



DIRECTION DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

TRANSPORTS QUÉBEC



PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

AVIS DE PROJET

Déposé au ministère du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs

Mai 2007



PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT
Autoroutes 20, 15 et 720 dans les municipalités
de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

AVIS DE PROJET

Déposé au ministère du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs

Mai 2007

Ministère des Transports
Direction de l'Île-de-Montréal

TABLE DES MATIÈRES

1.	Initiateur du projet	1
2.	Consultant mandaté par l'initiateur du projet	1
3.	Titre du projet.....	1
4.	Objectifs et justification du projet	1
5.	Localisation du projet	2
6.	Propriété des terrains.....	3
7.	Description du projet et de ses variantes	3
8.	Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet.....	4
9.	Principaux impacts appréhendés.....	5
10.	Calendrier de réalisation du projet	6
11.	Phases ultérieures et projets connexes	6
12.	Modalités de consultation du public	6
13.	Remarques.....	6

Annexe 1	Carte de localisation du projet
Annexe 2	Carte du réseau routier à l'étude
Annexe 3	Plan du projet

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception
	Numéro de dossier

1. INITIATEUR DU PROJET

Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Île-de-Montréal
440, boulevard René-Lévesque Ouest, 10^e étage
Montréal (Québec) H2Z 2A6

Téléphone : (514) 873-7781
Télécopieur : (514) 864-3867

Directeur : Henri Gilbert, ing. (henri.gilbert@mtq.gouv.qc.ca)

Responsable du projet : Denise Gosselin (denise.gosselin@mtq.gouv.qc.ca)

Responsable de l'étude d'impact : André Marcotte (andre.marcotte@mtq.gouv.qc.ca)

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET

Le consultant mandaté pour la réalisation de l'étude d'impact est :

Consortium Dessau-Soprin / Les Consultants SM
1060, rue University, bureau 600
Montréal (Québec) H3B 4V3

Téléphone : (514) 281-1010
Télécopieur : (514) 281-1060

Chargée de projet : Sylvie Côté

3. TITRE DU PROJET

Reconstruction du Complexe Turcot

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Les infrastructures du Complexe Turcot jouent un rôle essentiel dans le réseau routier montréalais en permettant les échanges entre les autoroutes 15, 20 et 720, ainsi qu'avec le réseau routier local. Chaque jour, près de 300 000 véhicules circulent sur ces infrastructures. Construites durant les années 1960, certaines structures et chaussées du Complexe sont en mauvais état, ce qui oblige le ministère des Transports à consacrer chaque année des sommes de plus en plus importantes pour des travaux de réparation et de sécurisation des structures. Au cours des dernières années, le Ministère a dû intervenir de façon récurrente et souvent en urgence sur ces infrastructures pour maintenir leur fonctionnalité et assurer la sécurité des usagers. Ces interventions sont une source d'entraves pour les usagers du réseau routier.

Ce constat a amené le Ministère à la recherche de solutions plus durables. Outre l'état des infrastructures, d'autres enjeux ont aussi été considérés dans le choix de la solution à privilégier, notamment l'accessibilité au territoire, la sécurité routière, l'aménagement urbain et l'environnement. De plus, deux éléments liés à l'évolution du secteur ont permis d'envisager un spectre plus large de solutions, soit la diminution du tirant d'air requis au dessus du canal de Lachine qui est moindre que celui prévalant lors de la construction de l'échangeur Turcot et la possibilité d'utiliser le terrain de l'ancien triage Turcot, libéré par le CN au début des années 2000 et acquis par le ministère des Transports en 2003.

Un certain nombre d'objectifs généraux ont guidé la recherche de solutions, dont :

- minimiser et optimiser les investissements publics;
- favoriser le développement socio-économique de la région de Montréal;
- assurer la pérennité des structures;
- améliorer la sécurité routière;
- minimiser les impacts des infrastructures sur le milieu et assurer leur intégration urbaine.

La solution retenue devait en outre permettre de répondre à plusieurs objectifs opérationnels, dont les principaux sont :

- augmenter la durée de vie des structures d'au moins trente ans;
- maintenir la capacité du réseau autoroutier au niveau actuel;
- améliorer la géométrie des zones qui présentent des concentrations d'accidents.

Cinq scénarios ont été élaborés et étudiés, incluant le statu quo. Sur la base d'une analyse multicritères comparant les différents scénarios, le ministère des Transports a retenu celui qui permettait de répondre le plus adéquatement aux objectifs généraux et opérationnels, et ce, au meilleur coût possible.

5. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est localisé sur le territoire de la Ville de Montréal, plus précisément dans les arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun, de LaSalle et de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que dans les municipalités de Montréal-Ouest et de Westmount. Les municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount font partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (voir la carte de localisation à l'annexe 1).

Le projet porte sur les infrastructures routières suivantes (voir la carte du réseau routier à l'étude à l'annexe 2) :

- l'échangeur Turcot, qui permet les échanges entre les autoroutes 15, 20 et 720;
- le tronçon de La Vérendrye de l'autoroute 15 entre la rue Atwater au sud et l'échangeur Turcot au nord, y compris l'échangeur de La Vérendrye;
- l'autoroute 20 entre l'échangeur Montréal-Ouest à l'ouest et l'échangeur Turcot à l'est, y compris les échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest;
- l'autoroute 720 entre l'échangeur Turcot à l'ouest et la rue Atwater à l'est;
- ainsi que certaines rues locales.

Le projet touche plusieurs lots. La carte indiquant les lots touchés et les numéros cadastraux sera transmise au MDDEP lorsqu'elle sera complétée.

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Certains terrains où seraient réalisées les nouvelles infrastructures appartiennent au ministère des Transports. C'est le cas de l'emprise actuelle des infrastructures autoroutières qui sera réutilisée en partie et de terrains acquis récemment, notamment le site de l'ancien triage Turcot que le Ministère a acquis du Canadien National (CN) en 2003. Les autres terrains nécessaires à la réalisation du projet appartiennent à différents propriétaires.

La carte indiquant le statut de propriété des terrains nécessaires à la réalisation du projet sera transmise au MDDEP lorsqu'elle sera complétée.

7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Le projet comprend les éléments suivants (voir la carte du projet à l'annexe 3) :

- la reconstruction de l'échangeur Turcot et du tronçon de La Vérendrye de l'autoroute 15 avec un profil des voies de circulation plus bas que les infrastructures actuellement en place (plus de 90 % des nouvelles voies de circulation seraient construites sous les voies existantes);
- l'aménagement d'une nouvelle sortie sur l'autoroute 15 en direction nord pour accéder au secteur industriel Cabot dans l'arrondissement du Sud-Ouest, ainsi que le réaménagement de la sortie de La Vérendrye de l'autoroute 15, selon une géométrie de type échangeur urbain;
- le déplacement du corridor de l'autoroute 20 au pied de la falaise Saint-Jacques, et ce, de l'échangeur Turcot à l'est jusqu'à l'échangeur Montréal-Ouest à l'ouest et la construction des voies de circulation de l'autoroute 20 dans le sens habituel de circulation (actuellement les voies sont inversées entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest);
- le déplacement du corridor ferroviaire appartenant au CN au pied de la falaise Saint-Jacques. L'emprise ferroviaire pourrait comprendre jusqu'à huit voies ferrées entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest;
- la reconstruction de deux antennes ferroviaires pour desservir les zones industrielles situées en bordure du canal de Lachine. L'antenne Domtar est localisée dans le secteur de l'échangeur Turcot, tandis que l'antenne Lachine est localisée à l'ouest de l'échangeur Saint-Pierre;
- la reconstruction de l'autoroute 720 avec un abaissement du profil des voies de circulation entre les rues Saint-Jacques et de Courcelle;
- la reconstruction des échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest selon une nouvelle géométrie;
- le réaménagement de la rue Notre-Dame à deux voies dans chaque direction, et ce, entre l'avenue Saint-Pierre à l'ouest et l'échangeur Turcot à l'est;
- la modification de certaines rues locales (Eadie, Carillon, etc.) et la fermeture de la rue Pullman, située au pied de la falaise Saint-Jacques.

Dans l'ensemble, le projet maintient le nombre actuel de voies de circulation, et ce, sur tous les axes autoroutiers compris dans le Complexe. Plusieurs des structures seront remplacées par des chaussées construites sur remblai.

Le projet serait réalisé en plusieurs phases. Les travaux débuteront par la construction des nouvelles infrastructures, en partie sous les infrastructures existantes, de manière à pouvoir maintenir la circulation sur le réseau en place. Les nouvelles infrastructures ferroviaires seront également construites au cours des premières phases. Les travaux de démolition seront principalement réalisés durant la dernière phase du projet, lorsque le trafic aura été transféré sur les nouvelles infrastructures. Le détail des aménagements et des travaux prévus dans chacune des phases de construction, de même que les modalités d'exécution ne sont pas encore déterminés.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Le projet est localisé au cœur de la Métropole en milieu urbanisé, lequel est caractérisé par la présence d'une multiplicité d'usages. À proximité du réseau routier visé par le projet se retrouvent des secteurs résidentiels, commerciaux, industriels, institutionnels et récréatifs, ainsi que des friches urbaines.

Les secteurs résidentiels sont localisés dans la partie est de la zone touchée par le projet le long de l'autoroute 720 et au sud du tronçon de La Vérendrye de l'autoroute 15. D'autres zones résidentielles sont situées en haut du talus de la falaise Saint-Jacques, où se retrouve également le site du futur Centre universitaire de santé McGill. Les principaux secteurs industriels sont localisés au nord du tronçon de La Vérendrye de l'autoroute 15 (secteur Cabot) et à l'ouest de l'échangeur Turcot de part et d'autre de l'autoroute 20, où sont présents des industries encore en opération et des sites industriels désaffectés, dont l'ancien triage Turcot.

Les autres principaux usages présents sur le territoire sont le Centre Gadbois, un important centre sportif dans le sud-ouest de la Métropole et le parc du canal de Lachine, à la fois un lieu historique national et un parc linéaire voué à la pratique d'activités récréatives.

La falaise Saint-Jacques, un espace boisé reconnu comme un écoterritoire par la Ville de Montréal, constitue le seul milieu naturel d'importance à proximité du projet. Le territoire est aussi marqué par la présence du canal de Lachine, une ancienne voie navigable, réouverte à la navigation de plaisance.

Les principales contraintes à la réalisation du projet sont :

- le maintien de la circulation autoroutière et de la circulation ferroviaire tout au long de la période de réalisation du projet;
- la présence de certains bâtiments à proximité du chantier, notamment du Centre sportif Gadbois adjacent à l'échangeur Turcot;
- la présence de sols contaminés et d'un ancien lac sur le terrain de l'ancien triage Turcot qui pourrait limiter la capacité portante du sol.

9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Durant les phases de préparation et construction du projet, les principaux impacts appréhendés sont :

- l'expropriation de propriétés résidentielles et d'industries;
- le bruit généré par les activités de démolition et de construction, ainsi que par les camions devant accéder aux différents secteurs du chantier;
- les poussières et autres polluants atmosphériques provenant des activités de démolition et de construction et de la circulation des camions sur le chantier;
- les perturbations de la circulation routière engendrées par la fermeture temporaire de bretelles ou sections d'autoroutes et les chemins de détour que devront emprunter les usagers;
- la perturbation des activités du centre sportif Gadbois et du parc du Canal de Lachine;
- la modification du paysage par la présence du chantier de construction.

Durant la phase d'exploitation, les principaux impacts appréhendés sont :

- une augmentation possible du climat sonore pour certains riverains des infrastructures routières qui pourra toutefois être atténué par des mesures appropriées;
- une modification du paysage due à l'abaissement des structures. Les modifications pourraient par ailleurs s'avérer positives dans plusieurs zones.

La réalisation du projet engendrera des impacts positifs dont :

- le désenclavement et un meilleur accès au secteur de l'ancien triage Turcot ce qui en facilitera le redéveloppement;
- une amélioration du paysage par un traitement approprié et une mise en valeur des emprises autoroutières;
- un entretien plus facile des infrastructures routières et une diminution des entraves à la circulation liés aux travaux de réparation;
- une amélioration de la sécurité routière.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

ÉTAPE	DÉBUT	FIN
Étude d'impact et procédure d'évaluation environnementale	Mai 2007	Avril 2009
Études complémentaires et avant-projet préliminaire	Juillet 2006	Octobre 2009
Avant-projet définitif (routier et ferroviaire)	Décembre 2008	Avril 2010
Plans et devis (routier et ferroviaire)	Avril 2009	Décembre 2013
Construction :		
▪ travaux ferroviaires	Juin 2010	Juin 2012
▪ travaux routiers	Juin 2012	Juillet 2017

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Aucune phase ultérieure n'est prévue. Le projet est lié au projet d'aménagement des accès du futur Centre universitaire de santé McGill qui sera implanté au nord-ouest des autoroutes 15 et 720, sur le site de l'ancien triage Glen.

12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Le ministère des Transports a réalisé en juin 2004 une journée de consultation sur la perception des besoins et du territoire auprès de différents organismes du milieu. Le Ministère réalisera au printemps 2007 une démarche de consultation et d'interaction avec le milieu préalablement à la réalisation de l'étude d'impact.

13. REMARQUES

L'étude d'impact sera réalisée pour répondre également à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le par ORIGINAL SIGNÉ

Henri Gilbert, ing., directeur

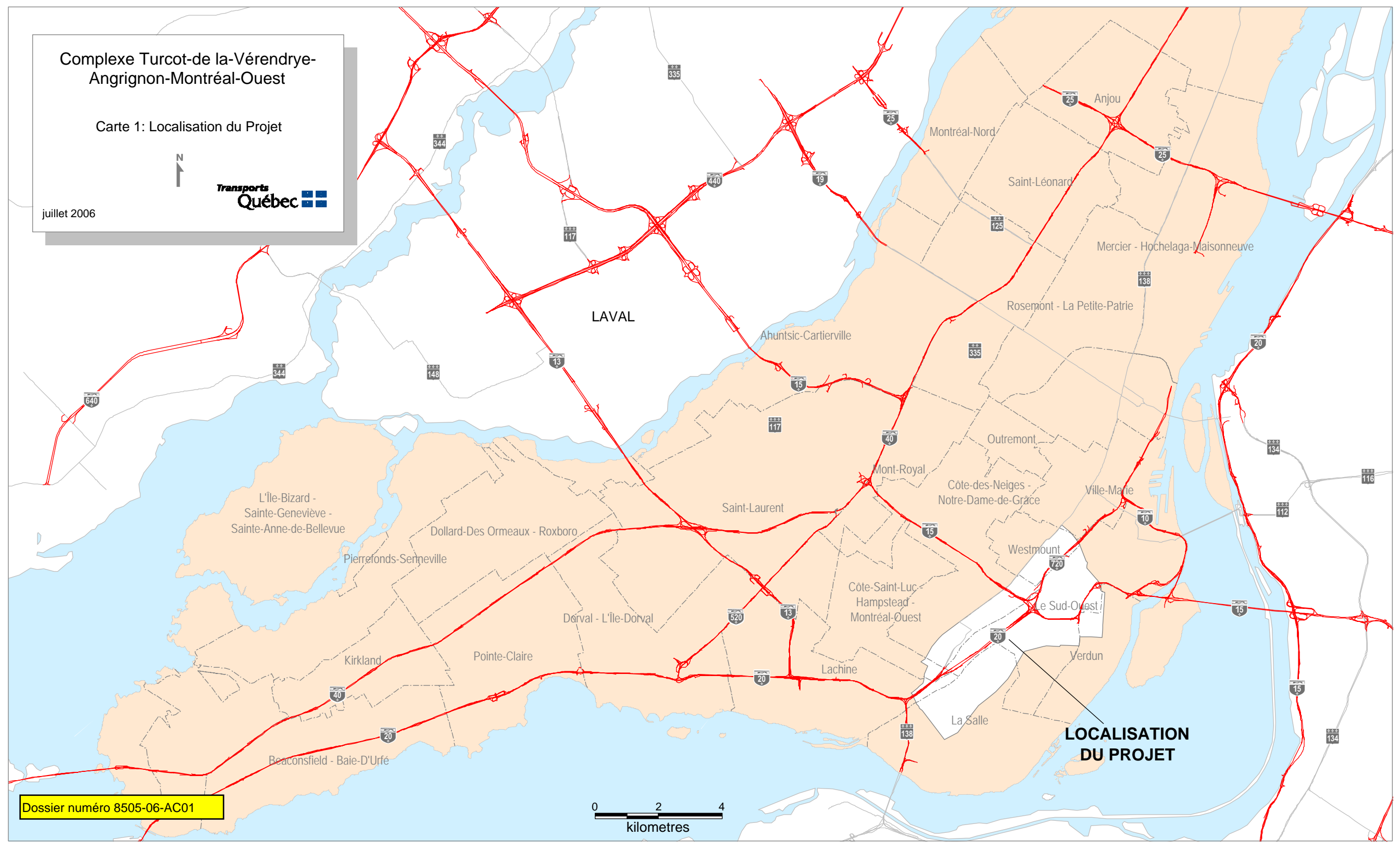
ANNEXE 1 : LOCALISATION DU PROJET

Complexe Turcot-de la-Vérendrye- Angrignon-Montréal-Ouest

Carte 1: Localisation du Projet



juillet 2006



Dossier numéro 8505-06-AC01

0 2 4
kilometres

**LOCALISATION
DU PROJET**

ANNEXE 2 : RÉSEAU ROUTIER À L'ÉTUDE



dossier numéro 8505-06-AC01

Complexe Turcot- de La Vérendrye- Angrignon- Montréal-Ouest

Carte 2 : Réseau autoroutier à l'étude

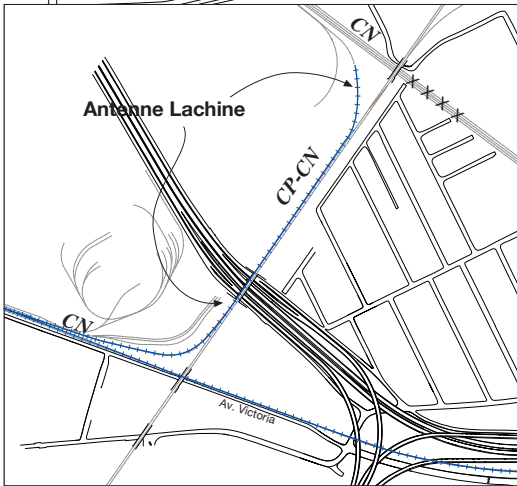
- Composante du projet
- Limite de la zone d'étude de l'étude d'opportunité
- Réseau autoroutier étudié
- Ligne de métro et station
- Ligne de train de banlieue et gare

0 0,5 1 km

Transports Québec

Juillet 2006

ANNEXE 3 : PROJET



Complexe Turcot
PROJET

Transports
Québec 

Avril 2007