

COMPLEXE

TURCOT

PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

PRÉCISIONS CONCERNANT LA PLANIFICATION GOUVERNEMENTALE,
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, LE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF,
AINSI QUE LE LOGEMENT ABORDABLE

Avril 2009

Table des matières

1. Introduction	1
2. Planification gouvernementale	1
3. Développement durable	2
4. Transport collectif – mesures prévues dans le cadre du projet.....	3
5. Transport collectif – implication du MTQ par ses programmes de subvention	4
6. Transport actif	6
7. Logement abordable	7

1. Introduction

Le présent document vise à préciser certaines informations relatives au projet de reconstruction du complexe Turcot en ce qui concerne la planification gouvernementale, le développement durable et les mesures prévues en matière de transport collectif et de transport actif, ainsi qu'en matière de logement abordable.

2. Planification gouvernementale

Conscient des effets qu'ont les transports sur l'environnement et l'aménagement du territoire, le ministère des Transport (MTQ) s'est engagé à prendre en compte ces importantes préoccupations dès la planification du projet.

Le projet de reconstruction du complexe Turcot s'inscrit non seulement dans la poursuite des grandes orientations retenues par le MTQ dans son **Plan stratégique 2008-2012** mais fait aussi partie intégrante du **Plan de redressement du réseau routier québécois** (2008) destiné à améliorer la qualité du réseau routier et la sécurité des usagers.

Afin de répondre à ses engagements en matière de santé/sécurité et de développement durable lors de la planification et de la réalisation de ses projets routiers, le MTQ s'est doté d'outils d'encadrement, notamment, la **Politique sur l'environnement (1992)**, la **Politique sur le vélo (1995 et 2008)**, la **Politique sur le bruit routier (1998)** ainsi que la **Politique de sécurité en transport 2001-2005 – Volet routier**.

Par ailleurs, le MTQ est également partie prenante dans le développement et la mise en œuvre des différentes politiques, plans d'action ou programmes gouvernementaux en matière d'environnement et de développement durable. Le MTQ a participé à l'élaboration de la **Stratégie gouvernementale de développement durable (2008-2013)**, laquelle découle de la Loi sur le développement durable, qui exige que les ministères et organismes du gouvernement du Québec tiennent compte des principes de développement durable dans leurs décisions et leurs actions. En ce qui concerne les changements climatiques, le MTQ est responsable des actions dans le domaine des transports identifiées dans le **Plan d'action 2006-2012** intitulé *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir* et duquel découle la nouvelle **Politique québécoise du transport collectif** : *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*.

- o Autres ministères et organismes

Le projet prend aussi en considération le **Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – région métropolitaine de Montréal 2001-2021**, élaboré par le ministère des Affaires municipales et des Régions, le **Plan stratégique 2008-2011** de la Société d'habitation du Québec et la **Stratégie d'inclusion de logements abordables** de la Ville de Montréal en visant le maintien du parc de logements.

- o Ville de Montréal

Enfin, une attention particulière a été apportée aux différents chantiers pertinents du **Plan de transport de Montréal 2008 – Réinventer Montréal**, au **Plan d'urbanisme de Montréal**, au **Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise** et à la **Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels** de la Ville de Montréal.

3. Développement durable

Le projet proposé pour la reconstruction du complexe Turcot permet de conjuguer mobilité et développement durable. Le Plan stratégique 2008-2012 du ministère des Transports du Québec confirme toute l'importance qu'il accorde au développement durable en enchâssant ce concept dans sa mission et en l'adaptant davantage au secteur des transports : « assurer sur tout le territoire la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. »

Il s'insère dans la nouvelle stratégie de développement durable du ministère des Transports, et respecte également les principes énoncés dans la Loi sur le développement durable du Québec.

Plusieurs des grandes orientations conceptuelles du projet sont d'ailleurs basées sur ces principes qui touchent les aspects sociaux, environnementaux et économiques. La durabilité de l'infrastructure qui permettra la diminution des coûts d'entretien pour les générations futures, la sécurité des usagers et des riverains, l'amélioration de la qualité de vie par une meilleure intégration du projet dans le milieu, la protection et la mise en valeur des milieux sensibles (falaise Saint-Jacques et canal de Lachine), la réutilisation des matériaux de démolition, la réhabilitation des terrains contaminés, etc. en sont des exemples.

De plus, lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, plusieurs mesures d'atténuation et de bonification ont également été proposées pour limiter les nuisances liées à la présence des infrastructures routières dans le milieu. Ces mesures concernent entre autres la mise en place de murs antibruits, la plantation massive de végétaux dans les emprises qui servent d'interface avec le milieu urbain, le réseau multifonctionnel au pied de la falaise Saint-Jacques, l'amélioration du réseau cyclable, etc.

4. Transport collectif – mesures prévues dans le cadre du projet

Le projet prévoit la mise en place de différentes mesures visant à favoriser le transport collectif et actif selon un principe de développement durable afin de répondre aux besoins du présent, sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il s'appuie donc sur une vision à long terme. Les mesures prévues sont illustrées sur les cartes jointes à la fin du document et décrites ci-dessous.

o Voie réservée pour le transport collectif dans l'axe de l'autoroute 20

Le projet prévoit la construction d'une voie réservée en site propre dans l'axe de l'autoroute 20, dans chaque direction, pour le transport collectif. Des études sont présentement en cours afin de déterminer les usages précis de cette voie, à savoir si elle sera réalisée exclusivement aux taxis et aux autobus ou si elle sera en plus affectée au covoiturage. Entre la limite ouest du projet et l'échangeur Turcot, la voie réservée (bidirectionnelle – une voie par direction) sera construite au centre de l'autoroute 20. À partir du croisement de l'autoroute et du futur boulevard Pullman à l'ouest de l'échangeur Turcot, la voie réservée sera aménagée sur le boulevard Pullman jusqu'à la rue de Courcelle permettant ainsi aux autobus de rejoindre les stations de métro Place Saint-Henri et Lionel-Groulx.

o Mesures préférentielles pour les autobus dans l'axe de la rue Notre-Dame

Le projet prévoit la mise en place de mesures préférentielles pour les autobus aux intersections sur la rue Notre-Dame entre la limite ouest du projet et l'intersection avec le futur boulevard Pullman. Ces mesures seront déterminées avec la STM et la Ville de Montréal. Le projet permet également l'ajout de voies réservées en rive sur la rue Notre-Dame. L'opportunité de la mise en place de ces voies réservées relève cependant des organismes responsables (AMT et STM).

- **Emprise réservée pour l'implantation de transport en commun (mode lourd incluant navette aéroportuaire)**

Une emprise est réservée au nord des voies ferrées du Canadien national (CN) dans les limites d'intervention du projet de reconstruction du complexe Turcot pour l'implantation d'un mode lourd de transport en commun en site propre (incluant navette aéroportuaire).

- **Mesures préférentielles en transport collectif pour atténuer les impacts sur la circulation pendant les travaux**

Le Ministère travaille avec la Société de transport de Montréal (STM) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) afin d'identifier les mesures préférentielles en transport collectif susceptibles de réduire les impacts sur la circulation des différentes phases de réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot. L'analyse en cours permettra d'identifier les mesures à mettre en place dans le corridor de l'autoroute 20 ou sur des axes parallèles, entre l'échangeur Dorval et le centre-ville (à l'ouest du tunnel Ville-Marie) avant le début des travaux de reconstruction du complexe Turcot ou en cours de réalisation. Certaines des mesures pourraient, par ailleurs, devenir permanentes suite à la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot.

À titre indicatif, les mesures envisagées comprennent la mise en place de mesures prioritaires aux feux de circulation (phase prioritaire au départ, extension du temps de vert, etc.) et de voies réservées pour les autobus, des modifications de la géométrie routière à certaines approches ou du marquage, l'identification de chemins alternatifs, etc.

5. Transport collectif – implication du MTQ par ses programmes de subvention

Le Ministère intervient dans l'amélioration du transport en commun de l'île et de la région de Montréal par le versement de subventions aux organismes de transport (AMT, STM, CIT). Des budgets importants sont consentis annuellement pour permettre aux organismes de réaliser des projets qui assurent la réfection des réseaux mais également leur amélioration et leur développement et d'augmenter leur offre de services.

- ***Les projets de la STM et de l'AMT qui améliorent les infrastructures et les équipements de transport en commun***

Dans le plan triennal d'immobilisations (PTI) 2008-2010, le MTQ a prévu une enveloppe de 1,3 milliard de dollars pour subventionner la STM et l'AMT pour des projets qui profiteront aux usagers du transport en commun des secteurs Turcot et Côte-St-Paul, de la Rive-Sud et de l'ouest de l'île de Montréal¹.

Il s'agit de projets touchant aux réseaux du métro, des autobus et du train de banlieue qui permettront, entre autres, de faire la réfection des stations et des systèmes d'exploitation du métro, de remplacer les voitures de métro de première génération, d'acquérir de nouveaux autobus et abribus et d'améliorer les infrastructures et le matériel roulant ferroviaires.

Pour la réalisation complète de tous ces projets, le PTI prévoit également un montant de 1 milliard pour des dépenses ultérieures à 2010.

L'AMT analyse également l'opportunité d'implanter une nouvelle gare à Lachine sur la ligne Delson-Candiac.

- ***Les augmentations de service par la STM et l'AMT***

Pour l'augmentation de l'offre de service autobus, métro et trains de banlieue, le MTQ contribue financièrement² à 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service. En effet, un montant de 130 M\$ provenant du Fonds vert est destiné à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes ainsi que des modes alternatifs de transport.

En 2008, la STM a pu augmenter l'offre de service de 17 % sur le métro et de 2,5 % sur le réseau des autobus. Pour 2009, la STM prévoit une augmentation de 2,5 % sur le métro et de 8 % sur le réseau des autobus soit respectivement un ajout de 1,5 million de kilomètres sur le métro et un ajout de 350 000 heures de service autobus avec une aide estimée à 29,1 M\$ du MTQ.

¹ Le montant de 1,3 G\$ englobe uniquement les projets qui améliorent les réseaux desservant ces secteurs et ne représente donc qu'une partie des montants prévus par le MTQ pour subventionner les immobilisations en transport en commun au Québec.

² Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGSTC) découlant du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques adopté par le Gouvernement en juin 2006 et financé par le Fonds Vert du MDDEP.

Plus précisément, la STM a déjà apporté des améliorations à certaines lignes d'autobus qui empruntent l'autoroute 20 ou qui desservent le secteur Côte St-Paul soit la 190mb, la 173mb et la 78.

Pour les trains de banlieue, l'AMT a prévu pour 2009 un ajout hebdomadaire de 10 départs de trains sur la ligne Dorion-Rigaud et de 20 sur la ligne Delson-Candiac.

De plus, la Ville de Montréal a élaboré conjointement avec Aéroports de Montréal (ADM), l'AMT, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le MTQ et la STM, un plan d'action visant à améliorer à court terme la desserte en transport collectif de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

6. *Transport actif*

Tel que mentionné dans l'étude d'impact sur l'environnement, le projet intègre l'aménagement ou le réaménagement d'infrastructures pour les piétons et des cyclistes dans la zone d'intervention du projet. Ces éléments ont fait l'objet de discussions avec la Ville de Montréal et sont en conformité avec la Politique sur le vélo du MTQ, les chantiers 13 et 14 du Plan de transport et de la Charte du piéton de la Ville de Montréal.

Les principales mesures prévues sont :

- o la relocalisation du lien cyclable actuellement situé sous l'échangeur de La Vérendrye et permettant de relier les pistes cyclables du canal de l'Aqueduc et du canal de Lachine. Ce lien sera relocalisé le long de la rue Roberval dans un environnement plus convivial et sécuritaire pour les cyclistes;
- o l'aménagement d'un nouveau lien cyclable sur le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Notre-Dame Ouest permettant de relier les secteurs de Montréal-Ouest et Notre-Dame-de-Grâce à l'axe cyclable du canal de Lachine;
- o l'aménagement d'une piste multifonctionnelle dans la zone verte prévue au pied de la falaise Saint-Jacques au nord de l'emprise ferroviaire. Ce nouveau lien permettra de relier les secteurs Montréal-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest. À l'est de l'échangeur Turcot, ce nouveau lien se prolongera le long du futur boulevard Pullman et de la rue Saint-Rémi afin de rejoindre les réseaux existant ou projeté dans l'arrondissement du Sud-Ouest;
- o sur toutes les rues locales qui seront construites ou réaménagées dans le cadre de la réalisation du projet, l'aménagement de trottoirs d'une largeur de trois mètres afin de faciliter les déplacements sécuritaires des piétons.

7. Logement abordable





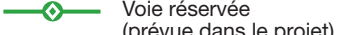
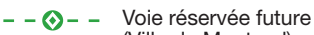




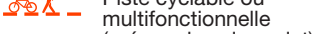

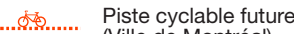


Le ministère des Transports prévoit compenser l'ensemble des logements abordables qui devront être acquis pour le projet. De concert avec la Société d'habitation du Québec (SHQ) et la Ville de Montréal, le MTQ est à finaliser l'élaboration d'un projet de construction de logements abordables financé par le programme Accès-Logis Québec de la SHQ, et ce, en collaboration avec le groupe de ressources techniques « Bâtir son quartier ». Cette mesure s'inscrit à la fois dans le cadre du plan d'action 2009-2010 de la SHQ ainsi qu'au plan d'urbanisme et à la stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal.

Les personnes devant être relocalisées dans le cadre du projet auraient priorité sur ces logements qui seront situés dans le quartier.

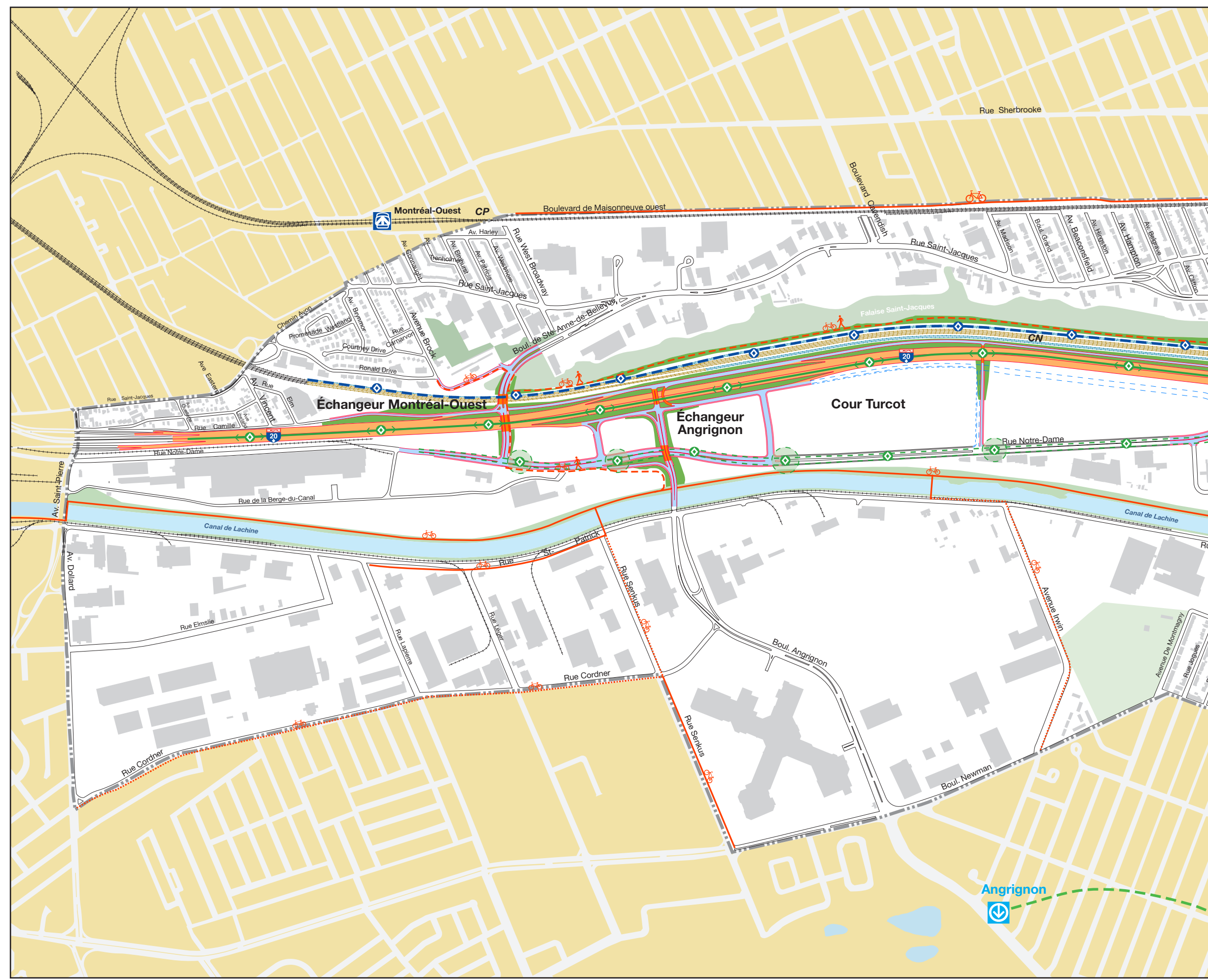
De plus, en partenariat avec l'Office municipal d'habitation de Montréal, le Ministère mettra en place des mesures d'accompagnement et d'aide à la relocalisation des personnes et des ménages touchés par le projet. Ces mesures s'ajouteront aux compensations prévues par la législation en matière d'acquisition.

COMPLEXE TURCOT

PROJET RETENU (partie ouest)
















-  Réseau autoroutier
-  Réseau local
-  Pont d'étagement
-  Hors projet
-  Voie réservée (prévue dans le projet)
-  Voie réservée future (Ville de Montréal)
-  Mesures préférentielles aux intersections
-  Emprise réservée pour l'implantation de services de transport en commun (navette aéroportuaire)
-  Réseau ferroviaire (déplacé)
-  Emprise ferroviaire (protégée)
-  Piste cyclable ou multifonctionnelle (prévue dans le projet)
-  Piste cyclable (existante)
-  Piste cyclable future (Ville de Montréal)
-  Espace vert (prévu dans le projet)
-  Parc

0 100 400 m



COMPLEXE TURCOT

PROJET RETENU (partie est)

-  Réseau autoroutier
-  Réseau local
-  Pont d'étagement
-  Hors projet
-  Voie réservée (prévue dans le projet)
-  Voie réservée future (Ville de Montréal)
-  Mesures préférentielles aux intersections
-  Emprise réservée pour l'implantation de services de transport en commun (navette aéroportuaire)
-  Réseau ferroviaire (déplacé)
-  Emprise ferroviaire (protégée)
-  Piste cyclable ou multifonctionnelle (prévue dans le projet)
-  Piste cyclable (existante)
-  Piste cyclable future (Ville de Montréal)
-  Espace vert (prévu dans le projet)
-  Parc

