARRIÈRE FONCTIONNELLE

- ◆ Convivialité et sécurité accrue des parcours piétonniers :
 - Réaménagement des différents passages sous les autoroutes plus à l'échelle des piétons et cyclistes et amélioration de la sécurité et de la convivialité grâce à de l'éclairage et des aménagements adéquats (ex. : largeur de trottoirs, plantations, etc.);

- ◆ L'aménagement/réaménagement de pistes cyclables/multifonctionnelles pour améliorer la qualité du réseau :
 - en bordure de la falaise Saint-Jacques permettant une mise en valeur de cette dernière;
 - lien entre la piste du canal de l'Aqueduc et celle du canal de Lachine dans le secteur de la rue Angers;
 - à travers l'échangeur Turcot, le long de la rue Pullman;
 - dans l'axe du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue;
- ◆ Le maintien et création de nouveaux des liens véhiculaires :
 - L'ajout d'un accès direct à l'autoroute du secteur industriel Cabot permet une diminution significative de la circulation lourde dans les secteurs résidentiels;
 - Le réaménagement des rues Notre-Dame et Pullman permet d'améliorer la qualité des parcours pour les déplacements à l'échelle locale;
 - La création d'un lien reliant la rue Saint-Jacques au futur CUSM;
 - L'amélioration généralisée de la sécurité routière dans le complexe Turcot et de la fluidité de la circulation en cas d'incident réduit les impacts provoqués sur le réseau local.
- ◆ Dans le cas du secteur De La Vérendrye, l'amélioration du lien Laurendeau/Saint-Rémi, le maintien du lien Angers, la bonification des connexions piétonnes et cyclistes existantes et la création de nouvelles font en sorte qu'il n'y aura pas de véritable enclavement entre les secteurs au nord et au sud de l'autoroute aux fonctions d'ailleurs opposées.

En somme, le projet de reconstruction du complexe Turcot relève très bien les défis au chapitre de l'intégration urbaine :

- ◆ En conservant sensiblement la même trace au sol minimisant ainsi les acquisitions;
- ◆ En s'éloignant des milieux les plus sensibles diminuant ainsi les principaux impacts;
- ◆ En gérant la circulation pour éviter le débordement dans le milieu urbain pour toute la durée du chantier;
- ◆ En améliorant l'efficacité et la convivialité des parcours de circulation et de transport actif dans le quartier pour faciliter les connexions entre les milieux;
- ◆ En saisissant l'opportunité de mieux s'intégrer et mieux participer au paysage 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?

Une étude de faisabilité sur la possibilité de conserver une partie du bâtiment a été complétée (voir document DA55). L'étude montre qu'il serait possible de conserver une partie du bâtiment, mais il serait prématuré d'en établir les coûts puisque les

plans d'acquisition définitifs ne sont pas encore disponibles et que le nombre exact de logements touchés est inconnu.

Peu importe le scénario de maintien de la circulation retenu, le bâtiment devra être démolé partiellement ($\pm 50\%$) afin de permettre la construction de la voie A et des bretelles D et N, correspondant à l'autoroute 720 direction est.

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? Sinon, pourquoi pas?

Les voies existantes en structure ne sont pas réutilisables étant donné que les profils généraux de l'échangeur Turcot sont abaissés de 15 à 20 m; le raccordement entre les nouvelles voies et les anciennes structures serait donc impossible dû à la dénivelée importante entre les deux concepts. Par ailleurs, le phasage des travaux prévoit la démolition de certains éléments des infrastructures existantes pour pouvoir construire les nouvelles infrastructures.

De plus, il n'est pas viable économiquement ni acceptable en terme de sécurité de tenter de maintenir ces infrastructures à moyen et long termes.

Finalement, les matériaux seront recyclés et réutilisés dans les futurs ouvrages dans un souci de développement durable.

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? Sinon, pourquoi pas?

Il est proposé que certains paliers des remblais aménagés (principalement les plus bas) puissent être accessibles à la population. Dans certains secteurs, si les résidents le souhaitent, ces paliers pourraient servir à la création d'espace de jardins communautaires en terrasse par exemple.

Bien entendu, le MTQ accorde une attention particulière au contrôle des accès sur son réseau et aussi à la problématique de sécurité associée aux boisés denses en milieu urbain. Ainsi, la présence des murs antibruit dans la majorité des secteurs résidentiels permettra en plus des mesures de surveillance par caméra en permanence de réduire et contrôler les incursions sur les autoroutes.

Le sentier multifonction au pied de la falaise St-Jacques sera aussi un élément important d'accès à une zone verte importante (Écoterritoire) protégée dans le secteur.

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.

Le choix des végétaux sera fait en fonction des conditions rencontrées dans les différents milieux. En bordure des voies de circulation, des espèces résistantes aux embruns salins et polluants seront privilégiées, alors que dans les milieux à l'abri de ces agressions, par exemple lorsque les aménagements seront protégés par des murs antibruit ou à bonne distance des infrastructures autoroutières, une plus grande variété d'espèces de végétaux pourra être utilisée.

En ce qui concerne les murs antibruit, le MTQ propose des murs en béton ou en matériaux composites (transparent) qui ont une durabilité éprouvée et ne souffrent donc pas des différentes problématiques associées aux murs végétalisés (écrans de saules).

12. Avez-vous des représentations plus fidèles à l'échelle humaine (piéton, cycliste) des secteurs qui côtoient les quartiers?

Les simulations présentées par le Ministère dans les différents quartiers sont toutes fidèles et à l'échelle. Ces images ont été produites à partir des plans de l'avant-projet préliminaire. Il s'agit de plans géoréférencés qui incluent les élévations des ouvrages. Les simulations tiennent donc compte des échelles des éléments illustrés.

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?

Toute réduction de circulation est accueillie positivement par le MTQ. Toutefois, dans le contexte du complexe Turcot, il n'y aurait pas de réduction suffisante, via le transfert modal, pour permettre une diminution de la capacité routière sans que cela n'entraîne une détérioration significative des conditions de circulation.

En collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le MTQ a estimé l'impact que pourrait avoir une réduction de la demande routière sur le volume automobile circulant sur l'autoroute 20 en direction est, en amont de l'échangeur Turcot. La réduction de la demande routière est le résultat d'une hypothèse optimiste d'augmentation de la part modale pour le transport en commun. Globalement la demande routière pourrait théoriquement être réduite de 5 800 véhicules en période de pointe du matin (6 h-9 h) pour le bassin du corridor Turcot (Ouest de l'île et de la région vers le centre-ville, le centre de l'île et la Rive-Sud). La simulation du résultat modélisé sur le réseau routier montre cependant que la réduction du volume circulant sur le lien prémentionné (A-20 Est) ne serait que de 650 véhicules, car d'une part tous les mouvements dans le bassin ne passaient pas sur l'A-20 auparavant et, d'autre part, parce qu'un rééquilibrage se produit dans l'ensemble du réseau routier. Une diminution de l'ordre de 650 véhicules durant les 3 heures de la période de pointe du matin n'apparaît pas suffisante pour permettre de réduire la capacité offerte dans le corridor sans en détériorer les conditions de circulation et possiblement y créer des risques d'instabilité et de dysfonctionnement chroniques.

L'exercice d'évaluation du potentiel de transfert modal conjoint est présenté dans le document DA48.

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).

En termes de géométrie, il serait certainement possible de concevoir une géométrie où la voie D (A-15 sud vers A-720 est) entrerait par la gauche sur l'autoroute 720. Toutefois, cette modification amènerait à revoir l'ensemble du concept puisque ce changement nécessiterait un rehaussement majeur des voies B (A-720 est vers A-20 est) et C (A-720 est vers A-15 nord) au croisement de la voie D (A-15 sud vers A-720 est). De plus, la voie C (A-720 est vers A-15 nord) étant une bretelle permettant l'échange entre deux autoroutes, soit l'A-15 Sud vers l'A-720 Est, l'entrée sur la voie A (A-20 est vers A-720 est) s'effectuerait par la gauche et non par la droite, tel que précisé dans les critères de conception.

Considérant les contraintes reliées aux critères de conception (pente maximale de la voie B – autoroute 20), cette modification serait accompagnée du rehaussement de l'autoroute 15 et, par le fait même, de l'ensemble des voies du projet. Ce rehaussement aurait alors deux conséquences : la première étant l'ajout de plusieurs dizaines de milliers de m² de structures au projet et la seconde une possible mise en péril du concept de construction (construction et mise en service à côté ou en-dessous des infrastructures existantes). Enfin, un réagencement des voies A (A-20 est vers A-720 est) et D (A-15 sud vers A-720 est) amènerait également un empiètement accru sur la propriété du 780 St-Rémi et, possiblement, une augmentation de l'empiètement dans le secteur Cazalais.

Donc, si on conserve les principes du concept présenté, la voie B (A-720 est vers A-20 est) ne peut être déplacée plus au nord à cause du profil de cette dernière qui exige une distance minimale entre l'autoroute 15 et les voies ferrées du CN, donc la voie A devra être déplacée plus au sud pour permettre l'insertion de la voie D (A-15 sud vers A-720 est) entre les voies A (A-20 est vers A-720 est) et B (A-720 est vers A-20 est), ce qui demanderait de toute façon l'acquisition de résidences et une réduction de la vitesse de conception de la bretelle D (A-15 sud vers A-720 est).

En termes de maintien de la circulation, le concept proposé demande à mettre en service en phase 2A, l'autoroute 720 direction centre-ville. Afin de réaliser cette mise en service, un nombre minimum de voies doit être construit au sud de l'autoroute 720 existante. Ce nombre de voies est de deux pour les usagers provenant de l'autoroute Décarie et de deux pour ceux provenant de l'autoroute 20.

Cette contrainte demeure la même, peu importe la position des voies A (A-20 est vers A-720 est) et D (A-15 sud vers A-720 est), l'une par rapport à l'autre.

Dans le cadre d'une étude visant à comparer un nouveau type d'échangeur avec les échangeurs conventionnels (Moon et Hummer, 2009), un modèle statistique a été élaboré afin de comparer le niveau de sécurité entre les bretelles d'entrées ou de sorties à droite par rapport à celles à gauche. Les conclusions de cette étude voulant que les bretelles à gauche provoqueraient un nombre total de collisions 3,8 fois plus élevé que les bretelles à droite, et ce, autant aux zones de divergence que de convergence. Il en serait de même pour la gravité dans ces mêmes zones de divergence et de convergence (3,8 fois).

15. Pourquoi la coupe Cazalais n'a pas été faite dans le passage souterrain Saint-Rémi?

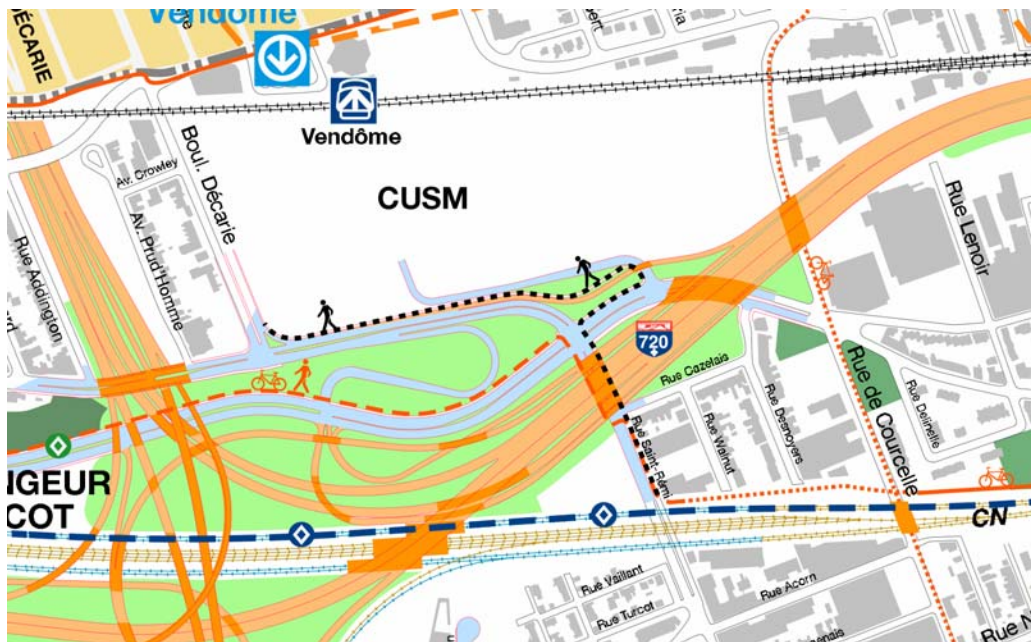
Le Ministère a produit une coupe près de la structure St-Rémi un peu plus à l'est (quelques mètres) dans le secteur des immeubles de la rue Cazalais afin de bien montrer la proximité des résidences. L'intérêt dans la production de cette coupe était de montrer la zone la plus critique. On retrouve les coupes types par phase dans la documentation fournie au BAPE et classée sous la numérotation DA5.1.

PLAN A-720 SECTEUR CAZELAIS (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?

Le cheminement d'un piéton qui partirait de l'intersection des rues St-Rémi et St-Jacques pour rejoindre, par exemple, l'intersection du boulevard Décarie et de la rue St-Jacques au nord-ouest est illustré sur la figure ci-dessous. Ce parcours demandera aux piétons de faire un détour d'environ 200 mètres (soit un ajout de 2 à 3 minutes à leur temps de déplacement) par rapport à une situation où un trottoir serait présent le long de la rue Saint-Jacques. Cette dernière situation est toutefois inacceptable en matière de sécurité puisqu'elle obligerait les piétons à franchir la bretelle de sortie de l'autoroute 720 Ouest vers la rue St-Jacques. Le cheminement proposé et illustré ci-dessous permet d'offrir aux piétons des déplacements sécuritaires puisque l'ensemble de leur trajet s'effectuera dans un corridor protégé (passage à des intersections munies de feux, larges trottoirs sous les ponts d'étagement, etc.).

Figure 1: Cheminement des piétons dans le secteur des rues St-Rémi et St-Jacques



17. Nous remarquons que ce plan ne suit pas les normes géométriques du MTO, 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?

Pour ce qui est de la bretelle « L » (A-15 nord vers A-720 est) dans la voie « A » (A-20 est vers A-720 est), effectivement le biseau de l'entrée devra être allongé de 30 mètres pour se conformer aux normes (norme Tome 1, chapitre 9, page 10). Toutefois cette modification étant mineure, elle ne va pas engendrer l'élargissement de la structure St-Rémi.

La bifurcation de la bretelle « C » (A-720 ouest vers A-15 nord) n'est pas considérée comme une sortie d'autoroute, mais plutôt comme une divergence à 4 voies, soit 2 voies vers l'autoroute 20 Ouest et 2 voies vers Décarie Nord. La signalisation doit être prévue de façon à positionner les véhicules dans les bonnes voies à l'approche de cette divergence.

Néanmoins, un rayon de 4000 m pourrait être introduit à la divergence pour faciliter les mouvements de la bretelle « C » (A-720 ouest vers A-15 nord); cette modification n'a pas d'effet sur la largeur de la structure, étant donné qu'il y a de l'espace entre les bretelles « C » (A-720 ouest vers A-15 nord) et « M » (A-720 ouest vers A-15 sud).

L'aménagement sous les structures va permettre aux piétons et aux cyclistes de se sentir plus en sécurité que la situation actuelle. Pour ce faire, il a été prévu d'ajouter des surlargeurs de 5 mètres de part et d'autre des voies en plus de l'éclairage et du traitement architectural.

En conclusion, les structures proposées au-dessus de la rue St-Rémi ne seront pas plus longues que ce qui est proposé dans le projet et l'aménagement sous la structure va permettre le passage en toute sécurité des piétons et des cyclistes.

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?

Il s'agit d'une omission dans le texte du rapport quant à la valeur pour l'accotement intérieur. Dans le texte, la valeur indiquée est de 0,5 m, alors que la valeur qui devrait apparaître est de 3,0 m.

19. Mouvement P bretelle entrée Girouard; la description des éléments est confuse, dans ce rapport, est-ce que la bretelle est éliminée ou non?

La bretelle sera relocalisée. La connexion de la nouvelle entrée (qui remplace l'entrée Girouard) débutera à partir de la rue Pullman et se branchera dans la bretelle du mouvement A-720 Ouest vers l'A-15 Sud (pont Champlain).

20. Mouvement S; où est la bretelle Saint-Rémi?

Il s'agit de la bretelle d'entrée St-Jacques vers l'A-720 est.

21. Pourquoi les pertes sécuritaires sont identifiées comme « pas de gain ou de perte »?

Généralement, cette mention désigne que la perte de sécurité est imputable à la notion d'exposition au risque, conséquence de la longueur du mouvement qui est augmentée entre le concept actuel et le concept futur. Concrètement, plus on augmente la longueur d'un lien routier, plus on doit s'attendre à une fréquence accrue des accidents. L'apport d'éléments géométriques sécuritaires (ex. augmentation des accotements, augmentation des rayons de courbure, etc.) est positif sur le bilan des accidents, mais si la longueur d'un segment comparable est supérieure par rapport à l'actuel, l'effet de l'exposition au risque vient atténuer le bilan positif sur la sécurité. C'est un principe inhérent au modèle statistique développé (méthode empirique bayésienne) pour les besoins de l'évaluation de sécurité routière.

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)?

Les résultats qui sont dans le tableau 6,1 font état d'une réduction de 2,6 % des accidents routiers totaux (224 vs 230) et d'une réduction des accidents corporels de 19,1 % (38 vs 47). Une baisse de près de 20 % des accidents avec blessées représente un gain important. En transposant ce gain selon la méthode du calcul du capital humain, on obtient une économie de plus de 305 000 \$ par année. Il est à noter que les pourcentages présentés sont conservateurs. Considérant que d'autres améliorations de sécurité ont été apportées (ex. élimination d'entrées et de sorties à droite, allongement des musoirs peints) et qui ne pouvaient être incluses dans le modèle statistique (fonctions de performance et facteurs de modification d'accidents non disponibles), on pourrait s'attendre à des gains supérieurs à ceux présentés.

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).

Tel qu'expliqué lors de la première partie de l'audience, pour une courte période (1 à 2 mois) en phase 1 deux voies seront disponibles sur l'autoroute 720 est afin de permettre la démolition de la structure existante tout en diminuant les acquisitions requises pour la réalisation du projet au strict minimum. Lorsque la partie sud de la structure sera démolie, la troisième voie sera mise en service pour la durée complète de la phase 1. Ensuite en phase 2, il est prévu d'utiliser le principe « 3-2 », soit 3 voies dans le sens de la pointe et 2 dans le sens inverse en utilisant une glissière en béton à déplacement rapide.

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 cet ouvrage. Pourquoi n'y a-t-il pas eu rectification de cette déclaration faite plutôt par le MTQ.

Il faut comprendre qu'il s'agit d'images d'ambiance qui servent à montrer d'une façon la plus réaliste possible la situation actuelle et la situation projetée.

Le document présenté est à l'échelle et il est réalisé à partir de données techniques permettant d'évaluer la géométrie et la volumétrie de la structure. Donc, la largeur de la structure est telle qu'elle est représentée sur les plans techniques du projet avec toutes les voies correspondantes.

En ce qui concerne la dimension des colonnes, même si la conception de la structure n'est pas réalisée, la simulation est réaliste selon les experts en structure consultés, avec une variation possible de 15 à 20 %.

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 monté sur votre écran pour mieux saisir le projet?

Le plan de géométrie du projet est disponible en format électronique (fichier PDF) sous la cote DA3 des documents du BAPE.

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 ce 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 MTO n'utilise pas les mêmes termes de références dans ce type de comparaison?

La bretelle actuelle de l'entrée Girouard est remplacée par les entrées accessibles à partir du boulevard Pullman. Les déplacements véhiculaires qui empruntaient l'entrée Girouard ont été réaffectés sur le réseau routier et font partie des débits présentés. La justification de la fermeture de l'entrée Girouard est sur la base de l'insécurité routière que cause la faible distance d'entrecroisement offerte entre le musoir d'entrée de l'A-15 sud et le musoir de la sortie vers l'A-20 ouest.

Concernant les DJMA, il est opportun d'apporter les précisions et la définition suivantes. Le DJMA (débit journalier moyen annuel) est un indicateur utilisé pour représenter le niveau d'achalandage routier pour une année donnée.

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) se définit comme le débit total durant une année à un endroit précis du réseau routier divisé par le nombre de jours dans l'année. L'Atlas des Transports définit le DJMA comme étant une « estimation du débit journalier pour une journée moyenne pour une année donnée ». En pratique, le DJMA constitue effectivement une estimation des débits à partir de comptages réalisés sur une période d'une durée significative pour en déduire, à partir d'indicateurs statistiques, un débit moyen de l'ensemble de l'année.

Par ailleurs, il faut mentionner que le DJMA n'est pas utile pour élaborer une géométrie routière puisqu'il fait abstraction des variations durant l'année, d'un mois

à l'autre, d'un jour à l'autre, d'une heure à l'autre et même d'un quart d'heure à l'autre. La géométrie routière est généralement précisée sur la base de la demande horaire en période de pointe. Le DJMA permet toutefois de comparer le niveau d'achalandage de différents équipements routiers pour une même année ou d'un même équipement d'une année à l'autre.

Quant au débit journalier moyen d'été (DJME), il se définit comme le débit total durant l'été à un endroit précis du réseau routier divisé par le nombre de jours de l'été. En pratique, il s'agit d'une estimation du nombre moyen de véhicules qui circulent à un endroit donné durant une journée des mois de juin, juillet, août et septembre. Dans l'étude d'impact (ÉI) sur l'environnement, on recourt au DJME dans le contexte de l'évaluation des impacts environnementaux dont notamment l'impact sonore.

Dans le cadre du projet du complexe Turcot, il a été convenu de définir le DJMA indicateur d'achalandage par les 12 mouvements d'échange de l'échangeur Turcot même. La somme des débits journaliers moyens est estimée à 296 000 véhicules pour le scénario de référence (géométrie actuelle). Le tableau 1 présente la synthèse des 12 mouvements.

Tableau 1: DJMA 2016 – Scénario de référence

	Vers				
De	720 Est	20 Ouest	15 Nord	15 Sud	Total
20 Est	45054	-	15371	20150	80575
720 Ouest	-	37259	21818	8070	67147
15 Nord	7885	13226	39462	-	60573
15 Sud	40839	14367	-	32139	87345
Total	93778	64852	76651	60359	295640

Puisqu'en vertu de ce scénario, la géométrie du complexe Turcot est maintenue identique à la situation actuelle, l'augmentation du débit de 2003 à 2016 traduit essentiellement l'accroissement « naturel » de la demande routière entre les deux années.

La somme des débits journaliers moyens qui entrent dans l'échangeur Turcot du projet retenu (12 bretelles autoroutières) en 2016 est estimée à 304 000 véhicules. Le tableau 2 présente les débits des 12 mouvements du projet retenu.

Tableau 2: DJMA 2016 – Scénario retenu

	Vers				
De	720 Est	20 Ouest	15 Nord	15 Sud	Total
20 Est	43334	-	18768	27212	89314
720 Ouest	-	38021	24155	6096	68272
15 Nord	7727	22854	35701	-	66282
15 Sud	44899	13521	-	22025	80445
Total	95960	74396	78624	55333	304313

La différence des débits entre le scénario retenu (304 000 véhicules) et celui de référence (296 000 véhicules) pour l'année 2016 est conséquente de l'attrait qu'exerce le projet proprement dit. Puisque la demande routière régionale des deux scénarios est identique, le nombre additionnel de véhicules dans l'échangeur Turcot correspond à celui en moins ailleurs sur le réseau dont le réseau local.

Globalement, le débit additionnel prévu en vertu du scénario retenu est inférieur à 3 % de celui du scénario de référence pour un même horizon.

Les figures 2 et 3 présentent graphiquement les débits dans l'échangeur pour le scénario de référence et le projet retenu respectivement.

Figure 2: Présentation des débits dans l'échangeur pour le scénario de référence

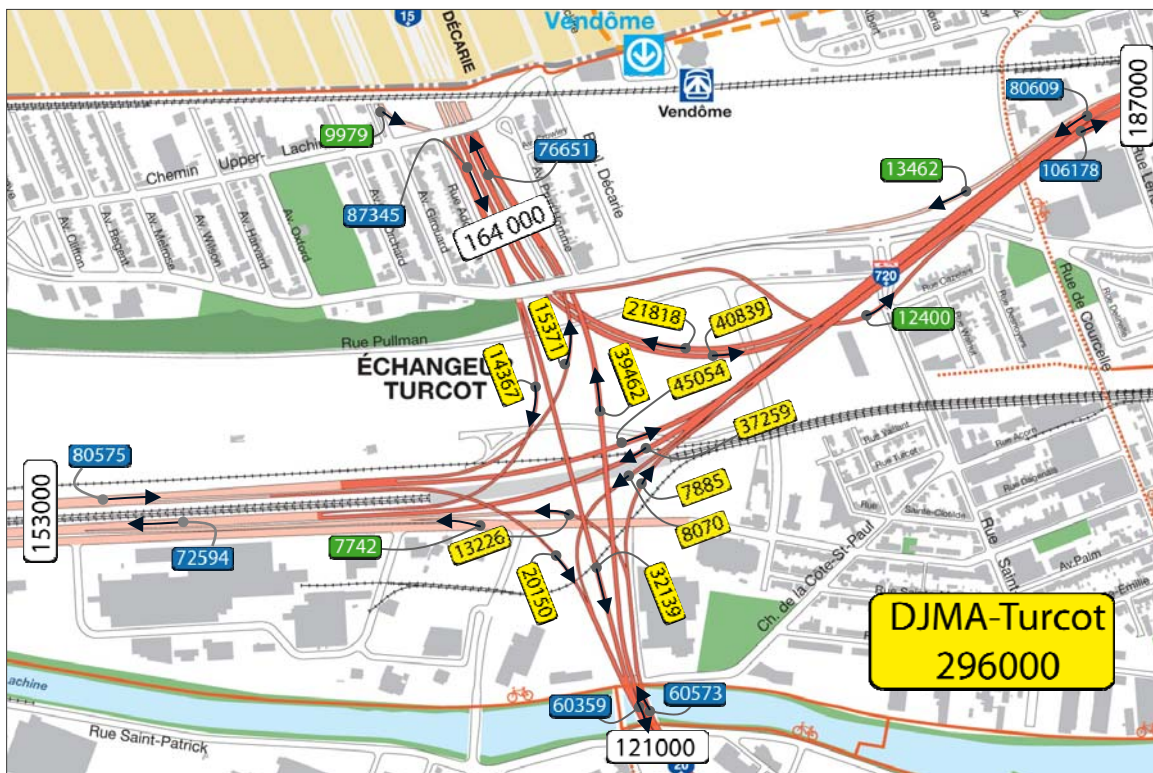
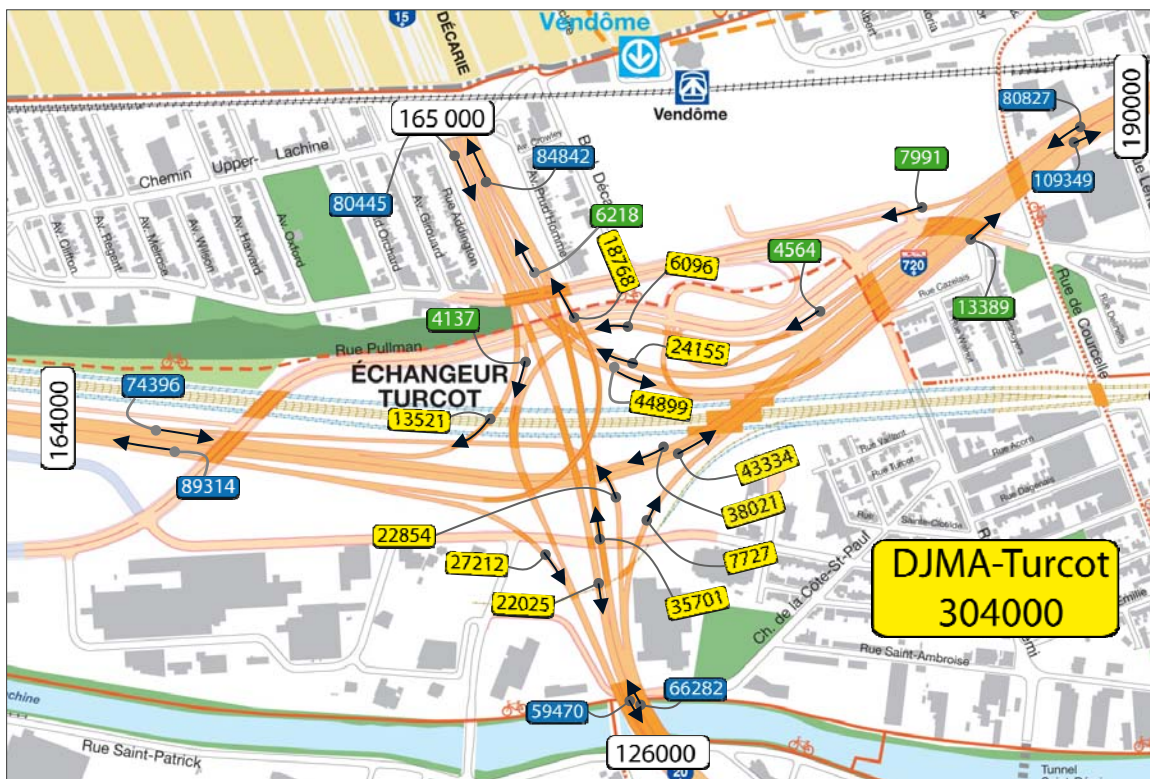


Figure 3: Présentation des débits dans l'échangeur pour le projet retenu



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?

Cette section du projet est située dans une zone de raccordement au réseau existant qui ne répond pas aux normes en vigueur actuellement. Cette situation se présente à chacune des extrémités du projet. Ces secteurs seront corrigés dans des projets subséquents.

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.).

La question porte sur le document DA-14, daté du 18 décembre 2007. Cette note a fait l'objet de plusieurs discussions internes au MTQ et ne présente que les contraintes

sur le volet construction. Elle présente donc une analyse incomplète sur la proposition de M. Brisset et c'est pourquoi le MTQ ne l'a pas rendue publique auparavant. Le MTQ a toutefois poursuivi sa réflexion notamment sur les aspects de sécurité opérationnelle d'un tunnel, sur les risques inhérents à la méthode de construction en sous-œuvre des fondations des structures existantes et de la présence des canaux. Une analyse de faisabilité plus exhaustive en date du 26 mai 2009 est donc déposée à ce sujet.

Il est aussi important de mentionner que le MTQ a, à plusieurs reprises, informé verbalement et par écrit M. Brisset des éléments et contraintes identifiés dans cette note en 2008 et 2009. Ces différents points ont notamment été soulignés lors des rencontres avec RESO et Mobilisation Turcot et lors de la Charrette en urbanisme « Un air d'échangeur » tenue en février/mars 2009 à l'UQAM.

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?

Voir la réponse fournie à la question 26.

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 décisionnelle.

Pour l'évaluation des impacts du projet sur le bruit et la qualité de l'air, les débits journaliers moyens estivaux (DJME) ont été utilisés, car ces données reflètent les conditions de circulation d'une journée typique d'été. C'est en effet durant cette période de l'année que la population est la plus sensible aux conditions de bruit et de qualité de l'air puisqu'elle passe généralement plus de temps à l'extérieur que durant les autres saisons. De plus, durant cette période les personnes à l'intérieur des logements sont aussi plus exposées au bruit et aux contaminants de l'air ambiant puisque les fenêtres des habitations sont en bonne partie ouvertes.

Sur une période de 24 heures, le débit journalier moyen est effectivement plus élevé l'été que durant les autres périodes de l'année. Il n'est utilisé que pour les modélisations du bruit et de la qualité de l'air. Cette façon de faire permet de mieux estimer les impacts d'un projet sur le climat sonore et la qualité de l'air au moment où la population est susceptible d'être le plus touchée. L'utilisation des DJME répond aux règles de l'art en matière d'évaluation des impacts d'un projet routier sur le bruit.

31. Pourquoi la faible qualité illisible et erronée (gribouillée) des documents de contages dans l'annexe C partie 4 (voir exemple en annexe).

Les cartes présentant les données de circulation aux annexes E et H du rapport sectoriel – Étude d'impact sonore (Annexe C de l'étude d'impact sur

l'environnement – cote PR3.2) sont issues des modèles de simulation des déplacements. Ces cartes servent à présenter les données de circulation utilisées pour les modélisations du climat sonore et elles n'ont pas été reproduites dans un autre format puisque l'information pertinente y est lisible. Rappelons que les débits (DJME) présentés sur ces cartes ne sont utilisés que pour l'évaluation du climat sonore et la qualité de l'air.

32. Pourquoi les tabulations ne cotent pas les bretelles utilisant les cotes de références reconnues 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.

La numérotation des bretelles et tronçons du réseau autoroutier présenté sur les cartes à l'annexe C du rapport sectoriel – Étude d'impact sonore (Annexe C de l'étude d'impact sur l'environnement – cote PR3.2) réfère uniquement à la localisation des données de circulation présentées dans le tableau à la première page de l'annexe C et non à une nomenclature officielle des différents éléments du réseau autoroutier à l'étude. Cette numérotation ne peut être utilisée qu'en référence au tableau.

Le tableau et les cartes servent à présenter les données de circulation (DJME) utilisées pour les modélisations du climat sonore et ils n'ont pas été reproduits dans un autre format puisque l'information pertinente y est lisible.

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 achalandées L et M. ("L" passant à 5,2 m du Centre Gadbois)?

Le ministère des Transports n'a pas analysé cette option, car compte tenu de l'importance stratégique de cet échangeur, le maintien de sa fonctionnalité (soit le maintien des douze mouvements existants) est un des objectifs visés par le projet de reconstruction du complexe Turcot.

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'art comme nous l'avons fait sur nos plans et coupes envoyés antérieurement?

En ce qui a trait à la démolition du viaduc St-Jacques, ce dernier doit être démolie à la fin de la phase 2 soit vers le printemps 2015.

Cependant, lors de la mise en service de la nouvelle voie « D » (A-15 sud vers A-720 est), en début de phase 2, un lien temporaire est prévu entre la nouvelle voie « D » (A-15 sud vers A-720 est) et l'ancienne voie « D » (A-15 sud vers A-720 est) sous la structure existante de la rue St-Jacques, lien qui passe près du pilier central de la structure, sans l'affecter structurellement.

Notons ici que les profils des voies « D » (A-15 sud vers A-720 est) existantes et proposées sont rapprochés à cet endroit.

Le document présentant les quatre (4) phases ainsi que l'échéancier du projet a été déposé au BAPE sous la cote DA5.1.

Les plans et profils longitudinaux fournis au BAPE sous la cote DA23 permettent d'évaluer les élévations des structures.

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?

Tel que mentionné lors des audiences, les documents concernant les plans et profils ont été déposés au BAPE sous la cote DA23. Également, le plan de positionnement des colonnes de la structure existante pour une partie de l'échangeur Turcot et pour le secteur De La Vérendrye a été déposé au BAPE sous la cote DA45.

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.

En fait, le principe est toujours le même. Lorsque la construction sous la structure n'est pas possible, les voies seront construites le plus près possible de la structure existante ou pour une période de temps emprunteront l'espace de futures bretelles. L'on retrouve les principes de construction au document déposé au BAPE sous la cote DA5.1.

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.

La structure au-dessus du canal de Lachine sera reconstruite en 2 phases. La première structure, correspondant à l'autoroute 15 direction nord soit la voie « F » (A-15 nord vers A-15 nord), est réalisée en phase 1 et elle est prévue pour être construite sous les structures existantes et à l'est des piliers principaux du pont existant.

La deuxième partie de la nouvelle structure sera construite en phase 3 soit, lorsque le nouvel échangeur Turcot sera mis en service. À cette phase on doit comprendre que temporairement les 4 voies de l'autoroute 15, soit 2 vers le sud et 2 vers le nord, circuleront sur la structure construite en phase 1 soit la voie « F » (A-15 nord vers A-15 nord) et que durant cette phase les colonnes L1 et L2 seront supportées temporairement le temps que les structures existantes soient démolies, le tout pour permettre aux usagers de circuler sur le nouvel échangeur (référence : document DA45).

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?

La directive reçue du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour la réalisation de l'étude d'impact oblige le MTQ à évaluer l'impact du projet de reconstruction du complexe Turcot sur les différentes composantes du milieu, puisque c'est ce projet qui est assujéti à la procédure d'évaluation environnementale prévue à la section IV.1 : Évaluation et examen des impacts sur l'environnement de certains projets de la Loi sur la qualité de l'environnement – et non l'ensemble du réseau autoroutier de l'île de Montréal. L'évaluation des impacts, notamment ceux sur le bruit, la qualité de l'air, la sécurité routière et la circulation, tient compte de l'ensemble des véhicules qui circulent sur le réseau autoroutier dans la zone d'étude.

Tel que mentionné à la section 6.1 de l'étude d'impact, la zone d'étude retenue pour l'évaluation des impacts a été établie de manière à couvrir un territoire suffisamment vaste afin de permettre de prendre en compte l'ensemble des impacts du projet sur les milieux humain, physique et biologique. Pour l'analyse de certaines

composantes (paysage, économie, etc.), les limites de la zone d'étude ont été modifiées pour prendre en compte le contexte régional. Quant aux objectifs poursuivis par la réalisation du projet, ils découlent d'une part de la mission du ministère des Transports et, d'autre part, d'une analyse des besoins à l'échelle de la zone d'étude.

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?

Au Québec, le processus d'évaluation environnementale découle de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et des règlements afférents, notamment le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, lequel détermine les projets assujettis au processus prévu à la LQE et à une audience publique, lorsque requis. C'est pourquoi le projet de reconstruction du complexe Turcot, tout comme certains projets mentionnés (rue Notre-Dame Est et autoroute 25) fait ou font fait l'objet de processus de consultation distincts.

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?

Le MTQ a amorcé la démarche visant à se doter d'un plan de mobilité durable pour la région de Montréal. Ce plan fera suite au *Plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal* rendu public en 2000. Cet outil de planification à l'échelle régionale établira les enjeux, les axes de solutions et les priorités d'intervention à l'égard du transport des personnes et des marchandises. Il favorisera également la cohérence des interventions par la mise en place d'un mécanisme de concertation avec les acteurs jouant un rôle significatif dans le développement de la

grande région de Montréal. Ce plan, qui présentera une vision globale et intégrée, permettra d'évaluer les incidences à court et à long terme de l'ensemble des interventions du MTQ, notamment sur la santé publique, le contexte social, l'économie et l'environnement. De plus, le plan prévoira un suivi continu des résultats, afin d'évaluer la pertinence des cibles établies et l'adéquation entre les interventions réalisées et les résultats obtenus.

Cette démarche, à laquelle seront associés les différents partenaires de la région de Montréal, tient compte des priorités gouvernementales en matière d'aménagement et de développement durable du territoire, en s'inscrivant en continuité avec la *Stratégie gouvernementale sur le développement durable 2008-2013*, la *Stratégie énergétique 2006-2015*, le *Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012*, ainsi que le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021* (MAMROT, 2001). À l'échelle ministérielle, le plan s'inscrit dans le *Plan stratégique 2008-2012*, ainsi que dans la *Stratégie ministérielle de développement durable 2009-2013*. Enfin, le plan tiendra compte des outils de planification des partenaires en transport tels que le *Plan stratégique de développement du transport métropolitain* de l'AMT et le *Plan de transport 2008* de la Ville de Montréal.

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?

Les cyclistes en provenance du secteur Notre-Dame-de-Grâce et se destinant dans le quartier Saint-Henri (ou l'inverse) pourront emprunter la piste cyclable prévue sur le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et sur la rue Notre-Dame Ouest pour rejoindre la piste cyclable du canal de Lachine. Ils pourront aussi choisir d'emprunter la piste multifonctionnelle prévue dans la bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques, laquelle se prolongera le long du futur boulevard Pullman jusqu'à la rue St-Rémi pour rejoindre les réseaux cyclables existant ou projeté par la Ville de Montréal dans Saint-Henri.

Les piétons pourront emprunter les mêmes itinéraires puisque le réseau routier local qui sera réaménagé dans le cadre du projet sera muni de trottoirs et la piste multifonctionnelle sera également destinée aux piétons. De plus, les piétons circulant entre les deux secteurs pourront emprunter les aménagements piétonniers prévus dans l'axe de la rue Saint-Jacques (entre l'autoroute Décarie et la rue Saint-Rémi).

42. Qui a fait la demande de déplacer l'Autoroute 20 contre la falaise Saint-Jacques?

L'analyse du milieu réalisée par le ministère des Transports dans le cadre de l'étude des besoins a démontré que l'accès actuel à la cour Turcot n'était pas facile malgré la proximité des autoroutes 15 et 20, et qu'en fonction du développement futur du site, les accès devaient y être repensés. La désaffectation de la cour Turcot par le transfert des activités du CN à la cour Taschereau et l'achat de la cour par le ministère des Transports a donné l'opportunité de repenser la configuration du

réseau routier de manière à désenclaver ce terrain et à en favoriser le développement. Parmi les variantes de reconstruction analysées dans l'étude des solutions celle prévoyant le déplacement du corridor de transport (routier et ferroviaire) au pied de la falaise Saint-Jacques était celle qui répondait le mieux à l'objectif d'améliorer l'accessibilité à la cour Turcot.

Par ailleurs, dans son Plan d'urbanisme adopté en 2004, la Ville de Montréal retenait comme orientation générale pour le site Turcot, celle « d'améliorer l'accessibilité afin de mettre en valeur le site » et mentionnait que le déplacement du corridor de transport vers la falaise devait être analysé. Lors des discussions qui ont eu lieu entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports au cours des dernières années, ce choix n'a pas été remis en question. Des discussions se poursuivent entre le MTQ et la Ville afin d'établir une largeur acceptable pour la zone verte tampon entre les voies ferrées et le pied de la falaise Saint-Jacques.

M. JOHN BURCOMBE

43. DA-12, p. 8. Transfert modal 2016 : Veuillez expliquer les autos sortantes (chiffres en rouge).

Cette figure présente l'impact, en termes de variation du nombre de déplacements auto au centre-ville, d'une hypothèse optimiste de réduction de la demande routière par transfert modal vers le transport en commun. Au net, l'hypothèse de transfert modal estime que 4 400 automobiles de moins seraient attirées au centre-ville en période de pointe du matin.

L'impact est présenté sur les volumes de véhicules entrants et sortants du centre-ville pour des regroupements d'axes routiers, indépendamment de l'origine et de la destination des déplacements. Ainsi, un véhicule qui transite par le centre-ville est à la fois entrant et sortant du centre-ville. Sur la figure, les diminutions de volume sont en vert, les augmentations sont en rouge.

On observe une diminution des véhicules entrants au centre-ville (-3800) et une faible augmentation (+600) véhicules sortants. La diminution des entrants est tributaire de la diminution globale de la demande routière, conformément à l'hypothèse de transfert modal posée. Cela a pour effet de faire diminuer la congestion au centre-ville. Cette circulation plus fluide incite certains automobilistes à transiter par le centre-ville alors que ce secteur était contourné dans la situation plus congestionnée. La résultante est une augmentation des volumes sortants du centre-ville pour certains axes. Au total, il s'agit d'une augmentation de 600 véhicules sortants durant la période de pointe du matin de 3 heures, ce qui correspond à une hausse de 1%.

La figure en question est aussi présentée dans le document.

44. DA-15. Trame hauteur de chaussée : légende mauve illisible : - 3, 5, 6 ou 8 m?

La trame mauve sur le plan indique les voies de circulation qui seront construites en déblai, soit entre 0 et -6 mètres par rapport au terrain naturel.

45. Veillez 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+).

Le tableau ci-après présente les superficies de terrain relatives au projet.

Tableau 3: Superficies de terrain relatives au projet

DESCRIPTION	SUPERFICIE (HECTARE)
Terrains appartenant au MTQ (inclut l'emprise des autoroutes et échangeurs actuels et la cour Turcot)	142 ha
Terrains à acquérir aux fins du projet	14 ha
Terrains requis pour la nouvelle emprise du complexe Turcot	116 ha
Terrains excédentaires (terrains qui pourront faire l'objet d'un redéveloppement suite à la réalisation du projet)	40 ha

46. Veillez préciser quand et comment le public aura accès à la maquette physique du projet.

La maquette physique tridimensionnelle du projet sera exposée dans le **local 123** du Centre récréatif, culturel et sportif St-Zotique, situé au 75, square Sir-George-Étienne-Cartier à Montréal, **du 3 au 22 juin 2009** inclusivement. Le local sera accessible au public selon l'horaire suivant :

- lundi et mercredi, entre 13 h 30 et 19 h 30;
- mardi, jeudi et vendredi entre 13 h 30 et 17 h 00;
- vendredi entre 13 h 30 et 16 h 30.

Durant la semaine débutant le 15 juin 2009, en plus des heures régulières d'ouverture, le local sera accessible aux heures durant lesquelles siègera la Commission du BAPE.

Des représentants du ministère des Transports seront sur place pour répondre aux questions du public.

47. Y aura-t-il une consultation publique sur les plans définitifs découlant de la démarche PPP?

Le MTQ définit le projet notamment en intégrant les conditions du décret dans l'entente de partenariat. Le partenaire privé devra respecter toutes les exigences précisées par le MTQ dans l'entente de partenariat. À ce jour, il n'est pas prévu d'avoir de consultation publique sur le projet qui serait élaboré par le partenaire privé

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)?

La liste des liens Internet des documents mentionnés dans le rapport intitulé *Précisions concernant la planification gouvernementale, le développement durable, le transport collectif et actif, ainsi que le logement abordable* (Ministère des Transports, 2009) sont identifiés ci-dessous. Les documents sont présentés selon leur ordre d'apparition dans le texte.

- **Plan stratégique 2008-2012 du ministère des Transports**

Bien que certains éléments du plan stratégique 2008-2012 fassent partie de la Stratégie de développement durable du ministère des Transports, ce plan n'a pas été rendu public à ce jour. Le plan stratégique 2005-2008 peut cependant être consulté.

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/plan_strat_2005_2008.pdf

- **Plan de redressement du réseau routier québécois**

Ce plan constitue la réponse du ministère des Transports au Plan québécois des infrastructures *Des fondations pour réussir*, rendu public par le gouvernement du Québec en 2007. À chaque année, le MTQ rend publics les investissements sur le réseau dont il a la gestion, ces investissements constituent le plan de redressement du réseau routier.

- **Plan québécois des infrastructures :**

<http://www.ppp.gouv.qc.ca/admin/Fichiers/plan-infrastructure.pdf>

- **Investissements sur le réseau routier de l'île de Montréal:**

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/investissements_reseau_routier#montreal

- **Politique sur l'environnement (MTQ)**

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/environnement/politique.pdf>

- **Politique sur le vélo (MTQ)**

Prendre note que la politique sur le vélo rendue publique en 2008 remplace la politique de 1995.

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/amenagements_cyclables/velo_politique2008.pdf

- **Politique sur le bruit (MTQ)**

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/environnement/politique_bruit.pdf

- **Politique de sécurité en transport 2001-2005 – volet routier (MTQ)**

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/securite/politique.pdf>

- **Stratégie gouvernementale de développement durable**

http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strat_gouv.pdf

- **Plan d'action 2006-2012 : *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir***
http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf
- **Politique québécoise de transport collectif : *Pour offrir de meilleur choix aux citoyens***
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/compl_polit_collectif2006.pdf
- **Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – région métropolitaine de Montréal (MAMR)**
http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm_cadre_fra.pdf
- **Plan stratégique 2008-2011 de la SHQ**
<http://www.habitation.gouv.qc.ca/publications/M20047.pdf>
- **Stratégie d'inclusion de logements abordables (Ville de Montréal)**
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/STRATEGIE_INCLUSION.PDF
- **Plan de transport 2008 : *Réinventer Montréal* (Ville de Montréal)**
https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/htdocs/porteaccesspublication_Fr/porteaccesspublication.jsp?systemName=31761569
- **Plan d'urbanisme de Montréal (Ville de Montréal)**
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL
- **Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise (Ville de Montréal)**
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf
- **Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (Ville de Montréal)**
<http://www.glsicities.org/Montreal%20waterfront.pdf>



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

www.mtq.gouv.qc.ca/turcot