

Par courriel

Québec, le 26 juin 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,

En référence au dossier mentionné, la commission chargée de l'examen de ce projet vous soumet les questions suivantes :

1. Dans une réponse à une question portant sur l'intégration artistique (DQ3.1, p. 3), le ministère des Transports affirmait qu'une position ministérielle à ce sujet est à l'étude. La commission souhaite savoir quand la réflexion sur ce sujet a été initiée.
2. Quelle est la référence des chiffres présentés à la p. 19 du document DA68 qui présente les accumulations annuelles de carbone dans les plantations ?
3. À l'annexe 3 du document DA68 (p. 21 à 23), les surfaces boisées projetées totalisent un total de 6,7 ha. En première partie d'audience, il a été affirmé qu'il y aurait 30 ha d'espace vert dans le complexe Turcot (M^{me} Anne Pelletier, DT4, p. 60 et 61).

Précisez si les 6,7 ha seraient inclus dans le 30 ha et de quoi serait constituée la différence.

4. Selon le document DA46, une autoroute en milieu urbain requiert un minimum de quatre voies d'une largeur de 3,7 m réparties sur deux chaussées séparées et l'accotement extérieur est d'une largeur de 3 m et la largeur minimale de l'accotement intérieur est de 1,3 m..

Ces normes de largeur peuvent-elles être réduites en fonction de la largeur du terre-plein central ? Si oui, comment est calculé l'ajustement de la largeur des voies et des accotements ?

5. Le complément à la norme stipule que « la largeur du terre-plein central peut être planifiée pour une augmentation éventuelle du nombre de voies de quatre à six selon les besoins de la circulation. La largeur de l'accotement extérieur reste de 3 m et celle de l'accotement intérieur passe à 3 m » (DA46). La coupe A-A du document DA7 montre que la chaussée de l'autoroute 720 en direction est serait constituée de deux voies de 3,7 m et de deux accotements (intérieur et extérieur) de 3 m, sans terre-plein central. Cette configuration rend-elle possible un réaménagement permettant l'ajout d'une troisième voie de circulation régulière ou réservée au transport en commun dans chacune des directions tout en respectant les normes pour les accotements minimaux à respecter ?
6. Selon l'étude d'impact : « les accotements des autoroutes 20 et 720 ont été portés de 3,0 à 3,5 m afin de permettre éventuellement l'aménagement d'une voie réservée en rive pour le transport en commun » (PR3.4, p. 46). Pour quelle raison la largeur des accotements de la coupe A-A du document DA7 ne correspond pas à cette affirmation ?
7. La commission désire obtenir les schémas de coupes selon le même format que présenté dans le document DA7 coupe A-A, c'est-à-dire en incluant la largeur pour chacune des voies et accotements :

La situation existante et le concept proposé des sections A-A et C-C du document déposé DA52.

La situation existante et le concept proposé, comprenant la totalité des voies, entre la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine vis-à-vis le boulevard Cavendish.

8. Le document DA1 présente ce qui semble être un lien éventuel entre l'échangeur Angrignon et la rue Notre-Dame (trait en tirets gris). La figure 5 de l'étude d'impact le caractérise comme étant hors projet. La construction de ce lien serait-il réalisé par le ministère des Transports ? Si oui, à quel moment se ferait sa construction ?
9. La modélisation des émissions de sources routières dans la région de Montréal fait état d'une augmentation des gaz à effet de serre de 20 %, entre 2003 et 2026, sur une période de 24 heures, pour une journée typique d'automne (DA57, p. 17).

Quelle est la contribution respective des automobiles, des camions légers et des véhicules lourds à cette augmentation (en chiffres absolus et en pourcentages) ?

.../3

10. Le ministère des Transports est responsable de la mise en œuvre des aspects spécifiques aux transports du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du Québec.

Le ministère fait-il le suivi de la diminution de gaz à effet de serre résultant de chacune de ses actions, notamment ses investissements en transport en commun ? Si oui, quelles sont les diminutions pour chacune des actions et quelles sont les mesures qui représentent les contributions les plus intéressantes par rapport à l'investissement.

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.

Monique Gélinas
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission

c.c. : Mme Marie-Élaine Rochon