

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

Liste des requérants

Ministre des transports
Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul
Mobilisation Turcot
Solidarité Saint-Henri
Prévention Sud-Ouest
Pro-Vert Sud-Ouest
Québec Solidaire Saint-Henri-Sainte-Anne
Arrondissement Le Sud-Ouest Montréal
Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM)
Fédération des chambres de commerce du Québec
Regroupement des organismes
pour aînés et aînées du sud-ouest de Montréal
P.O.P.I.R. – Comité Logement
Méandres Urbains Essentiels (MUE)
Monsieur Roberto Moriello et Madame Argy Mychos
Mouvement Au Courant
Conseil régional de l'environnement de Montréal
Home Depot of Canada inc.
Comité des résidents du 780 Saint-Rémi
Monsieur Pierre Zovilé
Madame Johanne L'Heureux
Monsieur Francis Lapierre
Parti Vert du Québec
Coalition Québec Kyoto
Monsieur Paul Legault
Monsieur Michel Charbonneau
Monsieur Gilles Beaudry
Groupe de recherche en macroécologie appliquée (GRAME)
Monsieur Louis Bourque
Madame Carole Thériault
Madame Jody Negley
La société du développement Lac-à-la-loutre

262

CR3

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

Montréal

6211—06-124

Québec

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Ministre responsable de la région de la Capitale

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

Line

C'est avec plaisir que nous avons obtenu la confirmation du mandat d'information que vous avez donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, à Montréal-Ouest et à Westmount. Le projet de reconstruction du complexe Turcot constitue l'une des priorités du gouvernement dans la région de Montréal. Compte tenu de l'envergure du projet, le ministère des Transports souhaite annoncer sa réalisation rapidement afin d'assurer la sécurité des usagers du réseau et de la population vivant à proximité.

Aussi, je vous écris pour vous demander la tenue d'une audience publique relative à ce projet. Compte tenu de l'urgence d'agir, le ministère des Transports espère que l'audience publique puisse se tenir avant les vacances estivales afin d'éviter un délai qui retarderait le début de la réalisation des travaux de plusieurs mois.

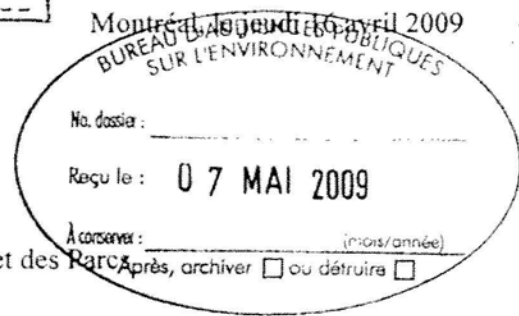
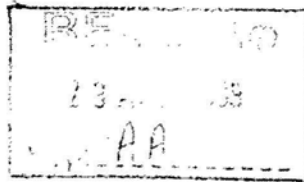
Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Julie Boulet
Julie Boulet

Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H7
Téléphone : 418 643-6766
Télécopieur : 418 643-2023

Montréal
500, boul. René-Lévesque Ouest, 16^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : 514 673-3444
Télécopieur : 514 673-7396

CONCERTATION
Ville-Émard / Côte St-Paul



Mme Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Édifice Marie-Guyart

675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage

Québec (QC)

G1R5V7

Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet du Complexe Turcot

Madame la ministre,

Par la présente, Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet du Complexe Turcot.

Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs, notamment sur les quartiers de Ville-Émard et Côte-St-Paul.

Les audiences publiques sont nécessaires pour mettre en lumière certaines répercussions du projet tel que présenté par le Ministère du Transport du Québec :

- Le projet n'inclut pas de mesures concrètes qui diminueraient la pollution causée par le transport automobile et ses effets négatifs sur la santé des populations locales;
- La nouvelle structure proposée formera un véritable mur qui enclavera le secteur de Côte-St-Paul et freinera son développement économique et social à long terme;
- Le projet n'incorpore pas de mesures concrètes qui réduiraient les émissions de gaz à effet de serre, sources inévitables du réchauffement de la planète.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

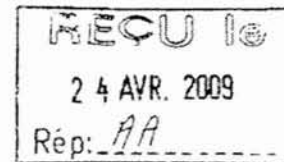
Par ailleurs, en vue de la tenue de ces audiences, nous jugeons que la présence et l'expertise d'un urbaniste au sein de la Commission d'étude pour ce projet est nécessaire pour l'analyse des divers impacts sur les quartiers de Ville-Émard et Côte-St-Paul.

Veuillez agréer Madame la ministre, nos salutations les plus distinguées,

Pierre Ricard, président

Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul

5995, rue Drake
Montréal (Québec) H4E 4E8



Montréal, le jeudi 16 avril 2009

Mme Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Édifice Marie-Guyart

675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage

Québec (QC)

G1R5V7



Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet du Complexe Turcot

Madame la ministre,

Par la présente, Mobilisation Turcot vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet du Complexe Turcot.

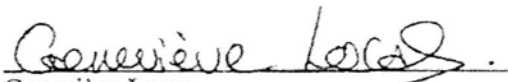
Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur les quartiers traversés de la région du Sud-Ouest de Montréal et de l'environnement.

Les audiences publiques sont nécessaires pour mettre en lumière certaines répercussions du projet tel que présenté par le Ministère du Transport du Québec :

- Le projet n'inclut pas de mesures concrètes qui diminueraient la pollution causée par le transport automobile et ses effets négatifs sur la santé des populations locales;
- Le projet n'incorpore pas de mesures concrètes qui réduiraient les émissions de gaz à effet de serre, sources incontournables du réchauffement de la planète;
- Le projet prévoit la démolition de nombreux logements affectant directement la qualité de vie des populations locales et des citoyens expropriés;
- La nouvelle structure proposée formera un véritable mur qui enclavera certains quartiers du Sud-Ouest et freinera son développement économique et social à long terme.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veuillez agréer Madame la ministre, nos salutations les plus distinguées,



Geneviève Locas

Coordonnatrice de Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul



Maggie St-Georges

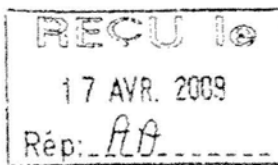
Coordonnatrice de Solidarité Saint-Henri

Pour Mobilisation Turcot

Tél. 514-937-9813 / 514-761-1665



Montréal, le jeudi 16 avril 2009



75 Sir Georges-Etienne Cartier (200), Montréal, Québec, H4C 3A1
(514) 937-9813 Courriel : info@solidaritesainthenri.org

Mme Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage
Québec (QC)
G1R5V7



Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet du Complexe Turcot

Madame la ministre,

Par la présente, Solidarité Saint-Henri, table de concertation en développement social local regroupant plus d'une vingtaine d'organisations travaillant dans le quartier, vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet du Complexe Turcot.

Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur notre quartier.

Les audiences publiques sont nécessaires pour mettre en lumière certaines répercussions du projet tel que présenté par le Ministère du Transport du Québec :

- Le projet prévoit la démolition de nombreux logements, expropriant ainsi environ 400 citoyens.
- Le projet n'inclut pas de mesures concrètes qui diminueraient la pollution causée par le transport automobile et ses effets négatifs sur la santé des populations locales;
- Le projet n'incorpore pas de mesures concrètes qui réduiraient les émissions de gaz à effet de serre, sources incontournables du réchauffement de la planète;
- La nouvelle structure proposée formera un véritable mur qui enclavera certains quartiers du Sud-Ouest et freinera son développement économique et social à long terme.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veuillez agréer Madame la ministre, nos salutations les plus distinguées,

Maggie St-Georges
Coordonnatrice

Montréal, 16 avril 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec, QC
G1R 5V7

Objet: demande d'audiences publiques sur le projet de reconstruction du
complexe Turcot

Madame la Ministre,

Prévention Sud-Ouest, un organisme en prévention de la criminalité et soucieux d'un environnement sécuritaire pour les résidents du sud-ouest de Montréal, vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot.

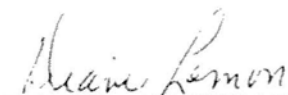
Ces audiences publiques permettront aux citoyens et aux organismes préoccupés par cette reconstruction d'être informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur les quartiers du sud-ouest de Montréal traversés par ces structures.

Certains aspects de ce projet nous préoccupent:

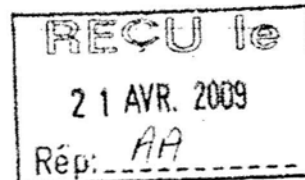
- impacts sur la circulation locale (vélo, piéton et voiture)
- incidence sur le développement urbain de ce secteur de Montréal
- enclavement des quartiers et isolement des populations contribuant à accroître les méfaits et de vols
- impact sur le niveau de bruit et de la pollution.

C'est pourquoi nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Recevez, Madame la Ministre, nos salutations les plus distinguées.



Diane Lemon
Directrice



Vendredi 17 avril 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet de réfection de l'échangeur Turcot

Madame la ministre,

Par la présente, notre organisme, Pro-Vert Sud-Ouest, vous demande d'ordonner au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir des audiences publiques concernant le projet du MTQ visant la réfection de l'échangeur Turcot.

Ces audiences sont essentielles afin que le gouvernement tienne compte des revendications de la population et que l'équipe du MTQ révise son projet pour le mieux.

En tant qu'organisme environnemental du quartier touché par le projet, Pro-Vert Sud-Ouest espère que, dans le contexte des audiences, une attention particulière sera accordée à certains aspects tels que :

- La considération de scénarios alternatifs pour la reconstruction de l'échangeur, en inspiration de modèles plus progressistes observés ailleurs qu'au Québec;
- L'examen de la cohérence entre le projet actuel du MTQ et la politique environnementale émise en 1994 par ce même ministère;
- L'analyse de la légitimité des obstacles identifiés par le MTQ à proposer un projet qui réduirait la circulation à moins de 280 000 véhicules par jour en 2015 (au lieu de dépasser les 300 000 dans le projet actuel).

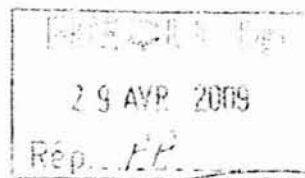
Face au manque de considération environnementale du projet du MTQ, nous espérons que les commissaires retenus seront outillées pour examiner ces types d'aspects.

Veuillez agréer, Madame la ministre, nos salutations les meilleures,

Jean-Christophe Lessard
Coordonnateur Côte St-Paul Quartier 21
Pro-Vert Sud-Ouest
Tél: 514-768-2709
Fax: 514-768-9448
quartier21@provert.org



Québec
solidaire



Montréal, le vendredi 17 avril 2009

Mme Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage
Québec (QC)
G1R5V7

Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet de refaire l'échangeur Turcot

Madame la ministre,

Par la présente, l'Association du circonscription Saint-Henri-Sainte-Anne de Québec Solidaire vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de refaire l'échangeur Turcot.

Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur le sud-ouest et toute la région de Montréal.

Les audiences publiques sont nécessaires pour revoir l'impact sur la région et évaluer des possibilités de réduire les effets néfaste pour la population:

- L'augmentation de nombre de voitures qui vont emprunter l'échangeur Turcot et l'augmentation de la pollution qu'il engendre.
- L'augmentation des GES.
- L'impact sur la santé de la population

- Le manque de transport en commun dans le projet
- La démolition des logements locatifs
- L'emploi des remblais et leur effet sur la vie des quartiers et leurs résidents.
- L'impact sur l'espace urbaine

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veuillez agréer Madame la ministre, nos salutations les plus distinguées,



Fred Jones
Responsable pour la Mobilisation
Pour Québec Solidaire Saint-Henri-Sainte-Anne
736 Sainte-Marguerite,
Montréal, Qc, H4C 2X6
Téléphone 514-931-8731 poste 1810
Télécopieur 514-931-0761
Fred Jones <dryjones@aei.ca>

cc. Mobilisation Turcot

Cabinet de la mairesse d'arrondissement
815, rue Bel-Air
Montréal (Québec) H4C 2K4

Montréal, le lundi 20 avril 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7



**OBJET : Demande d'audience publique dans le cadre du processus
d'évaluation environnementale des impacts du projet de
reconstruction du complexe Turcot à Montréal**

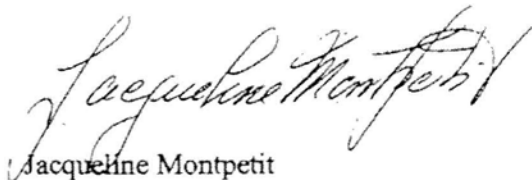
Madame la Ministre,

Par la présente, l'arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal sollicite officiellement la tenue d'une audience publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot.

Cette audience, menée par le Bureau des audiences publiques sur l'environnement, permettra à notre arrondissement, qui administre le territoire sur lequel les impacts urbains de ce projet se concentrent en bonne partie, de faire valoir l'importance de bien considérer tous les enjeux soulevés par ce réaménagement.

Nous vous saurions donc gré d'accéder à notre demande. Ainsi nous pourrions aborder un ensemble de préoccupations sociales, économiques, physiques (sur le paysage) et fonctionnelles (particulièrement sur le transport urbain) et diverses problématiques liées à la qualité du milieu de vie aussi bien en termes de pollution de l'air que de gestion du bruit généré par un tel ouvrage.

Nous vous remercions à l'avance de l'intérêt que vous accorderez à la présente et vous prions, Madame la Ministre, d'agréer l'expression de nos sentiments les plus distingués.

A handwritten signature in cursive script, reading "Jacqueline Montpetit". The signature is written in dark ink and is positioned above the printed name.

Jacqueline Montpetit
Mairesse
Arrondissement du Sud-Ouest

Copie conforme : Gérald Tremblay, maire, Ville de Montréal
 André Lavallée, vice-président, Comité exécutif



BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

No. dossier : _____

Reçu le : 07 MAI 2009

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE
HOCHELAGA-MAISON NEUVE
(GRUHM)

4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC, H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 CELL : (514) 668-1781
Courriel : gruhm@sympatico.ca

Après, archiver ☐ ou détruire ☐

24 AVR. 2009

Rép: AA

Madame Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Qc)
G1R 5V7

Objet : mandat du BAPE pour la tenue d'audience publique sur l'ensemble des projets associés à la réfection du complexe Turcot.

Madame Beauchamp,

En tant que Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audience publique en environnement (BAPE) pour le tenue d'une audience publique sur l'ensemble des projets associés à la réfection du complexe Turcot.

Voici ce qui motive notre requête pour cette audience publique :

Les grands projets d'infrastructure en milieu urbain se doivent de comprendre une étape d'analyse et d'intégration visant non plus seulement à en minimiser les impacts négatifs mais à voir comment on pourrait en optimiser les effets positifs, les avantages marginaux, comment ils pourraient par exemple permettre de régler d'anciens problèmes urbains ou infrastructurels.

Le gouvernement du Québec, dans la foulée de problèmes structuraux sur les viaducs du réseau supérieur, annonça récemment un projet majeur comprenant la reconstruction du complexe Turcot. Pourtant, on aperçoit bien une série de débuts de projets. En effet, en reconstruisant une partie de l'autoroute Est-Ouest de la limite Est de Ville Saint Pierre à la rue Atwater et en réaménageant l'A-15 sur un talus, on se retrouve avec trois projets incomplets, soit la moitié du complexe St-Pierre/Montréal-Ouest, la moitié de Ville-Marie sur pilotis ainsi que la moitié de l'A-15 entre Turcot et le pont Champlain plutôt que de voir la concentration sur un seul projet.

Dans la présente demande, nous tentons d'identifier les considérations entourant les besoins d'intervenir dans l'échangeur. Ensuite, des critères urbains seront identifiés pour établir les enjeux entourant le projet. Enfin, trois types d'interventions seraient à être élaborées en se basant sur des expériences dans d'autres villes.

1- Les considérations entourant la reconstruction de l'échangeur Turcot:

1. L'autoroute Ville Marie est une voie rapide pendulaire (c'est-à-dire utilisée quotidiennement pour des allers et retours jusqu'aux lieux de travail). Inachevée, elle fut débütée hâtivement pendant la crise d'octobre 1970 et elle se doit d'être maintenant déclassée puisqu'elle ne fait plus partie de l'autoroute transcanadienne. (Comme fut le cas avec l'autoroute de la colline parlementaire Dufferin-Montmorency à Québec)
2. Il existe présentement 5 autres autoroutes parallèles à l'autoroute Ville Marie dans la grande région de Montréal.
3. L'autoroute-15, aussi construite rapidement entre avril 1966 et avril 1967, est actuellement le seul lien national pan québécois. Ce lien doit être maintenu pour relier les régions du Nord Ouest du Québec (Laval, Laurentides, Lanaudière, Outaouais) au berceau économique du sud-est du Québec incluant le marché lucratif du nord-est des Etats-Unis.
4. La détérioration avancée de la structure de l'autoroute 15 exige son remplacement immédiat.
5. La classification de l'autoroute 15 comme axe nationale pan québécois exige que son remplacement soit de type autoroutier car un boulevard urbain d'un kilomètre de long avec deux ou trois feux serait incompatible avec le reste de cette autoroute de la Métropolitaine au pont Champlain.
6. D'autres liens périphériques, qui auraient pu être mises à tâche pour diminuer l'achalandage de l'autoroute-15, sont bloqués par des litiges urbains. Par exemple, le pont de l'A-25 qui devait être un axe transitaire se trouve maintenant un axe pendulaire à cause de sa configuration sur le terrain. De même, sur la rive sud, le pont Mercier ne fait toujours pas le lien avec l'A-30 à cause de choix du tracé sud par le gouvernement.
7. En tenant compte de son rôle secondaire de croisement d'un axe national avec un embranchement local, l'échangeur Turcot ne doit pas être vu comme étant le centre névralgique du réseau autoroutier de Montréal. Ce qui peut être réellement considéré comme le centre névralgique est le croisement des autoroutes 40 et 15, là où l'axe trans-canadienne croise l'axe pan-québécoise.

2- Les critères d'aménagement pour la reconstruction de l'échangeur Turcot :

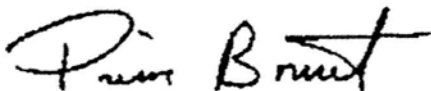
1. Toutes interventions doivent éliminer les barrières physiques coupant les quartiers et enclavant les secteurs limitrophes.
2. Toutes interventions doivent rester à l'intérieur des emprises (emplacements) existantes sans aucune expropriation de terrains dans les quartiers résidentiels de Saint Henri,

3. Une intervention permettant la possibilité de diminuer le niveau d'achalandage des autos solos doit être prévu dans le concept de réaménagement,
 4. Des interventions permettant l'ajout de nouveaux réseaux de transport collectifs doivent faire partie du projet de réaménagement de l'échangeur.
- 3- Interventions particulières dans le réaménagement de l'échangeur Turcot pour diminuer le niveau d'achalandage de 280 000 véhicules par jour aujourd'hui à environ 150 000 véhicules par jour en 2020 tout en augmentant le service de transport collectif et en respectant les objectifs à entamer un processus de transfert modal énoncé dans le plan de Transport de la Ville de Montréal émis en 2008 :
1. Toutes interventions sur Ville-Marie doivent permettre l'élimination de bretelles redondantes aménagées pour accommoder des liens locaux. Ces liens ne devraient pas être reconstruits. (On cite les bretelles faisant le lien entre l'A-720 en provenance du centre-ville avec l'A-15 sud allant au pont Champlain qui semble être un grand détour redondant considérant le raccord direct via la rue Atwater.)
 2. Toutes interventions sur Ville-Marie devraient permettre l'élagage (c'est-à-dire l'élimination progressive) de la largeur des structures pour diminuer le surplus de voies de l'autoroute afin de permettre l'aménagement d'une ligne de métro-express dans l'emprise récupérée.
 3. Cette ligne de métro-express doit faire partie d'une vue d'ensemble de transport urbain permettant la traverse de la ville centre au sud du Mont Royal allant de l'Ouest de la ville à l'Est de Montréal. Cette idée fut présentée devant le BAPE sur la Notre-Dame en janvier 2001 et fait partie de nos réflexions depuis.
 4. Toutes interventions sur l'axe Est-Ouest devraient permettre aussi l'aménagement de voies réservées au transport collectif.
 5. À plus court terme, l'aménagement d'une ligne de tram-train doit aussi être prévu pour relier Lachine au centre-ville.
- 4- Interventions particulières sur l'A-15 pour minimiser l'impact dans le quartier Côte Saint-Paul et pour permettre la réappropriation du secteur Cabot :
1. L'expropriation ou la relocalisation du centre écologique Éadie doit être entreprise dans la portée financière du projet et doit être mise opérationnelle avant le début des travaux routiers considérant la pénurie de ce type de centre dans la Ville de Montréal. Présentement, à cause de cette pénurie, la ville ne peut pas se permettre de se départir d'un tel service aux citoyens à cause de la rareté d'une telle infrastructure.
 2. La réalisation de la nouvelle A-15 entre le Canal Lachine et la sortie de La Vérendrye doit se faire de façon à permettre son recouvrement. L'intervention doit comprendre le recouvrement de ce tronçon d'autoroute en dépression, c'est à dire une autoroute en tunnel, entre la rue Hadley et le boulevard de

LaVérendrye pour y permettre l'aménagement de parcs et de jardins communautaires au-dessus et pour minimiser la pollution par le bruit.

3. Ce recouvrement quasi-total commanderait un péage approprié pour que les utilisateurs soient en mesure de payer les vrais coûts associés aux mesures compensatoires nécessaires à absorber les effets néfastes occasionnés par l'intrusion de telles infrastructures en milieu habité.
 4. Cette considération de recouvrement doit aussi s'appliquer pour toute l'autoroute Décarie (A-15) de la Métropolitaine à l'échangeur Turcot dans l'arrondissement Notre Dame de Grâce et Côte des neiges.
- 5- Autres interventions dans la cour Turcot :
1. Conserver l'autoroute 20 en direction « Est » dans son présent emplacement tout en permettant l'inversion des voies en direction « Ouest » du côté nord.
 2. Exploiter davantage le parc linéaire le long de la falaise St Jacques en incluant un piedmont d'au moins 50 mètres de large au sud de la rue Pullman,
 3. Préserver les cours de triage dans Turcot pour le Remisage, Ravitaillement et Réparation (**3-R's**) des trains passagers destinés aux services interurbains et des banlieues. La fonction triage doit être conservée dans la cour Turcot afin de pouvoir répondre à la nouvelle demande de transport de personnes sur rail.
 4. Limiter les travaux d'intervention dans la direction Ouest à une greffe temporaire (c'est-à-dire un raccord des routes au niveau du sol) à la hauteur du boulevard Angrignon afin d'éviter des interventions dans le complexe autoroutier de Ville St-Pierre/Montréal-Ouest.
 5. Le complexe autoroutier de Ville St-Pierre/Montréal-Ouest doit faire l'objet d'une intervention indépendante à celle de l'échangeur Turcot et doit être analysé ultérieurement quand les paramètres seront mieux connus.

En souhaitant une réponse positive de votre part, nous vous transmettons, madame Beauchamp, nos plus sincères salutations,



Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga, Maisonneuve (GRUHM)

cc. Madame Julie Boulet, ministre des Transport
Monsieur Gérald Tremblay, maire de Montréal
Monsieur André Lavallée, responsable des transports, ville de Montréal
Monsieur Joël Gauthier, PDG, Agence Métropolitaine de Transport



1909-2009

Montréal, le 24 avril 2009

Madame Line Beauchamp
Cabinet de la ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Demande d'audience publique auprès du ministre du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs**

Madame la ministre,

Conformément aux règles établies, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) désire se prononcer sur le projet de reconstruction du complexe Turcot et vous invite, par la présente, à mandater le BAPE de tenir une audience publique sur le sujet.

Grâce à son vaste réseau de 162 chambres de commerce, la FCCQ représente plus de 40 000 entreprises et 100 000 gens d'affaires exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Après cent ans d'existence, elle demeure l'ardent défenseur des intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques, favorisant un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

À l'instar du gouvernement, nous croyons que la reconstruction du complexe Turcot est non seulement éminemment nécessaire, mais elle constitue une solution de premier niveau pour la relance économique souhaitée dans le contexte actuel. Nous croyons également qu'il est indispensable de reconstruire pour offrir les meilleures conditions de transport pour notre commerce en général, tout en revalorisant notre environnement.

Ainsi, nous souhaitons appuyer les objectifs visés par le projet, soit :

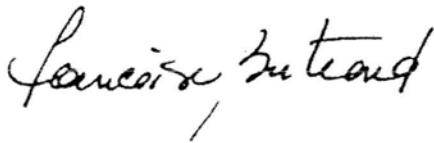
1. Optimiser la sécurité, la fiabilité, la fonctionnalité et la longévité des ouvrages ;
2. Intégrer les infrastructures au milieu naturel et urbain ;
3. Réaménager le paysage urbain de cette portion du territoire montréalais ;
4. Favoriser et soutenir le développement économique régional.



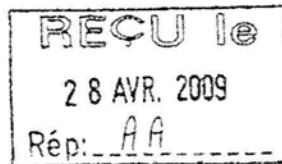
Sans compter les 23 000 emplois créés ou soutenus par le projet durant sept ans, nous souhaitons faire connaître qu'il s'agit ici d'une nécessité absolue, d'un axe routier stratégique pour le grand Montréal et sa vitalité économique.

Nous entendons donc soutenir l'initiative du Ministère des transports qui semble avoir bien cerné la problématique et qui a su faire preuve d'ouverture en bonifiant constamment son projet pour offrir les meilleures conditions de développement durable.

En espérant pouvoir faire valoir notre point de vue, nous vous prions, Madame la ministre, d'accepter nos sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, reading "Françoise Bertrand". The signature is fluid and cursive, with a large initial 'F' and 'B'.

Françoise Bertrand
Présidente-directrice générale



Montréal, 24 avril 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet: Demande d'audiences publiques sur le projet de reconstruction du complexe Turcot

Madame la Ministre,

Le ROPASOM (Regroupement des organismes pour aînés et aînées du sud-ouest de Montréal) vous demande de donner le mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de réfection de l'échangeur Turcot.

Ces audiences publiques permettront aux citoyens et aux organismes préoccupés par cette reconstruction d'être informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur les quartiers du sud-ouest de Montréal traversés par ces infrastructures. Ce projet aura des incidences à court terme sur la santé. Plusieurs résidences pour aînés sont à proximité du futur chantier et plusieurs aspects nous préoccupent:

- Santé physique (émissions polluantes, impact sur le bruit, etc.)
- Santé psychologique (impact sur le sommeil, sensation d'enclavement et sentiment d'isolement)
- Sans compter les enjeux sociaux et économiques sur la vie des quartiers.

Ce projet d'envergure aura des impacts sur les années et générations à venir, c'est pourquoi la population doit être consultée et écoutée, nous vous demandons donc de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Recevez, Madame la Ministre, nos salutations les plus distinguées.

Huguette Roy
Présidente



P.O.P.I.R. - Comité Logement

4017, rue Notre-Dame Ouest

Montréal (Qc) H4C 1R3

Tél. : (514) 935-4649

Montréal, le 27 avril 2009

Mme Line Beauchamp

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Édifice Marie-Guyart

675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage

Québec (QC)

G1R5V7

Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet du Complexe Turcot

Madame la ministre,

Par la présente, Solidarité Saint-Henri, table de concertation en développement social local regroupant plus d'une vingtaine d'organisations travaillant dans le quartier, vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet du Complexe Turcot.

Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur notre quartier.

Les audiences publiques sont nécessaires pour mettre en lumière certaines répercussions du projet tel que présenté par le Ministère du Transport du Québec :

- Le projet prévoit la démolition de nombreux logements, expropriant ainsi environ 400 citoyens.
- Le projet n'inclut pas de mesures concrètes qui diminueraient la pollution causée par le transport automobile et ses effets négatifs sur la santé des populations locales;
- Le projet n'incorpore pas de mesures concrètes qui réduiraient les émissions de gaz à effet de serre, sources incontournables du réchauffement de la planète;
- La nouvelle structure proposée formera un véritable mur qui enclavera certains quartiers du Sud-Ouest et freinera son développement économique et social à long terme.

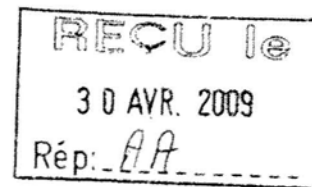
Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veuillez agréer Madame la ministre, nos salutations les plus distinguées,

Christina Xydous
Organisatrice communautaire

(St-Henri, Petite Bourgogne, Ville Émard, Côte St-Paul)





Montréal, le 27 avril 2009

Madame Line Beauchamp
Cabinet de la ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7.



Objet : Demande d'audience publique, projet : Complexe Turcot

Madame la Ministre,

Par la présente, Méandres Urbains Essentiels (MUE) demande une audience publique pour le projet de reconstruction du complexe Turcot afin d'y présenter un mémoire. Notre demande concerne le troisième objectif du projet soit le réaménagement du paysage urbain de cette portion du territoire.

Lors de la séance d'information qui s'est tenue le 20 avril au Centre récréatif, culturel et sportif St-Zotique, le Ministère des Transports n'a fait aucune allusion, malgré nos nombreuses démarches et rencontres, à l'aménagement artistique du complexe et c'est pourquoi nous considérons important de nous faire entendre.

Méandres Urbains Essentiels (MUE) est un organisme sans but lucratif, créé en 2004, pour intégrer l'art pictural sur les infrastructures routières et principalement sur l'échangeur Turcot. Le conseil d'administration de MUE est présidé par M. Marcel Côté, associé-fondateur de Secor. Pour avoir des renseignements complémentaires sur MUE vous pouvez consulter notre site internet : www.meandres.org

MUE veut faire de l'échangeur Turcot une immense fresque artistique, unique au monde. Ce concept innovateur a surpris au début, mais, depuis 7 ans, il a reçu l'appui de plusieurs intervenants de tout horizon qui gravitent autour de l'échangeur : Arrondissement Sud-Ouest, RESO, Parc Canada (Secteur Canal de Lachine) etc. (voir notre site, à la section Appuis).

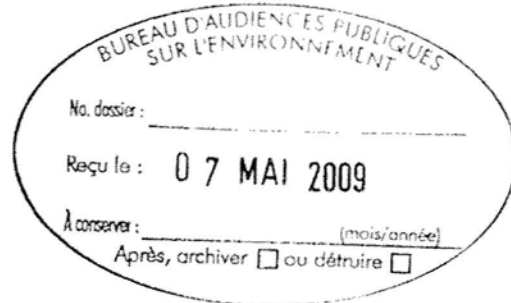
Il est à noter que notre projet est réalisable quel que soit le scénario de reconstruction retenu. D'ailleurs, le regroupement de citoyens, Mobilisation Turcot, a été séduit par notre idée, et ce, quelle que soit la solution finale.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, mes sentiments les meilleurs.



Daniel Marchand
Directeur de MUE
2183, rue Dézéry, Montréal, Québec, H1W 2S3
Tel : (514)522-5870
Courriel : meandresurbainsessentiels@yahoo.ca

Cabinet du ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3911
Télécopieur : (418) 643-4143



Attention Line Beauchamp,

I have attended 3 public hearings in the last 2 years regarding the Turcot Reconstruction Project. In each of these reunions I expressed my concerns regarding the noise resonating from the 720 expressway. The reconstruction will cause havoc on are daily lives, and as we accept the the highway will be there forever, we also acknowledge that the traffic will keep on increasing as the years move forward.

I have seen the last plans submitted and to my astonishment, the area we live in, which is BRUCE AVE. and the streets adjacent, will not benefit from any noise reduction. The present levels are way too high and this is not even taking into affect that the future hospital will be built thus increasing the noise level with ambulances going by.

What I am asking for is a review of the decibel levels before and after construction and If any modifications can be made to help us cope with the expressway being so close to are homes. I suggest either lowering the highway further or building the side wall which is now about four feet, higher which would drastically help reduce the noise.

Thank you for your time.
Roberto Moriello

Roberto Moriello

Cabinet du ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3911
Télécopieur : (418) 643-4143

RECEU
30 AVR. 2009
Rep. AR

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

No. dossier : _____
Reçu le : 07 MAI 2009
À conserver : _____ (mois/année)
Après, archiver ☐ ou détruire ☐

Attention Line Beauchamp,

I have attended 3 public hearings in the last 2 years regarding the Turcot Reconstruction Project. In each of these reunions I expressed my concerns regarding the noise resonating from the 720 expressway. The reconstruction will cause havoc on are daily lives, and as we accept the the highway will be there forever, we also acknowledge that the traffic will keep on increasing as the years move forward.

I have seen the last plans submitted and to my astonishment, the area we live in, which is BRUCE AVE. and the streets adjacent, will not benefit from any noise reduction. The present levels are way too high and this is not even taking into affect that the future hospital will be built thus increasing the noise level with ambulances going by.

What I am asking for is a review of the decibel levels before and after construction and If any modifications can be made to help us cope with the expressway being so close to are homes. I suggest either lowering the highway further or building the side wall which is now about four feet, higher which would drastically help reduce the noise.

Thank you for your time.
Roberto Moriello

Argy Mychos

Argy Mychos

par courriel et télécopieur (418) 643-4143

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)
Édifice Marie-Guyart (30^e étage)
675 boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7



**Objet: Projet de reconstruction du complexe Turcot du ministère des Transports
Demande d'audience**

Madame la Ministre,

Les audiences publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot (Projet) du ministère des Transports du Québec (MTQ) commencent dans un contexte où le Vérificateur général du Québec vient de critiqué rondement le ministère des Transports en indiquant que sa planification pour la région de Montréal « *nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles*¹ ».

Plus spécifiquement le Vérificateur général constate que:

- « *L'annonce d'investissements importants pour la mise à niveau des infrastructures au cours des prochaines années est un moment particulièrement propice à la réflexion*². »;
- « *... le Plan de transport 2008 de Montréal demande qu'il y ait un investissement massif dans le développement de solutions de remplacement à l'automobile, comme les transports en commun et les transports actifs*³. »;
- « *Dans les faits, les interventions envisagées dans le PGDM [Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du MTQ] ne permettent pas d'inverser la tendance à l'augmentation des déplacements en automobile ni de réduire son utilisation*⁴. »

¹ Communiqué, *Le vérificateur général livre les résultats de la vérification concernant la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal*, 1er avril 2009: <http://www.vgq.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/Communiqués/Fichiers/Communique20090401-3.pdf>

² *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009*, Tome II, Chapitre 3, *Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal*, mars 2009

<http://www.vgq.gouv.qc.ca/fr/publications/rapport-annuel/2008-2009-T2-Rapport2008-2009-TII-Chap03.pdf>
para. 3.81, pdf p. 24

³ idem para. 3.86, p. 25

⁴ idem para. 3.105, p. 29

- « En attendant la mise à jour du plan [de gestion], le choix des priorités d'investissement quant aux projets routiers financés par le MTQ n'est pas fait selon le même processus décisionnel que celui utilisé pour le transport en commun. Ainsi, il est possible que certains projets routiers soient choisis au détriment de projets de transport en commun offrant plus d'avantages, et vice-versa. Pareille situation entraîne le risque que le choix des projets ne soit pas optimal à long terme⁵. »

De plus, ces audiences commencent dans un contexte:

- où la ministre des Transports, suite aux critiques de son ministère, vient de promettre l'élaboration d'un *Plan de mobilité durable* qui: « ... devrait englober l'ensemble des préoccupations qui ont été soulevées par le Vérificateur général⁶. »
- où les connaissances sur les effets nuisibles de la pollution automobile grandissent;
- où des grandes villes à travers le monde sont en train de revoir leur relation avec l'automobile;
- où le MTQ déplacerait des personnes et démolirait des bâtiments au nom de la fluidité de la circulation automobile;
- où les visions d'aménagement de l'arrondissement Sud-Ouest et de la Ville de Montréal pour l'ancien cour de triage Turcot sont inconnues;
- où l'étude d'impact du Projet ne conforme pas à la directive du MDDEP puisque les solutions de rechange ne sont pas traitées;
- où il manque des documents supplémentaires promis par le promoteur;
- où le MTQ nous présente que des plans conceptuels qui risquent, selon l'expérience passée, d'être modifiés substantiellement après le processus d'audiences publiques;
- où les plans finaux seraient confectionnés par le partenaire privé dans le cadre d'un Partenariat public-privé (PPP), sans consultation publique;
- où il n'y a aucune ventilation des coûts, estimés à 1,5 milliards de dollars;
- où il n'y a aucune considération des émissions de gaz à effet de serre (GES).

⁵ idem para. 3.117, p. 31

⁶ Journal des débats, Commission des transports et de l'environnement, 24 avril 2009, 11h30 (non révisé).

http://www.assnat.qc.ca/fr/39Legislature/1/DEBATS/epreuve/cte_090424_1130.htm

La ministre Boulet indique que le *Plan de mobilité durable* « ... va tenir compte de la santé publique, du développement durable, du plan de redressement du réseau routier, de la politique québécoise de transport collectif, également du plan d'action contre les changements climatiques. Alors, l'ensemble de ces règles ou de ces programmes ou de ces politiques, qui ont été mises en place au cours des dernières années vont être intégrés dans le plan de mobilité durable, et ça, pour nous, c'est une priorité. »

Tous ces points, entre autres, devraient être considérés par ces audiences publiques.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

John Burcombe
Mouvement Au Courant⁷
4711, ave Palm
Montréal (Québec)
H4C 1Y1
tél: (514) 937-8283
téléc: sur demande
aucourant@sympatico.ca

c.c. par courriel
M. Pierre Renaud, Président, BAPE
Secrétariat, commission du BAPE

⁷ Le Mouvement Au Courant est un groupe de bénévoles, fondé en 1989, avec deux grands buts: veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels.

11 mai 09

----- Original Message -----

From: John Burcombe

To: danielle.dallaire@mddep.gouv.qc.ca ; mario.turcotte@mtq.gouv.qc.ca

Cc: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca ; anne.pelletier@mtq.gouv.qc.ca ; alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca

Sent: Thursday, May 07, 2009 8:53 AM

Subject: Turcot, étude d'impact, lacunes 2

Veuillez ajouter:

9. 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*);

10. le plus récent inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité montréalaise (mise à jour de *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, collectivité montréalaise*, Ville de Montréal, 2006
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/environnement_fr/media/documents/Inventaire_GES_2002-2003_collectivite_montrealaise.pdf).

John Burcombe

tél: (514) 937-8283

aucourant@sympatico.ca

----- Original Message -----

From: John Burcombe

To: danielle.dallaire@mddep.gouv.qc.ca ; mario.turcotte@mtq.gouv.qc.ca

Cc: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca ; anne.pelletier@mtq.gouv.qc.ca ; alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca

Sent: Tuesday, April 07, 2009 10:17 AM

Subject: Turcot, étude d'impact, lacunes

En regardant l'étude d'impact, nous notons les lacunes suivantes à combler:

1. aucun traitement de *Solutions de rechange au projet* tel que demandé par la Directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) (PR-3.2, pdf p. 16);
2. absence d'échéancier détaillé, section 5.1.4 (PR-3.1, Chapitres 4 et 5, pdf p. 37);
3. absence de ventilation des coûts, section 5.1.5 (PR-3.1, Chapitres 4 et 5, pdf p. 37);
4. à l'égard des effets cumulatifs, absence d'estimation des émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) pour l'île de Montréal pour la situation actuelle par rapport à la situation une fois le projet complété;

EXPORTS OF ELECTRIC ENERGY - DECEMBER 1994

BREAKDOWN BY CANADIAN EXPORTING UTILITY AND U.S. IMPORTING UTILITY AND STATE

STATE	IMPORTING UTILITY (1)	EXPORTING UTILITY	NUMBER (2)	TYP (3)	EXPORT - MW.h		REVENUE - \$		
					MONTH	CUM. 1994	MONTH	CUM. 1994	
MAINE	MAINE PUBLIC SERVICE	MAINE & N.B. N.B. POWER	EL-177	S	3,990.7	88,633.4	150,447.00	2,476,278.00	
			EPE- 16	S	10,245.0	151,825.0	376,726.45	5,279,805.49	
			EPE- 16	O	12,146.4	-43,180.0	-	-	
			EPE- 17	O	11,758.6	72,666.5	-	-	
	EASTERN MAINE ELEC	N.B. POWER	EPE- 18	S	1,662.0	24,754.0	92,968.75	1,096,987.59	
			EPE- 18	O	-21.0	-352.0	-	-	
			EPE- 28	S	14.2	294.3	1,318.99	23,477.59	
			EPE- 47	S	6,184.0	62,492.0	464,302.40	4,458,505.50	
	MAINE ELECTRIC POWER	N.B. POWER	EPE- 15	S	124,935.0	1,109,254.0	3,250,518.69	30,614,768.01	
			EPE- 15	O	-3,211.0	-20,792.0	-	-	
	BANGOR MAINE	N.B. POWER	EPE- 15	S	18,930.0	234,045.0	586,816.77	6,654,259.15	
	FRASER PAPER LTD.	FRASER INC.	EPE- 51	S	24,255.0	322,905.0	1,490,016.00	19,278,604.00	
	HOULTON WATER COMPAN	N.B. POWER	EPE- 48	S	16.0	4,400.8	1,050.38	280,254.80	
	BORDER ACCOMMODATION	HYDRO-QUEBEC	EPE- 20	S	330.2	1,450.0	27,233.74	105,186.09	
	SUBTOTAL MAINE			SALES		190,562.1	2,000,053.5	6,441,399.17	70,268,126.22
	MASSACHUSETTS	NEW ENGLAND POWER CO	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	8,084.0	14,685.0	194,599.05	349,798.43
	SUBTOTAL MASSACHUSETTS			SALES		8,084.0	14,685.0	194,599.05	349,798.43
VERMONT	VERMONT JOINT OWNERS	HYDRO-QUEBEC	EL-169	S	104,476.0	395,842.0	2,546,701.27	9,965,651.75	
			EL-179	S	17,337.0	196,039.0	1,273,305.81	13,916,176.08	
			EL-181	S	32,600.0	369,335.0	2,368,295.72	29,667,294.03	
			EL-182	S	15,992.0	170,081.0	1,171,139.68	14,336,091.12	
	CENTRAL VERMONT PUBL	HYDRO-QUEBEC	EL-169	S	51,692.0	51,692.0	1,116,220.84	1,116,220.84	
			ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	6,725.0	111,395.0	115,602.75	2,183,980.88
	CITIZENS UTILITIES	HYDRO-QUEBEC	EL-169	S	6,568.0	31,020.0	193,962.26	887,523.46	
	VERMONT DEPT. OF P.S	HYDRO-QUEBEC	EL-168	S	64,825.0	854,554.0	2,652,517.29	33,225,967.69	
			EL-169	O	25.1	-170.2	-	-	
	GREEN MT. POWER	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	6,879.0	85,435.0	189,056.31	1,941,620.60	
			HYDRO-QUEBEC	EL-169	S	13,468.0	41,968.0	321,798.80	1,023,465.91
	SUBTOTAL VERMONT			SALES		320,562.0	2,307,361.0	11,948,600.73	108,263,992.36
	NEW ENGLAND	NEPOOL	HYDRO-QUEBEC	EL-167	S	36,797.0	562,793.0	850,617.17	12,870,711.01
				EL-176	S	527,534.0	6,409,317.0	12,407,333.80	153,450,250.91
NORTHEAST UTILITIES		ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	81,567.0	103,667.0	1,827,026.09	2,481,265.86	
SUBTOTAL NEW ENGLAND			SALES		645,898.0	7,075,777.0	15,084,977.06	168,802,227.78	

5. absence d'estimation des émissions de GES pour la démolition et la reconstruction du complexe Turcot, y inclus les GES inhérents dans les matériaux de construction (notamment le béton, l'acier et le béton bitumineux);
6. à l'égard de la mobilité lors des travaux, fournir des exemples concrets de services de rechange qui seront fournis au delà de la promotion concrets visée à la *Mesure d'atténuation* 191[1];
7. Annexe G, *Actions réalisées en rapport à la loi sur le développement durable* (PR-3.2) à refaire en fonction du *Plan d'action de développement durable 2009-2013* du ministère des Transports du Québec (MTQ)?2[2]
8. l'« *évaluation des effets cumulatifs liés à la présence des infrastructures ferroviaire et autoroutière sur le climat sonore et la qualité de l'air* » promis pour le 31 mars 2009 (PR-7) n'est pas encore déposée au dossier public.

Ce message ne constitue pas une demande d'audience.

John Burcombe
Mouvement Au Courant
4711 ave Palm, Montréal (Québec), H4C 1Y1
tél: (514) 937-8283, téléc: sur demande
aucourant@sympatico.ca

1[1] « Faire la promotion des mesures alternatives à l'utilisation de l'automobile en solo (covoiturage, transport actif ou en commun) et inciter la population à effectuer ses déplacements, lorsque possible, en dehors des heures de pointe, etc. » (p. 331; PR-3.1, Chapitres 9 à 12, pdf p. 37)

2[2]

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/dev_dur/plan_action2009_2013.pdf

EXPORTS OF ELECTRIC ENERGY - DECEMBER 1994

BREAKDOWN BY CANADIAN EXPORTING UTILITY AND U.S. IMPORTING UTILITY AND STATE

STATE	IMPORTING UTILITY (1)	EXPORTING UTILITY	NUMBER (2)	TYP (3)	EXPORT - MW.h		REVENUE - \$		
					MONTH	CUM. 1994	MONTH	CUM. 1994	
NEW YORK	NIAGARA MOHAWK	HYDRO-QUEBEC	EL-152	S	188,884.0	2,519,567.0	3,857,930.42	52,731,768.52	
			EL-152	O	3,810.0	710,014.9	-	-	
		CORNWALL ELEC	EPE- 38	S	110.0	23,436.0	1,983.51	415,141.25	
		ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	11,530.0	230,079.0	348,500.43	6,791,417.10	
		CDN. NIAGARA	EPE- 36	S	12,976.0	256,070.0	244,352.65	5,394,417.96	
	N.Y.P.A. (PASNY)	HYDRO-QUEBEC	EPE- 37	O	19,271.0	136,660.0	-	-	
			EL-151	S	1,888.0	1,888.0	47,733.86	47,733.86	
			EL-153	S	763,126.0	3,094,011.0	18,523,757.20	75,415,385.67	
			EL-153	O	-3,351.0	-207,250.6	-	-	
			EL-178	S	-	2,134,833.0	-	64,951,186.77	
		ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	41,471.0	3,382,524.0	921,456.88	93,345,265.19	
			EPE- 21	O	4,387.0	102,078.0	-	20,315.82	
			EPE- 24	S	22.3	222.8	44.66	445.59	
		CONSOLIDATED EDISON	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	26,871.0	1,271,056.0	629,853.29	40,549,838.92
		NEW YORK POWER POOL	ONTARIO HYDRO	EL-134	O	110,025.0	470,786.0	-	-
	LONG ISLAND LIGHTING	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	1,100.0	30,599.0	26,720.14	1,639,652.77	
			EPE- 21	S	-	21,926.0	-	593,388.04	
			EPE- 21	S	-	5,220.0	-	448,761.72	
	ROCHESTER GAS & ELEC	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	-	-	-	-	
SUBTOTAL NEW YORK				SALES	1,047,978.3	12,971,431.8	24,602,333.04	342,324,403.36	
PENNSYLVANIA	GENERAL PUBLIC UTILI	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	-	141,341.0	-	4,261,167.30	
SUBTOTAL PENNSYLVANIA				SALES	-	141,341.0	-	4,261,167.30	
MICHIGAN	DETROIT EDISON CO. BORDER ACCOMMODATION	ONTARIO HYDRO D & W SUBWAY	EPE- 21	S	207,835.0	6,908,798.0	5,495,508.04	189,069,912.52	
			EPE- 26	S	125.8	1,429.0	-	-	
SUBTOTAL MICHIGAN				SALES	207,960.8	6,910,227.0	5,495,508.04	189,069,912.52	
MINNESOTA	NORTHERN STATES PO.	MAN. HYDRO	EL-170	S	278,725.0	3,290,647.0	13,074,717.25	155,578,424.33	
			EL-174	S	-	156,650.0	-	7,318,049.80	
			EPE- 34	S	-	985,600.0	-	28,754,529.56	
			EPE- 45	S	-	-	-	2,181,401.25	
			EPE- 46	S	243,803.0	1,945,896.0	4,507,797.12	35,751,750.36	
			EPE- 46	O	-51,944.0	-257,947.0	-	-	
	OTTER TAIL POWER CO.	MAN. HYDRO	EPE- 45	S	-	165,774.0	-	5,450,896.99	
			EPE- 46	S	53,867.0	481,384.0	1,055,604.22	9,384,325.19	
			EPE- 46	O	3,628.0	38,218.0	-	-	
	UNITED POWER ASSOC.	MAN. HYDRO	EPE- 46	S	-	13,927.0	-	268,111.60	
			EPE- 46	O	1,103.0	11,014.0	4,618.90	50,829.44	
	MINNESOTA POWER & L.	ONTARIO HYDRO	EPE- 21	S	6,055.0	75,565.0	143,500.74	1,906,087.70	
			MAN. HYDRO	EPE- 45	S	-	270,125.0	-	6,073,749.19
			EPE- 46	S	41,183.0	466,394.0	765,486.22	8,359,351.80	
	BORDER ACCOMMODATION	MAN. HYDRO	EPE- 46	O	1,530.0	20,660.0	10,868.00	131,330.40	
			EPE- 61	S	322.4	790.2	14,473.66	38,217.96	
	SUBTOTAL MINNESOTA				SALES	623,955.4	7,852,752.2	19,561,579.21	261,064,895.73



CRE-Montréal

Montréal, le 7 mai 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage
Québec (QC)
G1R5V7

Objet : Mandat du BAPE pour la tenue d'une audience publique élargie sur les projets de transport dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest (complexe Turcot et modernisation de la rue Notre-Dame) à Montréal

Madame Beauchamp,

En tant que Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour la tenue d'une audience publique élargie dans le cadre du projet de réfection du complexe Turcot sur l'ensemble des projets de transport de l'axe de l'autoroute Est-Ouest, incluant les projets suivants :

- la reconstruction du complexe Turcot,
- la navette ferroviaire vers l'aéroport Montréal-Trudeau,
- les projets de tramway et de tram-train,
- la modernisation de la rue Notre-Dame,
- les projets de bonification des trains de banlieue
- le projet Viabus.

Tous ces projets qui sont portés soit par la Ville de Montréal, le Ministère des Transports du Québec (MTQ), Aéroports de Montréal ou l'Agence métropolitaine de transport (AMT) constituent différentes solutions pour résoudre les problèmes de mobilité dans cet axe d'autoroute.

Nous sommes d'avis qu'il est inacceptable que le gouvernement tiennne des consultations publiques uniquement sur le projet de reconstruction du complexe Turcot sans tenir compte de l'ensemble des projets et de leurs impacts cumulés et sans s'être doté au préalable d'une vision claire des priorités de transport et d'aménagement pour ce secteur de Montréal de concert avec la Ville de Montréal, l'AMT et Aéroports de Montréal.

Conseil régional de l'environnement
de Montréal

454, Avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

Téléphone : (514) 842-2890
Télécopieur : (514) 842-8513
Courriel: info@cremtl.qc.ca
Site internet: <http://www.cremtl.qc.ca>

En effet, dans le contexte où le gouvernement du Québec souhaite déjà investir plus de deux milliards de dollars dans la rue Notre-Dame et le complexe Turcotte et qu'il ne dispose pas des fonds nécessaires pour construire tous les projets présentement à l'étude, nous devons collectivement faire des choix parmi les différentes options qui sont proposées par la Ville, le MTQ, l'AMT et Aéroports de Montréal. Ces choix devront reposer non seulement sur des critères de mobilité mais également sur des critères de mise en valeur du territoire, d'impact économique positif pour Montréal, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques, de réduction de consommation d'énergie et d'espace, et d'amélioration de la qualité de vie pour les résidents des quartiers traversés.

- Quels sont les projets offrant le maximum de gains en termes de mobilité, de revitalisation, de réduction des GES et d'amélioration de la santé et de la sécurité des résidents à proximité et de l'ensemble des citoyens ?
- Quels sont les projets qui vont contribuer à l'atteinte des objectifs du plan de transport de Montréal, du plan de développement durable du MTQ, du plan d'urbanisme de Montréal et du cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal, à savoir le développement des transports collectifs et la réduction de l'utilisation de la voiture ?
- Comment ces projets peuvent-ils être intégrés pour obtenir le maximum de gains avec le minimum d'investissements ?
- Quels sont les projets qui vont permettre au gouvernement du Québec de contribuer à la réduction des émissions de GES, de respecter son plan de réduction et d'atteindre ses objectifs pour Kyoto ?

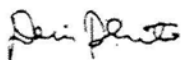
À notre avis, toutes ces questions doivent être traitées dans le cadre d'une large consultation publique afin de pouvoir comparer les projets entre eux et nous permettre d'identifier clairement nos priorités avant même que des fonds publics ne soient affectés à l'un d'entre eux.

À cet égard, rappelons que le Vérificateur général du Québec a mentionné dans son dernier rapport que le Gouvernement du Québec investit des milliards de dollars dans le transport routier pour la région métropolitaine de Montréal sans avoir une « vision cohérente et intégrée de l'aménagement et du transport du territoire » et que la planification « nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et à long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles ». De plus, le Vérificateur a clairement indiqué que le MTQ n'est pas parvenu à mettre en place un « mécanisme permanent et formel de concertation pour assurer la cohérence de l'ensemble des priorités d'intervention des acteurs de la région et établir un consensus ». Enfin, il souligne que le MTQ ne fait pas une « analyse comparée et documentée de différents scénarios possibles » et que « les investissements présentés » ne sont pas « représentatifs de la situation actuelle »¹.

Dans ce contexte, nous croyons qu'une telle audience publique élargie est essentielle pour corriger certaines des lacunes identifiées par le Vérificateur général en permettant à la population de prendre connaissance de l'ensemble des projets routiers et de transports collectifs qui sont présentement à l'étude dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest, d'évaluer leurs impacts cumulatifs et de se prononcer sur leur pertinence. Le résultat de cette consultation publique permettra à la Ville de Montréal, à l'AMT, à Aéroports de Montréal et au MTQ d'établir une véritable vision intégrée et cohérente des transports et de l'aménagement pour l'axe Est-Ouest de Montréal.

¹ Communiqué, 1^{er} avril 2009, Le vérificateur général livre les résultats de la vérification concernant la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal.

En souhaitant une réponse positive de votre part, nous vous transmettons, Madame Beauchamp, nos plus sincères salutations.



Denis Plante, Président, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Au nom des cosignataires :

- 1) Pierre Morissette, Directeur général, Regroupement économique et social du Sud-Ouest
- 2) Yves Lévesque, Président, Coalition montréalaise des tables de quartier
- 3) Claude Lauzon, Directeur, CDEC Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
- 4) Suzanne Bernard, Directrice générale, Corporation de développement communautaire de la Pointe
- 5) Michel Ducharme, Président, Conseil régional FTQ Montréal métropolitain
- 6) Gaétan Châteauneuf, Président, Conseil central du Montréal métropolitain-CSN
- 7) Steven Guilbeault, Coordonnateur général adjoint, Équiterre
- 8) Daniel Bouchard, Porte-parole, Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation
- 9) Luc Gagnon, Président, Transport 2000 Québec
- 10) André Bélisle, Président-directeur général, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
- 11) Karel Mayrand, Directeur Québec, Fondation David Suzuki
- 12) Pierre Lussier, Directeur, Jour de la Terre Québec
- 13) Éric Darier, Directeur, Greenpeace
- 14) Alexandre Turgeon, Président, Vivre en Ville
- 15) Jérôme Normand, Directeur général, ENvironnement JEUnesse
- 16) Pascale Fleury, Coordonnatrice, Éco-quartier Pointe-Saint-Charles
- 17) Claude d'Anjou, Directrice générale, Mobiligo
- 18) Pierre Brisset, Architecte et directeur, Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
- 19) Bernadette Brun, Directrice générale, Voyagez Futé
- 20) Owen Rose, Président, Centre d'écologie urbaine de Montréal
- 21) Pierre Ricard, Président, Concertation Ville-Émard-Côte-St-Paul
- 22) Dinu Bumbaru, Directeur des politiques, Héritage Montréal
- 23) Vincent Marchione, Président, Comité de vigilance environnementale
- 24) Patricia Clermont, Cofondatrice, Association Habitat Montréal
- 25) Sandrine Périon, Présidente, Corporation Solidarité Saint-Henri
- 26) Michel Poirier, Coordonnateur, Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal
- 27) Nathalie Fortin, Coordonnatrice, CLIC Bordeaux-Cartierville
- 28) Michel Roy, Coordonnateur, Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve
- 29) Geneviève Locas et Maggie St-George, porte-parole, Mobilisation Turcot
- 30) Genevieve Grenier, Coordonnatrice, Action-Gardien, Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
- 31) Marco Viviani, Directeur, développement et relations publiques, Communauto inc.
- 32) Jonathan Théorêt, Directeur intérimaire, Groupe de recherche appliquée en macroécologie
- 33) Marc Lessard, Président, Collectif en environnement Mercier-Est
- 34) Mireille Giroux, Coordonnatrice, Mercier-Ouest quartier en santé
- 35) Gaétan Legault, Coordonnateur, Coalition pour Humaniser Notre-Dame

- 36) Yoland Bergeron, Président, Parc Promenade Bellerive, inc.
- 37) Nathalie Berthelemy, Représentante, Comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles
- 38) François Saillant, Coordonnateur, Front d'action populaire en réaménagement urbain
- 39) Christina Xydous, Organisatrice communautaire, POPIR-Comité Logement
- 40) Florence Bourdeau, Directrice, Carrefour d'aide aux nouveaux arrivants
- 41) Marie-Ève Deguire, Présidente, VRAC Environnement
- 42) Simon Racine, Directeur général, Éco-quartier Parc-Extension
- 43) Florence Bourdeau, Directrice, Carrefour d'aide aux nouveaux arrivants
- 44) Nicole Bastien, Directrice, Pro-Vert Sud-Ouest
- 45) Daniel Breton, Porte-parole, Mouvement MCN21
- 46) Fabienne Audette, Coordonnatrice générale, Solidarité Mercier-Est
- 47) Jody Negley, Fondatrice, Comité des Citoyens du Village des Tanneries
- 48) Maude Landreville, Chargée de projet - Transport et mobilité des aînés, Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
- 49) Leslie Bagg, Organisatrice communautaire, Conseil Communautaire NDG
- 50) Jean Décarie, Urbaniste et membre, Table de Travail Turcotte

CC. Madame Julie Boulet, Ministre des transports
 Monsieur Yves Bolduc, Ministre de la santé et des services sociaux
 Monsieur Raymond Bachand, Ministre des finances et Ministre du développement économique, de l'innovation et de l'exportation
 Monsieur Gérald Tremblay, Maire de Montréal
 Monsieur André Lavallée, Responsable du transport, ville de Montréal
 Monsieur Richard Lessard, Directeur, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
 Monsieur Joël Gauthier, Président-directeur général, Agence métropolitaine de transport
 Monsieur Michel Leblanc, Président et chef de la direction, Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain
 Monsieur Michel Labrecque, Président de la Société de transport de Montréal
 Monsieur James C. Cherry, Président-directeur général, Aéroports de Montréal



Home Depot of Canada Inc.
900 - 1 Concorde Gate • Toronto, Ontario • M3C 4H9

Montréal, le 7 mai 2009

Madame Linc Beauchamp
Cabinet de la ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7

Madame,

Objet : Demande d'audience publique – Dossier de l'échangeur Turcot

Home Depot Canada possède un établissement commercial situé au 4625, rue Saint-Antoine Ouest à l'intersection de la rue de Courcelle, à Montréal.

Selon les informations obtenues à partir du site Internet du Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) ainsi que par le biais des soirées d'information et de consultation publique tenues les 20 et 21 avril, nous constatons qu'une partie de la propriété, qui est localisée dans le secteur de l'autoroute 720, sera expropriée par le ministère des Transports du Québec (le « MTQ ») afin de réaliser les travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot.

Les travaux projetés dans ce secteur prévoient l'ajout d'une bretelle d'accès à l'autoroute 720 en direction est ainsi qu'un abaissement de l'autoroute entre le chemin Glen et la rue Greene comparativement aux voies de circulation existantes. Ces travaux projetés entraîneront un empiètement marqué de la structure de l'autoroute à l'intérieur des limites de l'aire de stationnement située en cour avant de la propriété de Home Depot. Cet empiètement scindera aussi une partie de l'établissement commercial où l'on retrouve le centre de location d'outils. Notons aussi que la structure de l'autoroute empiètera dans l'aire de manœuvre des camions de livraison et compromettra l'accès aux quais de livraison.

Nos préoccupations liées au projet de réaménagement de l'échangeur Turcot découlent principalement des enjeux que celui-ci pose pour l'opérationnalisation du site de Home Depot et de sa viabilité. Ces enjeux incluent notamment les suivants :

Page 2
Madame Line Beauchamp
7 mai 2009

• Intégrité architecturale du bâtiment principal

Cet enjeu découle des modifications qui devront être apportées au bâtiment principal dans l'éventualité de la réalisation des travaux projetés par le MTQ. Ces modifications consisteraient à :

- Déplacer le Centre de location d'outils situé à l'avant du bâtiment et adjacent à la falaise ;
- Modifier l'emplacement du quai de livraison accessible à partir de la rue Lenoir.

Toutefois, il sera impossible d'effectuer ces modifications étant donné les contraintes qui caractérisent ce site, dont principalement :

- L'aire de stationnement étagée qui occupe la portion sud-ouest du site adjacente à l'intersection des rues Saint-Antoine Ouest et de Courcelle;
- L'existence d'une servitude de non-construction applicable à l'aire de stationnement localisée entre le centre-jardin et la rue Saint-Antoine Ouest.

Conséquemment, la configuration et la superficie résiduelle qui subsisteraient entre le stationnement étagé et la structure autoroutière seraient insuffisantes pour y réaménager les espaces démolis du bâtiment.

En ce qui a trait à l'aire de livraison accessible par la rue Lenoir, son transfert nécessiterait la reconfiguration d'une partie du bâtiment afin d'y réaménager un espace accessible et fonctionnel pour les camions de livraison. Les modifications apportées à la structure de cet établissement seraient considérables et nécessiteraient des investissements importants. Ces modifications nécessiteraient un réaménagement de l'aire de vente qui pourrait compromettre sérieusement le concept de vente Home Depot.

Concrètement, la proposition du MTQ retrancherait un minimum de 218 m² (2 346 p²) à la superficie existante du bâtiment. De plus, afin de rendre le bâtiment fonctionnel et d'en assurer une intégration harmonieuse à son environnement (recul suffisant de la structure autoroutière, transfert des quais de livraison et création d'une aire de manœuvre pour les camions qui doivent y accéder), nous estimons que cette superficie pourrait se traduire par une perte réelle d'environ 645 m² (6 943 p²) de superficie de plancher. Cette perte de superficie se traduirait par une réduction de la diversité des produits offerts en plus de limiter la capacité d'entreposage.

Page 3

Madame Line Beauchamp

7 mai 2009

▪ Accessibilité au site

Selon les informations obtenues par le MTQ, il semble envisageable que l'accès au site à partir de la rue de Courcelle soit éventuellement fermé. Une telle situation réduirait significativement l'accessibilité au site en plus de concentrer la majorité des mouvements véhiculaires à l'accès de la rue Saint-Antoine Ouest, augmentant à cet endroit les risques de congestion lors des périodes de pointe. Le fort achalandage pourrait aussi porter atteinte à la sécurité des usagers de la route qui empruntent cette rue. En ce qui concerne la circulation à l'intérieur du site, celle-ci deviendrait rapidement problématique et conflictuelle.

De plus, la rue Saint-Antoine Ouest est un sens unique qui canalise la circulation véhiculaire vers l'ouest. Conséquemment, si l'accès de la rue de Courcelle est fermé, la clientèle qui l'emprunte habituellement devra faire un détour par la rue Saint-Jacques en direction est pour ensuite revenir vers l'ouest par la rue Saint-Antoine. Cette modification du trajet pour plusieurs clients, bien qu'elle puisse en apparence sembler sans importance, constituera un irritant qui les incitera à fréquenter un autre centre de rénovation.

En somme, l'accessibilité à une aire de stationnement et la facilité d'y circuler sont des conditions essentielles au succès d'un établissement commercial comme Home Depot. Il s'avère donc que toutes contraintes associées à l'accessibilité et à la fluidité des mouvements véhiculaires ne peuvent qu'engendrer des conséquences négatives dont une diminution de la clientèle et, incidemment, des ventes et de la rentabilité de l'établissement.

▪ Capacité d'accueil de l'aire de stationnement

L'expropriation partielle touche également une partie importante de l'aire de stationnement située dans la cour avant du site, soit la portion située entre le bâtiment principal et la rue de Courcelle. Le réaménagement de l'autoroute 720 retrancherait à cet endroit les 112 cases de stationnement existantes.

Cette diminution du nombre de cases ne pourra pas être compensée ailleurs sur le site étant donné l'exiguïté des lieux.

Page 4
Madame Line Beauchamp
7 mai 2009

Il est important de mentionner que les clients qui fréquentent ce type d'établissement commercial préfèrent stationner dans la section de l'aire de stationnement située à proximité de l'accès principal au bâtiment, au rez-de-chaussée et, surtout, à l'extérieur de la section étagée. En effet, le transport de marchandises et de matériaux de construction y est moins aisé avec la présence de multiples colonnes qui supportent le deuxième étage.

Les 112 cases de stationnement retranchées représentent 32 % des cases aménagées au niveau du sol et plus de 50 % des cases situées au sol face au bâtiment principal. Celles-ci sont les plus achalandées et leur retrait se traduirait fort possiblement par une diminution de la clientèle. De plus, le retrait de ces cases obligerait les clients de Home Depot, entrepreneurs et particuliers, à transporter leurs achats sur une plus grande distance entre le bâtiment et leur véhicule. Une telle situation ne pourrait qu'être néfaste à la fréquentation de cet établissement commercial.

En somme, les cases de stationnement retranchées par le projet du MTQ sont les plus utilisées par la clientèle de Home Depot, soit celles situées au rez-de-chaussée, face à l'accès principal du bâtiment et à l'extérieur de la structure du stationnement étagé.

• Rentabilité du site

La rentabilité d'un site dépend de plusieurs facteurs, dont les suivants :

- L'amortissement des investissements initiaux des aménagements du site en fonction d'une aire de marché captive (clientèle visée dans les zones primaires et secondaires) ;
- Un bâtiment dont la superficie permet d'offrir des produits et des services en quantité et en variété suffisantes afin de répondre aux besoins croissants d'une clientèle exigeante ;
- Une accessibilité aisée au site combinée à une offre satisfaisante de stationnement ;
- Un bâtiment dont la conception et la configuration permettent la manutention efficiente et efficace des produits à partir du quai de livraison jusqu'aux aires de vente.

Page 5

Madame Line Beauchamp

7 mai 2009

Le projet du MTQ va à l'encontre de ces facteurs et réduira substantiellement la superficie de l'aire de vente. Il sera donc impossible pour Home Depot de poursuivre l'amortissement de ses investissements initiaux, d'offrir la même quantité et variété de produits et services et d'assurer une accessibilité aisée au site. En ce qui a trait à la manutention efficace et efficace des produits, il deviendra nécessaire de déménager les quais de livraison pour respecter ce facteur de rentabilité.

De plus, mentionnons que Home Depot a investi plusieurs millions de dollars dans ce projet de développement en l'an 2001. Cet investissement significatif, dont la période d'amortissement n'est pas terminée, a permis de décontaminer l'ancien site d'un centre d'entretien des autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et d'y construire un milieu commercial de qualité apprécié de sa clientèle. Cet établissement d'Home Depot est devenu l'un des plus rentables au Canada, en raison notamment de la proximité de la clientèle aisée de Westmount.

Conséquemment, il apparaît que les impacts du projet actuel du MTQ sur le site de Home Depot sont tellement importants qu'il en compromettrait la viabilité et la pérennité. Une telle situation pourrait provoquer la fermeture définitive de cet établissement commercial qui se traduirait par des pertes d'emplois, une diminution d'importants revenus de taxation pour la Ville de Montréal et un coût d'expropriation très significatif pour le MTQ.

En ce qui concerne le transfert potentiel de cet établissement ailleurs sur le territoire montréalais, cette option a déjà été étudiée par Home Depot Canada. Le site de la rue Saint-Antoine Ouest est le seul qui permet d'assurer une présence efficace à l'intérieur de l'aire de marché visée.

Au-delà des préoccupations propres à Home Depot, nous questionnons aussi les impacts liés aux expropriations totales ou partielles des autres établissements commerciaux et industriels sur le dynamisme économique de la Ville de Montréal et sur les impacts en matière de revenus de taxation. Une diminution des revenus de la Ville aura, inévitablement, des impacts sur les services pouvant être rendus à la population et aux entreprises présentes sur son territoire.

Page 6

Madame Lise Beauchamp

7 mai 2009

En somme, Home Depot Canada s'oppose au réaménagement de la portion de l'autoroute 720 tel que proposé par le MTQ et nous vous demandons, Madame la Ministre, de tenir une audience publique afin que nous puissions faire part de nos préoccupations au MTQ.

Veuillez agréer, madame la Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments

HOME DEPOT OF CANADA INC.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sylvain Rivet', with a long horizontal stroke extending to the right.

Sylvain Rivet

SR/lh

c.c. Brett Soloway (Home Depot)
David Stern (Home Depot)
Brian Fahey (Fahey)
Sylvain Gariépy (Fahey)
Robert Abrams (Davies Ward Phillips Vineberg)

Envoyé: 8 mai 2009 10:48

À: Beauchamp, Line

Objet: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca

Montréal, le 7 mai 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart (30^e étage)
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (QC)
G1R 5V7

s.c. par courriel
Secrétariat, commission du BAPE

OBJET : Mandat du BAPE pour la tenue d'audience publique sur les projets de transport dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest (Complexe Turcot, De La Vérendrye et Angrignon) à Montréal

Madame Beauchamp,

En tant que Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audience publique en environnement (BAPE) pour la tenue d'une audience publique sur les projets de reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye et Angrignon.

En tant que locataires du 780 St-Rémi nous sommes directement touchés par ces projets et désirons avoir l'opportunité d'être entendus. Suite au sondage effectué auprès de la majorité de nos voisins, notre comité a découvert que les occupants souffrent beaucoup de l'incertitude qui règne autour du futur de leur logement. En plus de se dire mal informés sur le projet du Complexe Turcot, voir ignorés, 87% des répondants affirment vouloir conserver leurs conditions locatives actuelles alors qu'aucune alternative ne nous a été proposée en ce sens.

Rappelons que le projet actuel prévoit la démolition de notre édifice qui abrite plus d'une centaine de lofts. De tels lofts résidentiels dans un édifice autrefois industriel (entrepôt de tabac pour l'Impérial Tobbaco érigé en 1922) sont très rares non seulement dans le secteur mais aussi dans tout le grand Montréal. Nous craignons ainsi ne pouvoir nous reloger dans des conditions similaires sur le marché locatif. Nos logements mesurent 1000 pi² sans compter les mezzanines. Ils possèdent entre autre des plafonds de 15 pieds de haut, des grandes fenêtres pleine hauteur, des murs de brique, des planchers et une structure de béton, le tout pour un prix très abordable avec charges incluses. Mais au-delà de leurs caractéristiques physiques, ce sont des lieux qui ont été appropriés par leurs occupants qui vivent, travaillent et créent dans ces espaces convertis un par un, de leurs mains.

Par ailleurs, pratiquement personne du 780 Saint-Rémi ne prévoyait déménager dans les deux prochaines années. Pour ne pas déranger la circulation routière, la vie de centaines de citoyens sera interrompue pendant des mois entiers. Le MTQ est-il en droit de faire ce choix de société sans consulter les citoyens? Nous sommes inquiets des effets de la reconstruction telle que proposée actuellement : poussière, bruit intense, congestion de la circulation pendant les travaux suivi d'une augmentation de la capacité autoroutière dans les nouvelles structures et donc des risques pour la santé des résidents. Sans compter que, par l'augmentation de la surface asphaltée noire et par l'abaissement des voies jusqu'alors ventilées naturellement, fort probablement résultera des hausses de la température et du smog dans l'air ambiant.

2009-05-08

Dans une ère où les villes devront se densifier et réduire leur consommation d'énergie pour s'inscrire dans la mouvance du développement durable, il est impératif de donner les moyens à Montréal pour qu'elle puisse non seulement appliquer son plan de transport mais le surpasser. Malgré un engagement formel de l'actuel gouvernement du Québec à l'effet de faire de l'environnement une priorité, le MTQ décide d'acquérir plus de terrain qu'il n'en possède déjà dans un milieu urbain, dans le but de transformer une zone résidentielle en zone autoroutière, sans même améliorer, à long terme, la qualité de vie des gens qui vivent dans ces quartiers fractionnés.

Nos questions sont nombreuses, en voici une sélection:

- Que prévoit le MTQ pour éviter la dégradation de nos conditions de vie pendant et après les travaux?
- Comment le MTQ prévoit-il remplacer nos conditions locatives actuelles et dans quel délai?
- Quelles garanties les locataires du 780 recevront du MTQ que les conditions de relocalisation seront similaires à leur situation actuelle?
- 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?
- Sous quelles considérations urbanistiques le MTQ conclut que la démolition d'édifices résidentiels et l'enclavement du quartier par le rabaïssement des bretelles est la meilleure solution pour intégrer l'échangeur dans son milieu urbain?
- 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?
- La réduction du trafic pendulaire a-t-elle été envisagée par le MTQ et sous quel argumentaire cette option a-t-elle été rejetée?
- « Les coûts d'entretien récurrents » des structures aériennes ne valent-ils pas le bien-être des quartiers traversés par celles-ci, et cela, aussi « pour les générations futures »? Et en ce sens, le MTQ ne devrait-il pas utiliser des péages aux accès, tel que plusieurs grandes villes ont déjà mis en application, afin de rentabiliser son utilisation dite si coûteuse? D'un autre point de vue, les technologies actuelles ne nous permettent-elles pas de refaire cette réalisation de façon plus durable sans devoir se contenter de remblayer la ville?

À cet égard, nous croyons qu'une audience publique est essentielle pour répondre à nos inquiétudes. En souhaitant une réponse affirmative de votre part, veuillez recevoir, madame Beauchamp, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Comité des résidents du 780 Saint-Rémi.

Noms et coordonnées des membres du comité 780 :

Michel Charbonneau

Claire Gagnon

Raphaële Lecière

Nathalie Moisan

Iannick Prévost

Laren Vanderborght

Pierre Zovilé

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
675, boul. René-Lévesque Est, 30^{ième} étage
Québec (QC)
G1R 5V7

le 7 mai 2009

OBJET: Dépôt de demande d'audience

Projet : Mandat du BAPE pour la tenue d'audience publique sur les projets de transport dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest (Complexe Turcot, De La Vérendrye et Angrignon) à Montréal.

Madame la Ministre

En tant que locataire au 780 St-Rémi depuis Novembre 1998, j'ai porté un vif intérêt au projet de rénovation de l'échangeur Turcot dès que j'ai appris que le nouvel aménagement proposé par le MTQ incluait la démolition de mon domicile et lieu de travail ainsi que celle de plusieurs habitations voisines rue Cazalais.

Je me suis donc attaché à essayer de comprendre la démarche du MTQ dans ce projet. J'ai participé à la plupart des séances d'information, ainsi qu'à de nombreuses réunions organisées par les groupes de citoyens et organismes concernés par ce projet. J'ai aussi complété mes connaissances personnelles par diverses recherches sur des projets similaires qui ont été réalisés avec une approche différente de celle proposée. Dès que les documents du promoteur ont été disponibles, j'ai téléchargé les 69 fichiers PDF disponibles dont j'ai commencé la lecture. C'est surtout la page 19 du document [PR3.1 Chapitre4-5" / Figure 5 Scénario retenu] qui a attiré mon attention.

Après bien des heures passées à me renseigner sur ce projet, je persiste à le trouver inacceptable pour les raisons suivantes:

- Il démolit des habitations dans un milieu fragile où malgré des conditions difficiles, une vie de quartier s'est développée de manière spontanée et où la reconversion d'un édifice industriel à résidentiel s'est opérée de la même manière mais à partir d'une collaboration entre un propriétaire et ses locataires.
- L'édifice situé au 780 St-Rémi a été construit en 1922 par Impérial Tobacco sur l'initiative de Sir Mortimer Barnett Davis lorsqu'il cherche à contrôler les réseaux de distribution des produits du tabac en imposant aux grossistes des contrats d'exclusivité. Au début des années 1920, l'Imperial Tobacco établit son propre réseau de détaillants en tabac. C'est pour répondre à cette stratégie d'expansion que l'entrepôt de tabac a été construit rue St-Rémi à proximité des voies du Grand Tronc. Construit en béton, selon les plus récentes normes de l'époque qui incluaient des contraintes sismiques ainsi qu'une capacité à résister aux incendies. Ces caractéristiques architecturales en font d'une certaine manière une construction durable façon 1922. On peut ajouter que sa durabilité a aussi été validée au chapitre de la reconversion qui s'est effectuée progressivement au fur et à mesure que les entreprises délaissaient l'édifice, des locataires privés occupaient les espaces laissés vacants.

D'un point de vue historique, il représente le dynamisme économique et le savoir-faire des années 20. Il fait partie du paysage de St-Henri depuis 87 ans et est une des dernières silhouettes caractéristiques qui identifient le quartier. Le démolir revient à effacer un autre élément de notre patrimoine bâti, plusieurs pages de l'histoire de Montréal et de la mémoire collective et bien entendu faire perdre au quartier St-Henri un peu plus de son identité.

- La solution retenue de "mise en remblais" est un coup dur porté à la continuité du tissu urbain. Rien dans ce geste ne va consolider ce qu'il reste de la trame urbaine du quartier, continuer le maillage, apporter quelques valeurs ajoutées pour ceux qui quotidiennement ou de manière épisodique utilisent ces lieux. Le résultat est l'isolement de certains quartiers et le partage en zones distinctes dont la perméabilité laisse à désirer particulièrement si l'on considère le point de vue du piéton, du cycliste ou de l'utilisateur de transport en commun.
- Concernant la place du transport en commun dans ce projet, je dois avouer que j'éprouve de difficulté à concevoir les différences majeures qui figurent dans la proposition du MTQ et dans le Plan de transport de la ville de Montréal. Faute de temps pour approfondir le sujet, je ne peux que constater que deux administrations qui travaillent sur le même territoire arrivent avec des solutions différentes.
- Monsieur Dubé dans ses présentations fait grand cas du "Just in Time", un concept issu des géants de la grande distribution qui consiste à avoir plus de marchandises sur la route que dans les entrepôts. Cette conception de la distribution est mon avis à l'opposé des objectifs d'un développement durable. Elle n'a à ma connaissance jamais été validée par aucune législation ni aucun règlement d'encadrement minimum. C'est une stratégie qui prétend aux économies et à une meilleure utilisation des ressources mais qui n'a jamais mesuré les effets secondaires qu'elle engendre (pollution sonore et atmosphérique, dégradation accélérée des infrastructures routières et autoroutières, augmentation des accidents de la route). Avant de présenter un tel argument il me semble qu'un débat sur le sujet serait de mise afin que la population se prononce sur la validité du "Just-In-Time" qui vise à faire faire des économies aux multinationales et à la grande industrie aux dépens de la santé et de la qualité de vie des citoyens. Ce débat ne concerne pas seulement les habitants des quartiers limitrophes de l'échangeur Turcotte mais bien à tous ceux qui utilisent quotidiennement les routes et autoroutes du Québec ainsi que ceux qui ne les utilisent pas mais contribuent toutefois à leur financement.
- Considérant qu'une réduction du trafic sur l'échangeur était susceptible d'allonger la durée de vie de la structure dans son état actuel. J'ai abordé, à l'occasion d'une des périodes de questions le sujet du télétravail comme une des solutions possibles visant à alléger le trafic en réduisant les déplacements pendulaires. Pour toute réponse, Monsieur Dubé a affiché un sourire narquois qui montrait bien le peu de cas qu'il faisait de mon propos.

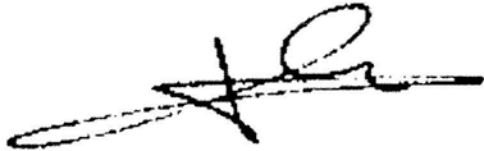
Combien de gens, dont le poste de travail est principalement constitué d'un téléphone et d'un ordinateur, se déplacent quotidiennement de la périphérie vers le centre ville de Montréal et retour, alors qu'ils pourraient exercer leur activité professionnelle dans le cadre de leur domicile avec le même équipement ? Probablement pas suffisamment pour que ce changement réduise le trafic de façon perceptible, mais il est bien regrettable de constater qu'aucune action visant à encourager ou promouvoir le télétravail n'a jamais été entreprise.

La réaction de Monsieur Dubé montre les limites du champ d'action du MTQ.

Le cas de Turcot doit être le théâtre d'un véritable débat de société, l'ampleur de ce chantier et son impact sur le milieu est trop important et implique trop d'entités distinctes pour que sa conception soit pilotée avec autant de rigidité par le Ministère des transports.

C'est pourquoi, par la présente je sollicite une audience publique ainsi que l'inscription pour le dépôt d'un mémoire.

Veuillez agréer Madame la Ministre l'assurance de mes sentiments distingués

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Zovilé B. Arch.', written over a horizontal line.

Pierre Zovilé B. Arch.

Johanne L'Heureux

Montréal, vendredi 8 mai 2009

Mme Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30e étage
Québec (Québec)
G1R5V7

Madame Beauchamp,

Ayant assisté à la session d'information du MTQ du 20 avril dernier, j'ai décidé de m'impliquer. Je réside dans le Sud-Ouest, plus particulièrement à St-Henri.

Attendu que

1. Le MTQ ne semble pas avoir analysé plus de 2 options, soit reconstruire en hauteur ou au sol, dans les mêmes axes, alors que plusieurs autres options existent,
2. On ne peut nous forcer à accepter un projet parce qu'il est devenu urgent d'intervenir. Je veux croire que le MTQ a eu 40 ans pour « voir venir » et qu'il aurait donc pu mieux consulter le milieu avant d'aller de l'avant seul, prétextant l'urgence,
3. On ne peut accepter en 2009 un projet qui déplace encore et toujours des gens et modifie un tissu urbain qui a déjà dû se réinventer depuis 1967,
4. Le Sud-Ouest mise sur son histoire comme premier centre industriel du Canada dans le cadre de son développement économique, on ne peut accepter la destruction d'édifices et d'infrastructures qui balisent cette histoire,
5. Les mesures de pollution tant au niveau de la qualité de l'air que du bruit, n'ont pas été faites sur site, c'est-à-dire dans l'échangeur Turcotte même,
6. La seule cause des prévisions d'amélioration de la qualité de l'air repose sur une diminution de la pollution liée à l'essence et aux autos,
7. L'on prévoit une augmentation du nombre d'autos qui circuleront dans le nouvel échangeur Turcotte, et non sur une diminution des autos au profit des transports en commun ou en vélo,
8. Je n'ai pu comprendre quel sera vraiment le plan de revitalisation de la falaise St-Jacques, ainsi que l'ancienne rivière Saint-Pierre et l'ancien lac à la Loutre qui auraient été « enterrés » au fil des ans,

9. L'autoroute 720/Ville Marie est une autoroute de type « pendulaire », donc qui sert principalement aux banlieusards qui doivent se rendre au travail au centre-ville de Montréal,
10. L'autoroute 15 est considérée comme faisant partie du réseau national,
11. La ville de Montréal n'a pas encore sa ceinture de contournement, ce qui éliminerait beaucoup de circulation sur l'île,
12. Les améliorations potentielles (dites mais non écrites) ne sont pas incluses à part entière dans le projet de rénovation de l'échangeur Turcotte. Je pense plus particulièrement aux éléments liés au transport collectif, tels les corridors réservés pour les autobus et la navette ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville, ainsi qu'aux budgets d'exploitation requis,
13. Les documents auxquels on nous renvoie constamment, disponibles à la bibliothèque Georges-Vanier et à la bibliothèque St-Henri, sont peu nombreux, datent de 2007 et ne reflètent en rien les représentations du MTQ faites le 20 avril dernier. Je me suis rendue à la bibliothèque Georges-Vanier et je peux donc en témoigner personnellement,
14. Les documents présentés ne donnent pas de détails sur les impacts des travaux sur les résidents de la rue St-Antoine ouest et les rues transversales entre la rue Atwater et la rue St-Rémi,
15. Les documents présentés ne donnent pas de détails sur les impacts du projet sur le village Turcotte, quartier historique résidentiel en revitalisation,
16. Je n'ai pas l'intention, alors que je réside à quelques minutes du centre ville de Montréal, la métropole du Québec, de vivre entourée de murs antibruit et de remblais,

Je demande des audiences publiques dans le but précis de demander au MTQ de retourner à sa planche à dessin afin de nous présenter un meilleur plan, plus intégré. Voici quelques axes de réflexion que je propose au ministère :

1. D'analyser les options suivantes :
 - a. Revoir l'ensemble de l'offre de transport en commun pour le nord et l'ouest de Montréal, en faire une priorité, et compléter le scénario par un complément autoroutier... et non l'inverse, comme on tente de le faire aujourd'hui
 - b. Étudier en parallèle la mise en œuvre de la ceinture de contournement de Montréal ainsi que celle de la navette ferroviaire vers Trudeau afin de l'intégrer au projet de rénovation de l'échangeur Turcotte
 - c. Enfouir le tout... pourquoi ne pas faire comme à Boston et prolonger le tunnel Ville-Marie vers l'ouest ?
 - i. En couvrant une partie de l'autoroute 15
 - ii. En incluant les trains et autres modes de transport en commun dans le(s) tunnel(s) ?
 - d. Refaire l'échangeur Turcotte en utilisant 2 approches :
 - i. Refaire l'axe de l'autoroute 15, faisant partie du réseau national
 - ii. Refaire l'autoroute 720/Ville Marie en diffusant le trafic sur de grands boulevards dans la ville (Sherbrooke, de Maisonneuve, Ste-Catherine, René-Lévesque, Pullman, St-Antoine, St-Jacques, Notre-Dame, St-Patrick, etc.)
 - e. Refaire l'échangeur Turcotte en hauteur mais en plus beau avec arches de métal stylisées, etc.

Je tiens à souligner que pour rédiger cette demande je me suis inspirée de divers articles de journaux, des documents du MTQ, de réunions auxquelles j'ai assisté au cours des derniers mois. Je remercie donc tous ceux qui m'ont fourni les idées présentées ici.

Je comprends bien que certaines de ces options coûtent plus cher mais il en va de la qualité de vie de la métropole du Québec pour les prochaines 40 années ou plus. Voulons-nous être un corridor routier pour le reste du Québec ou une ville en bonne et due forme, dynamique et agréable à vivre ?

J'aime ma ville et j'aimerais supporter un projet rassembleur, inspirant et porteur d'une vision moderne pour une ville agréable à vivre.

J'espère avoir le plaisir de vous présenter de nouveau ces suggestions le 11 mai prochain et je vous prie d'accepter mes sincères salutations.

Johanne L'Heureux

Madame Line Beauchamp
Cabinet de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique concernant la réfection du complexe de l'échangeur Turcot

J'en ai contre le mandat trop restreint que vous avez donnée à ce BAPE. Je réclame une audience du BAPE élargie. D'autant plus que la crédibilité du BAPE a subi de sévères reculs face à l'opinion publique depuis quelques années. On a qu'à penser aux projets de ports métaniers qui ont été acceptés. Si j'ai bien compris le projet envisagé, il s'agit de refaire les différents échangeurs du complexe Turcot à l'identique. Or, ce complexe d'échangeur autoroutier a été créé en 1967 et planifié à partir de 1962. Depuis, les connaissances en urbanisme, en architecture, en santé publique et en environnement ont beaucoup évoluées.

Toutes ces connaissances accumulées me porte à croire qu'il serait plus judicieux d'inclure dès le départ des solutions de transport en commun et de transport actif et durable d'autant plus que le MTQ est connu pour privilégier des solutions qui relèvent plutôt de la voirie seulement bien qu'il s'appelle le Ministère des Transports.

La Ville de Montréal qui doit être impliquées afin de faire participer les citoyens et les différents organismes n'a été prévenu que la veille de l'annonce publique selon l'aveu même du responsable des transports à la Ville de Montréal M. André Lavallée! De plus, ce projet ne respecte pas l'essence du Plan de transport de cette même Ville de Montréal ni des autres documents développés par cette administration.

Aussi, la loi de l'environnement prévoit des quotas de réduction des émanations de gaz à effet de serre pour chacun des ministères provinciaux. Alors, comment le MTQ va-t-il atteindre ses quotas? Seulement en spéculant sur une éventuelle amélioration des véhicules automobiles? Et si elle ne se réalisait pas? Y a-t-il un plan B? Démanteler l'autoroute peut-être? Et même en admettant que la majorité des véhicules automobiles soient électriques, ils nécessiteraient l'utilisation de piles au lithium ou encore de super condensateur utilisant des métaux rares engendrant d'autres problèmes environnementaux.

Les problèmes des accidents supplémentaires engendrés par cet afflux de véhicules (mêmes non-polluants) au centre-ville et qualifié de "barbarie propre" par le chef de Projet Montréal Richard Bergeron et celui de l'étalement urbain appelé familièrement "phénomène du trou de beigne" au profit des banlieues dû à la dégradation de la qualité de vie n'ont pas reçus de réponses satisfaisantes sauf dans les villes qui ont misée massivement pour le transport en commun et le transport actif ainsi que l'attrition progressive des autoroutes en milieu urbain. Cette baisse de la qualité de vie a déjà engendré un exode des Montréalais, qui se poursuit et qui n'a été compensé que par la venue de l'immigration.

Ces problèmes ont-ils seulement été envisagés? Or, on évite tous ces problèmes en pensant en terme de transport en commun et de transport actif. De plus, les gens responsables du projet au MTQ sont principalement des ingénieurs civils qui vont souvent mépriser les solutions proposées par les autres spécialistes des diverses spécialités susceptibles de s'intéresser au projet. Que ce soit des spécialistes en aménagement du territoire, des architectes, des urbanistes, des spécialistes en environnement et écologie urbaine ou plus méprisable encore de simples citoyens informés, ils ne trouvent pas grâce à leurs yeux et les solutions qu'ils proposent ne sont pas sérieusement considérées bien que ces ingénieurs du MTQ soient, eux, grassement payés pour ce faire.

Une autre des spécialités qui devraient être consultés, avant même que de songer à convoquer le BAPE ce sont bien les médecins soit les spécialistes en santé publique. Tout projet autoroutier particulièrement en milieu urbain devrait impérativement faire l'objet d'une étude socio-sanitaire. Or, la direction de la Santé publique de Montréal s'est clairement opposée à tout projet autoroutier en milieu urbain car de multiples études ont fait le lien, entre autres, entre la mortalité chez les vieillards et les problèmes pulmonaires chez les enfants vivants à proximité des autoroutes. On a qu'à lire les mémoires qu'elle a rédigés pour le pont de la 25, l'autoroute Notre-Dame pompeusement qualifié de "projet de modernisation de la rue Notre-Dame" alors qu'il s'agit d'implanter un concept qui date des années 60 au bas mot. On peut aussi consulter le document qui a été fait dans le cadre du Plan de transport de la Ville de Montréal ainsi que leur rapport annuel 2006 intitulé "Le transport urbain, une question de santé, rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise".

Une des motivations cachées pour la reconduction de ce projet autoroutier est la construction de l'autoroute Est-Ouest afin de permettre un accès rapide au centre-ville via le pont de la 25 et l'autoroute Notre-Dame aux gens de la banlieue nord. Car ce pont de la 25 étant construit en Partenariat Public Privé (PPP), on a alors pour le promoteur une rentabilité assurée par les revenus de payage des banlieusards profitants de l'accès rapide au centre-ville. Or, on a jamais réussi à nous prouver que ce lien autoroutier était nécessaire à la vitalité de Montréal et au bien-être des populations. Bien au contraire, elle aura aussi comme effet pernicieux de nous couper l'accès au fleuve pour les 50 prochaines années.

Pour terminer, au niveau local, le fait d'abaisser la majorité des structures au sol aura pour effet de ramener la pollution et le bruit au niveau des populations, de provoquer des expropriations et d'enclaver davantage ces populations tuant par le fait même la vie de quartier. Tout ces impacts ont des coûts qui n'ont pas été évalués. Mais il y a aussi des bénéfices à escompter d'une meilleure qualité de vie dans les quartiers engendrés par l'implantation du transport en commun et actif et l'attrition progressive des voies autoroutières. On peut citer la libération d'espaces pour de beaux projets immobiliers résidentiel ou commercial et le tourisme rapportant tout deux de l'argent supplémentaire à la Ville de Montréal. Le potentiel de requalification urbaine est excellent dans tout le secteur.

En conclusion, ce projet non-seulement ne règle aucun des problèmes de la Ville de Montréal sauf celui d'éviter l'effondrement de l'échangeur Turcot mais au contraire en crée ou en maintient une multitude d'autres : pollution, bruits, enclavements, expropriations, gaz à effet de serre, îlots de chaleur, obésité, isolement et exclusion sociale et reconduction du projet d'autoroute Est-Ouest nous coupant du fleuve pour les 50 prochaines années.

Mes salutations distinguées, madame la Ministre,

Francis Lapierre

Membre de la Coalition pour Humaniser la rue Notre-Dame (CHND)

La Haye, Nathalie

De:
Envoyé: 4 mai 2009 15:30
À: Beauchamp, Line
Objet: Lettre pour demande d'audience publique GÉNÉRIQUE sur les projets autoroutiers dans la région de Montréal (échangeur Turcot, autoroute et pont de l'A-25, autoroute Notre-Dame)

Bonjour Mme la Ministre,

Dans le cadre des audiences publiques qui auront lieu ce printemps sur le projet du complexe Turcot dans la région de Montréal, nous vous soumettons une lettre dans laquelle nous recommandons fortement des audiences publiques **génériques** pour l'ensemble des projets autoroutiers dans la région métropolitaine.

En effet, les impacts sociaux, économiques et environnementaux doivent être considérés pour l'ensemble des projets lors d'une même audience publique et non pas de manière parcellaire et dissociée pour chacun des projets, comme il est prévu de le faire par le Bureau des audiences publiques du Québec actuellement et le ministère des Transports du Québec.

Nous vous remercions de l'attention portée à la présente. Veuillez accepter nos sincères salutations.

xavierdaxhelet@pvq.qc.ca

Monsieur Xavier Dexhelet
Vice-président
Parti vert du Québec

Madame Sylvie Woods
Membre
Parti vert du Québec



Montréal, le 4 mai 2009

Madame Line Beauchamp
Cabinet de la ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique – Reconstruction du complexe Turcot

Madame la Ministre,

À la suite de la journée d'information organisée par le Bureau des audiences publiques (BAPE) qui s'est tenue le 22 avril 2009, nous vous soumettons cette demande d'audience publique. Lors de la séance d'information visant à faire connaître le projet cité en rubrique, nous avons posé plusieurs questions au promoteur, le ministère des Transports. Toutefois, les questions auxquelles nous attendons des réponses concrètes et précises ayant trait à des préoccupations sociales, environnementales et économiques que soulèvent ce projet d'envergure et déterminant pour l'avenir de la région métropolitaine de Montréal, demandent un cadre plus élaboré qu'une soirée d'information.

Nous proposons que le projet de la reconstruction du complexe Turcot soit intégré dans une consultation plus vaste et globale, portant sur l'ensemble des projets autoroutiers présentement en chantier ou en vue d'être réalisés bientôt sur le territoire de Montréal (autoroute A-25 et le pont, l'autoroute Notre-Dame). Une audience publique générique s'avère une nécessité afin de débattre d'un plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal. Nous nous appuyons sur les dernières recommandations du vérificateur général soumises au gouvernement dans le *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, tome II*. En effet, dans ce rapport, monsieur Renaud Lachance a fait le constat que la Ville de Montréal, le ministère des Transports et les agglomérations métropolitaines mettent de l'avant des schémas d'aménagement du territoire qui n'ont aucune cohérence dans leur ensemble. Lors de la séance d'information, un représentant du ministère des Transports a même affirmé qu'aucune planification n'est faite pour prévoir les impacts des grands projets autoroutiers projetés sur le territoire de Montréal. Le promoteur a mentionné qu'il n'était pas en mesure de faire une analyse globale des impacts des projets autoroutiers qu'il va réaliser dans les prochaines années à Montréal et qui resteront pour les cinquante prochaines années. Il n'existe pas à l'heure actuelle de planification à cet égard au ministère des Transports.

Par ailleurs, lorsque nous questionnons le promoteur sur la voie réservée pour le transport collectif qui serait intégré à l'autoroute, les réponses sont imprécises.

De plus, les orientations gouvernementales élaborées et mises de l'avant dans la Loi sur le développement durable et la Loi sur l'urbanisme ne sont pas prises en compte dans les projets autoroutiers conçus par le ministère des Transports, toujours selon le vérificateur général.

Dans un autre ordre d'idée, mais primordial, le promoteur ne semble pas prendre en compte les dernières données sur le réchauffement climatique et les exigences que comportera un futur marché d'échange de crédit de carbone (cap and trade) en Amérique du Nord. Le vérificateur général soulève également cette omission dans son rapport.

La décision gouvernementale de reconstruire, en 2009, des infrastructures autoroutières pour maintenir et accroître l'offre de transport privé et individuel qu'est l'automobile, accentuera la dépendance du Québec à la ressource pétrolière. La crise énergétique, confirmée par les experts, démontrent qu'à court terme, la rareté du pétrole entraînera une hausse importante du coût de l'essence et que d'autres modes de transports devront être utilisés massivement à Montréal. L'agence internationale de l'énergie confirme que le pic de production est déjà atteint. Il y aura alors une surcapacité routière dans la métropole et ces autoroutes, pour lesquelles le Québec se sera endetté pour des décennies, deviendront vite désuètes.

L'investissement massif dans les projets autoroutiers hypothéquera aussi la possibilité d'investir dans des infrastructures de transports collectifs électrifiés et «carbone neutre», pour les 50 prochaines années pour le Québec. Il est impératif de soumettre ces questions d'intérêt régional et national en audience publique.

Le promoteur réalisera son projet en mode de partenariat privé-public. Il est nécessaire que ce procédé financier choisi par le ministère des Transports soit présenté de façon précise et détaillée en audience publique également. Beaucoup de projet en partenariat public-privé font l'objet de controverse et n'atteignent pas les objectifs visés.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons qu'une audience publique générique se tienne sur la question du transport pour Montréal et d'une politique du transport durable pour le Québec conforme à la Loi sur le développement durable, la Loi sur l'urbanisme et le plan de transport de la Ville de Montréal.

Monsieur Xavier Daxhelet
Vice-président
Parti vert du Québec

Madame Sylvie Woods
Membre
Parti vert du Québec

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)
Édifice Marie-Guyart (30e étage)
675 boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7

Objet: Projet de reconstruction du complexe Turcot du ministère des Transports
Demande d'audience

Madame la Ministre,

Par la présente, la Coalition QuébecKyoto[1] demande la tenue d'audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot du ministère des Transports du Québec (MTQ).

QuébecKyoto est une coalition d'une cinquantaine de groupes diverses formé en 2004 pour lutter d'abord contre le projet de centrale au gaz naturel du Suroît.

L'intérêt de QuébecKyoto dans le projet Turcot découle de sa mission de contribuer de manière importante et continue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à l'atteinte des engagements pris par l'ensemble des acteurs canadiens et québécois impliqués tant au niveau gouvernemental qu'au niveau de la société civile.

Étant donné que le transport routier représente environ 50% des émissions de GES de la collectivité montréalaise[2] et l'objectif de réduction d'émissions globales pour Montréal est de 30% d'ici 2020[3], la conception du projet Turcot devrait viser, à notre avis, une contribution importante à cet objectif.

Or l'étude d'impact escamote complètement cet aspect du projet.

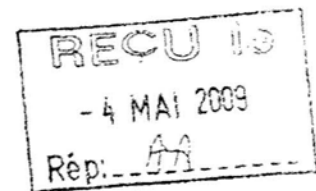
Donc, lors des audiences, le MTQ doit indiquer comment et de quel pourcentage l'investissement d'au moins 1,5 milliards de dollars dans le projet Turcot va réduire les émissions de GES de Montréal.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Arthur Sandborn
pour la Coalition QuébecKyoto

c.c. par courriel
M. Pierre Renaud, Président, BAPE
Secrétariat, commission du BAPE

- [1] <http://quebeckyoto.org/>, originalement Coalition Québec-vert-Kyoto.
- [2] Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, collectivité montréalaise, Ville de Montréal, 2006, Résumé, p. 3
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/environnement_fr/media/documents/Inventaire_GES_2002-2003_collectivite_montrealaise.pdf
- [3] Plan de transport 2008, Ville de Montréal, juin 2008, Montréal et Kyoto!, p. 46
https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=31761569&client=Serv_corp



Longueuil, le vendredi 1^{er} mai 2009

Mme Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesques Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Demande d'audience publique sur le projet de reconstruction du complexe
Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

Motif de cette demande d'audience.

Je suis né sur l'île de Montréal. J'ai habité Verdun, Côte-Saint-Paul, Lachine, LaSalle, Vaudreuil sur le lac, le secteur Milton, le Vieux-Montréal, Rosemont, le centre-ville et maintenant j'habite à Longueuil près du métro. J'ai pratiqué tous ces modes de transport : marche, vélo, autobus, métro et automobile. Quand c'est possible, je choisis de marcher. Au besoin, je prends le métro et l'autobus. Je suis parfois mécontent du service, mais ça s'améliore. Je n'utilise la voiture que durant mes vacances et ponctuellement lorsque c'est nécessaire en évitant les périodes de pointe. Sur la route, il y a de nombreuses causes de frustration et avec le temps, j'ai compris qu'augmenter la capacité des autoroutes ne fait que diluer temporairement le poison. La solution durable est ailleurs.

Pour une bonne qualité de vie, il faut vivre près de son lieu de travail. J'ai pu faire ce choix parce que mon environnement s'y prête. Tous n'ont pas ce luxe. Je propose des modifications qui permettront aux habitants, des secteurs résidentiels jouxtant ces échangeurs, de faciliter leurs déplacements à pied et à vélo. Dans la deuxième partie de ce document, je commente d'autres aspects du projet.

Ma principale source d'information est la carte 'GÉOMÉTRIE AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE' du 19 novembre 2008 préparée par le consortium SNC-LAVALIN/CIMA.

J'ai assisté à la séance d'information du BAPE au 75 square Sir-Georges-Etienne-Cartier le 20 avril 2009.

Mon mémoire reprendra essentiellement ce texte en y ajoutant des photos pour illustrer mes propos. Je fais cette démarche volontairement et bénévolement parce que je pense que c'est important et nécessaire.

1— Pour un complexe Turcot vraiment à l'échelle humaine

1.1— Le paradigme du piéton.

a) On doit marcher pour se rendre au vélo, à l'arrêt d'autobus, à la gare ou à l'auto. LA MARCHÉ À PIED EST LE MOYEN DE LOCOMOTION INNÉ DE L'ÊTRE HUMAIN.

b) TOUT LIEU QUI INTERDIT D'ALLER À PIED EST UN HANDICAP COLLECTIF. Il est aberrant et totalement inadmissible que l'on construise des corridors qui n'accommodent que les motorisés. Toute voie doit permettre le passage à pied et avec des moyens alternatifs de transport comme le vélo, le patin à roues alignées et le fauteuil roulant.

c) Même à basse vitesse, l'automobile est mal adaptée aux arrêts, aux virages et aux dénivelés. Feux de circulation, courbes et rampes sont là pour pallier ces déficiences. Le vélo et le fauteuil roulant sont significativement moins exigeants que la voiture. Le piéton a peu de contraintes. Il peut tourner à quatre-vingt-dix degrés et prendre un escalier. Malheureusement, dans un échangeur, on considère d'abord les besoins de l'automobile. Ensuite, pour les autres, on aménage une piste méandreuse contournant les emprises. LE PIÉTON NE FAIT PAS NATURELLEMENT LE CHOIX DE FAIRE DES DÉTOURS INUTILES. Pour être bien servi, il doit avoir un droit de passage prioritaire, sécurisé et optimal. Dès le départ, les concepteurs d'un échangeur doivent tenir compte des besoins du piéton.

d) Le piéton n'a pas à justifier son existence. ON NE JUSTIFIE PAS UN TROTTOIR PAR UN SEUIL DE FRÉQUENTATION. ON LE FAIT PARCE QUE C'EST NATUREL ET ÉVIDENT.

e) UN PASSAGE PIÉTONNIER OPTIMAL OBSTRUÉ EST CONSTAMMENT RECRÉÉ. Il suffit de penser à ces clôtures bordant les voies ferrées. Sitôt bouché, sitôt troué. Tout le monde y passe; pas seulement les enfants. Dans un espace public, là où le passage répété crée une sente, il faut y mettre un trottoir.

Je suis un marcheur curieux et impénitent. Constater qu'une destination toute proche est projetée au loin par un interdit de passage est choquant. Constater qu'il existe un passage réservé aux autres moyens de locomotions est révoltant.

Ségrégation : séparation stricte réglementée des personnes appartenant à un groupe social (défini par la classe, la race, etc.) dans la vie publique (source : Antidote RX, v4).

Une autoroute est réservée aux autos; passe encore; s'il existe une alternative. Mais un pont exclusif! Rien ne peut justifier ça! Cette mentalité de tout à l'auto doit disparaître. Dans un projet intégrateur, les concepteurs doivent systématiquement s'assurer que pour toute autoroute, il existe des alternatives valables pour les autres modes de transport. Une atténuation des inconvénients n'est pas suffisante. Il faut optimiser et maximiser le nombre de passages piétonniers. C'est dans cette optique que j'ai revu l'avant-projet.

La sécurité sert souvent de prétexte pour justifier un refus de passage. Le véritable obstacle c'est le coût d'une installation sécuritaire. Cette reconstruction, c'est beaucoup d'efforts et beaucoup d'argent pour accommoder les automobilistes. Les piétons ont droit aux mêmes égards.

1.2— La section entre l'échangeur De La Vérendrye et le canal Lachine.

Plusieurs rues seront fermées à la circulation automobile. C'est bien. Mais aucune rue n'a à être fermée aux piétons. Maximiser et optimiser, c'est ça. Un détour à pied, c'est long. Partout, où il est possible d'aménager un trottoir, il faut le faire.

1.3— L'échangeur Turcot, bras Sud.

Depuis que le centre Gadbois est dans un cul-de-sac, il est beaucoup plus sécuritaire et agréable d'y circuler à pied et à vélo. Le prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul va ramener la circulation dans le secteur comme c'était le cas avant l'ouverture du pont Monk. Ça risque de devenir une voie de contournement de l'échangeur Turcot. Des trottoirs sont requis des deux côtés de la Côte-Saint-Paul ainsi que des traverses balisées.

Il faut maintenir l'accès sécurisé au vieux pont de l'Église et à la piste cyclable du canal Lachine. Il faut maintenir l'interdiction de passage aux autos par le stationnement du centre Gadbois tout en permettant aux piétons et vélos d'y passer.

1.4— L'échangeur Turcot, bras Est.

Il faut joindre la piste cyclable Pullman à la piste cyclable du canal en passant par le cul-de-sac Carillon et le centre Gadbois. C'est là un excellent défi pour les ingénieurs; concevoir une piste directe, conviviale et sécuritaire traversant la partie la plus dense de l'échangeur. Et pourquoi pas y construire une plateforme d'observation. On présente l'échangeur comme une œuvre d'art. Il doit être permis de l'admirer. Ceci n'est pas un commentaire ironique. L'échelle humaine, c'est aussi ça. Un escalier liant Pullman à Saint-Jacques dans ce secteur sera le bienvenu.

La section de l'autoroute qui détruit un côté de la rue Cazalais et les lofts de la rue Saint-Rémi n'a pas la note de passage. Je trouve étrange qu'on envisage une destruction permanente pour permettre la coexistence temporaire de voies rapides. Refaire les plans pour sauver ces logis est nécessaire quitte à interrompre la circulation sur l'autoroute pendant le chantier.

1.5— L'échangeur Turcot, bras Nord.

La rue Saint-Jacques, près du boulevard Décarie, est le meilleur endroit pour regarder le chantier. Y aménager un observatoire est souhaitable. De toute manière, les curieux y viendront.

1.6— L'échangeur Turcot, bras Ouest jusqu'à l'échangeur Montréal-Ouest.

La falaise Saint-Jacques constitue un obstacle naturel. L'autoroute et les voies ferrées sont des déchirures. Il faut remédier à ça. Il existe déjà deux pistes cyclables parallèles; celle du boulevard Maisonneuve et celle du canal Lachine. S'ajoutera, dans le même axe, la piste cyclable Pullman. D'un point de vue récréatif, c'est valable, mais pour en faire un réseau fonctionnel, il faut les relier dans l'axe nord-sud. L'endroit idéal est dans le prolongement du boulevard Cavendish dont l'emprise va jusqu'à la falaise. Dans l'axe, il existe déjà un pont sur le canal Lachine. Sur Saint-Jacques, un peu à l'est de Cavendish, il existe un vieux chemin condamné appartenant à la ville qui descend la falaise. Une piste réservée aux non motorisés connectant les trois pistes créera un lien fonctionnel du boulevard Cavendish au boulevard Newman.

Une éventuelle gare Cavendish (train de banlieue ou desserte de l'aéroport) serait un ajout intéressant au réseau de transport collectif (dans l'axe est-ouest) et alternatif (dans l'axe nord-sud). Ça couperait l'herbe sous les pieds aux apôtres de Sainte-Fluide qui songent à prolonger Cavendish vers le nord et qui voudront éventuellement profiter de la reconfiguration de la cour Turcot pour suggérer un prolongement vers le sud.

Le boulevard Angrignon doit permettre le passage des piétons jusqu'à la piste cyclable Pullman. Un escalier liant Pullman à Saint-Jacques dans ce secteur sera le bienvenu. Le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, le boulevard Angrignon, la rue Pullman et la rue Notre-Dame doivent avoir des trottoirs partout des deux côtés et à tous les viaducs il faut des escaliers.

2- Commentaires et recommandations.

2.1— Ségrégation sur les ponts.

Les trottoirs du pont Jacques-Cartier sont fermés en hiver. C'est une perte. Je ne suis plus de ceux qui bravent les intempéries sur un vélo, mais plusieurs m'ont remplacé. Maintenir les pistes cyclables fonctionnelles ouvertes toute l'année est important. La piste de la traverse Turcot, si elle se réalise, fera partie de ces pistes cyclables fonctionnelles qu'il faudra maintenir l'hiver. Cela sera d'autant plus facile, si on la couvre dans les sections exposées. Il existe d'élégantes solutions. Faites-en un exemple à suivre. Il faut faire cesser la discrimination sur les ponts de l'île. Tous les nouveaux ponts doivent permettre le passage sécuritaire des piétons à l'abri des intempéries et à moyen terme, tous les ponts existants devraient être modifiés pour répondre à cette exigence.

2.2— Grand dérangement sur Cazalais.

Supposons un instant que l'on décide de raser l'échangeur Turcot et d'enlever le bitume et les voies ferrées afin de disposer d'un bel espace vide pour y ériger les nouvelles infrastructures. On exproprie le CN, le CP en leur promettant qu'ils auront dans un avenir incertain le premier droit d'achat sur de nouvelles emprises pour remplacer les anciennes. Aux automobilistes qui peuvent prouver qu'ils utilisent l'échangeur sur une base régulière, on propose trois mois d'essence gratuite. Et voilà, tout est réglé. Les mesures d'atténuation des inconvénients ont fonctionné. C'est à peu de chose près ce qu'on propose aux habitants de la rue Cazalais. Aux usagers de l'échangeur, on garantit qu'ils ne seront pas incommodés. On va construire les nouvelles infrastructures avant de démolir les anciennes. Va-t-on construire les nouveaux logis avant de détruire les anciens? Deux poids, deux mesures?

2.3— Les espaces gris.

Aux concepteurs du projet. Sur vos très jolies cartes, les sols près de l'autoroute et sous certaines voies élevées apparaissent comme des espaces verts. Je vous félicite pour cet optimisme délirant. Je marche beaucoup et partout. Je vous informe qu'il s'agit plutôt d'espaces gris souvent jonchés d'immondices que les automobilistes oublient en passant et que le vent porte. S'il vous plaît, modifiez vos cartes pour tenir compte de la réalité. Si vous tenez à valoriser ces espaces, il existe des usages appropriés : stationnements, garages, hangars, commerces. Il faut bien entendu prévoir des structures qui ne laissent pas passer les coulis de sel et ne se désagrègent pas avec le temps. Je recommande qu'à l'avenir, les espaces gris soient considérés comme tels dans les études d'impact et sur les cartes.

2.4— La falaise Saint-Jacques.

La falaise Saint-Jacques a beaucoup de potentiel. En plus d'une piste cyclable la longeant, il est possible d'y aménager un sentier en son flanc et des aires de repos. Il faudra enlever les déchets (blocs de béton, pneus, ferrailles, ordures) et s'assurer de la collaboration des commerces la surplombant pour qu'elle cesse d'être un dépôt.

2.6— À tout robinet, bon drain.

L'île de Montréal n'est pas un corridor, c'est un point d'aboutissement. Dans un tel système, les apports doivent être évacués au moins aussi vite qu'ils entrent, sinon il y a engorgement. C'est ce qui se passe avec le réseau autoroutier au centre de l'île. À s'entêter à vouloir équilibrer les sorties et les entrées, on crée un système avec un très faible niveau de tolérance. À chaque augmentation de la capacité dans une section du réseau, on impose aux secteurs adjacents une surcharge qui appelle une augmentation de la capacité qui impose une surcharge qui appelle une augmentation, etc. C'est aberrant.

Aujourd'hui, le drain sanitaire du réseau autoroutier du centre de l'île déborde. C'est pour ça que c'est désagréable. Pour stabiliser un tel système, il faut le rendre plus tolérant; par exemple, en ayant une capacité d'accueil moindre que la capacité d'évacuation. Voici un début de solution. Sur le pont Champlain, on conserve les trois voies sortantes et on ne laisse que deux voies entrantes. La voie restante est réservée en tout temps au transport collectif. La direction y est inversée au besoin sans créer de commotion chez les automobilistes. Il n'est plus nécessaire de bouger la barrière de protection qui peut être renforcée. L'apport en véhicules vers l'échangeur Turcot est diminué. La même solution peut s'appliquer à tout pont.

2.7— Des alternatives.

Aux concepteurs du projet. Je me pose beaucoup de questions à propos des choix qui ont été faits dans ce projet. J'aimerais avoir des réponses complètes et démontrées. Par exemple.

a) De Décarie au chemin Glen, au nord de la rue Saint-Jacques, il existe un immense terrain vide (site CUSM). Dans l'axe, il y a un commerce (concessionnaire automobile) et le poste Glen (alimentation électrique de Westmount).

- Avez-vous étudié la possibilité d'y faire passer une section de l'autoroute?
- Avez-vous étudié ce que permettrait une modification de l'élévation de la rue Saint-Jacques?
- Avez-vous étudié la possibilité d'utiliser Pullman comme autoroute temporaire?

b) Des terrains seront récupérés au sud de la nouvelle emprise de l'autoroute dans la cour Turcot. C'est excellent. L'échangeur Turcot occupe une superficie énorme.

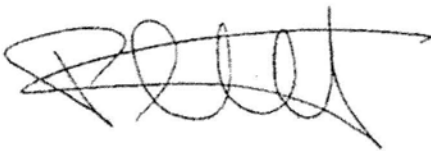
- Pourquoi ne pas en profiter pour réduire cette superficie?
- Avez-vous étudié la possibilité de resserrer l'échangeur près de la falaise? Les terrains récupérés seraient adjacents au tissu urbain encore vivant. Ils auraient plus de potentiel que ceux situés à l'ouest de l'échangeur Turcot.

Conclusion

La cour Turcot est un corridor essentiel au transport et à l'industrie. Mais, il y a beaucoup plus que ça à considérer. Augmenter de vingt-cinq pour cent la capacité de l'échangeur est une aberration. Sa reconstruction est une occasion de mieux faire en considérant tous les aspects. Un nouveau projet est requis.

Sur une nouvelle autoroute 20 (de même ou moindre capacité), un automobiliste regarde le train le dépasser. Quelle meilleure publicité peut-on avoir pour le transport collectif?

Si pour satisfaire les banlieusards, nous augmentons sans cesse la capacité des autoroutes au centre de l'île, nous finirons par habiter un immense enchevêtrement de rubans de béton qu'on pourra renommer l'échangeur Montréal.



Paul Legault

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (QC)
G1R 5V7

Le 7 mai 2009

OBJET: dépôt de demande d'audience

Projet : Mandat du BAPE pour la tenue d'audience publique sur les projets de transport dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest (Complexe Turcot, De La Vérendrye et Angrignon) à Montréal.

Madame la ministre

Ayant eu vent de la possible démolition de notre immeuble (le 780 St-Rémi) dans le contexte de la réfection de l'échangeur Turcot, ce projet a suscité chez nous une question principale que j'aimerais présenter à l'occasion des audiences publiques du BAPE:

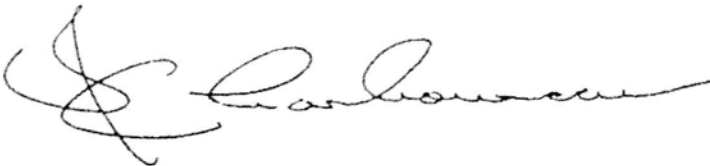
-en 1998, après six mois de recherches nous avons finalement trouvé au 780 St-Rémi un espace à louer d'une superficie de 958 pc qui bien que dans un état lamentable, avait un potentiel qui correspondait à nos besoins et au style de vie que nous envisagions. Dès notre arrivée, nous avons commencé à imaginer comment tirer le meilleur parti de la hauteur de 15 pieds sous-plafond qui était la caractéristique principal de ce loyer et la raison pour laquelle nous l'avions choisi.

Nous avons finalement décidé de construire une mezzanine sur la moitié de la surface au sol, (22 pieds) sur toute la largeur de l'espace disponible. De cette façon, on se trouvait à augmenter la superficie habitable de 484 pc afin de pouvoir installer à l'étage : une chambre intime et confortable, un atelier de bricolage, un espace de rangement d'une capacité de plus de 500 pieds cube et au rée de chaussée: une chambre d'enfant, deux gardes-robes, un espace laveuse-sècheuse, un garde-manger avec étagères et congélateur, la salle de bain et la cuisine qui sont venus compléter nos besoins de base, nous réservant ainsi un autre 22 pieds de long libre sous toute la hauteur afin d'accueillir les plantes, la raison principale de notre choix pour cet espace.

Après onze ans de vie chez nous, nous sommes parfaitement heureux d'autant plus que loyer est adapté à nos revenus: 1442 pc chauffé, éclairé avec un stationnement pour 575 \$ mensuel

La question qui nous préoccupe le plus est : comment le ministère va-t-il nous reloger à l'identique sachant que grâce à nos efforts, nos sacrifices, un investissement de 6,000 \$ et toutes les nombreuses heures de dur travail que nous avons passer à la réalisation de notre habitation idéale et que celle-ci est bien supérieure en qualité et en quantité en comparaison des normes actuellement en vigueur.

C'est pourquoi je demande une audience publique.
Veuillez recevoir madame la ministre, nos meilleurs sentiments.



Michel Charbonneau



Montréal, le 6 mai 2009.

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec(Québec)
G1R 5V7

Objet : Mandat du BAPE pour la tenue d'audience publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Madame Beauchamp,

En tant que ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) pour la tenue d'une audience publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

1- Motifs de la demande :

Le Gouvernement du Québec s'est dotée en 2006 de la Loi sur le développement durable et s'engage à adopter une stratégie de développement durable applicable à tous les ministères, organismes et entreprises du gouvernement.

Le Plan de Transport 2007 de la ville de Montréal préconise une réduction de l'utilisation de l'automobile et privilégie le transport en commun et actif pour
→ Combattre les changements climatiques et améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie de la population.

Les gouvernements, les leaders, les chercheurs et la population des plus grandes villes de tous les continents se mobilisent pour contrer les effets néfastes des GES et
d) doter d'une nouvelle vision de développement durable et d'urbanisme intégré.

Au Québec et à Montréal en particulier on dirait que les infrastructures de toutes sortes, routes, ponts, réseaux d'égout et d'aqueduc, sans compter les hôpitaux et les écoles rendent l'âme en même temps avec les coûts de réfection astronomiques.

Le projet de reconstruction du complexe Turcot, tel que proposé par le Ministère des Transport ne s'inspire pas d'une politique de développement durable d'avant-garde comme le font de plus en plus de villes, grandes ou petites partout sur la planète.

Le complexe Turcot a été conçu dans les années 1960 comme un projet d'autoroutes dédiées surtout à l'automobile et au camionnage. Est-ce qu'on doit le reconstruire sensiblement avec la même vocation, en y ajoutant un volet transport en commun? Pensons que les nouvelles infrastructures vont être là pour les prochaines quarante à cinquante années.

2- Notre intérêt dans le projet :

L'auteur est un résident de Montréal qui s'intéresse à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de Montréal et qui croit que le Québec est capable d'être visionnaire dans son projet de réaménagement du complexe Turcot.

L'auteur possède une formation en génie, en urbanisme et en gestion. Il a œuvré plus de trente ans comme ingénieur, urbaniste, administrateur et gestionnaire dans le domaine municipal. Il a participé depuis la fusion de Montréal en 2001 à plusieurs études et consultations publiques concernant entre autres le Plan d'urbanisme de Montréal, le Plan de transport de Montréal et la politique du patrimoine de Montréal.

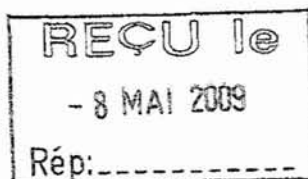
Nous croyons que le réaménagement des grandes infrastructures de transport constitue une chance unique de favoriser un nouvel urbanisme intégré pour Montréal et la région et de servir de modèle pour d'autres projets de réaménagement.

Nous avons l'intention de montrer, dans un mémoire qui serait déposé au BAPE, que dans beaucoup de grandes villes partout dans le monde, il y a des personnes et des groupes qui se mobilisent et s'engagent pour changer graduellement leurs villes sur la voie du développement durable et de l'urbanisme intégré.

En espérant une réponse favorable à notre demande, nous vous transmettons, madame Beauchamp, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Gilles Beaudry, ingénieur, M.Urb., M.A.P.



Montréal, 6 mai 2009

Madame Line Beauchamp
Cabinet de la ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7.

Objet : Demande d'audience publique pour le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal

Madame,

Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie, qui fêtera ses 20 ans cette année et qui s'est distingué par sa prise de position en faveur de l'écofiscalité comme étant indispensable dans une perspective de transport durable, requiert par la présente une audience publique pour le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal. Et ce, pour trois raisons. Nous souhaitons nous assurer :

- ❑ Que les mesures de mitigation à l'étape « préconstruction et construction » relatives à la perturbation du trafic et à la gestion temporaire des déplacements soient bien orientées vers le transport collectif et actif en prévoyant clairement des objectifs à court terme, mais surtout à moyen et long terme;
- ❑ Qu'à l'étape « préconstruction et construction », l'aménagement de nouvelles infrastructures anticipe l'implantation éventuelle de mesures de gestion durable du transport des personnes.
- ❑ Qu'à l'étape « exploitation », les efforts qui auront été consentis à la promotion et au développement des mesures alternatives à l'utilisation de l'automobile en solo durant l'étape « préconstruction et construction » soient maintenus.

Nous croyons que ces enjeux sont majeurs, autant pour les résidents de la grande région métropolitaine de Montréal que pour une grande partie de la population des arrondissements limitrophes. Nous sommes entre autres préoccupés par :

- ❑ Le contenu et l'efficacité des mesures d'atténuation prévues au point 19 du tableau 73b de l'étude d'impact¹ orientées vers la mise en valeur des transports actifs et du transfert modal de l'automobile vers des modes de transport durables avant et pendant la réalisation du projet.

GRAME

GROUPE DE RECHERCHE

EN MACROÉCOLOGIE

APPLIQUÉE

800 RUE SHERBROOKE,

BUREAU 213

LACHINE (QUÉBEC)

H8S 1H2

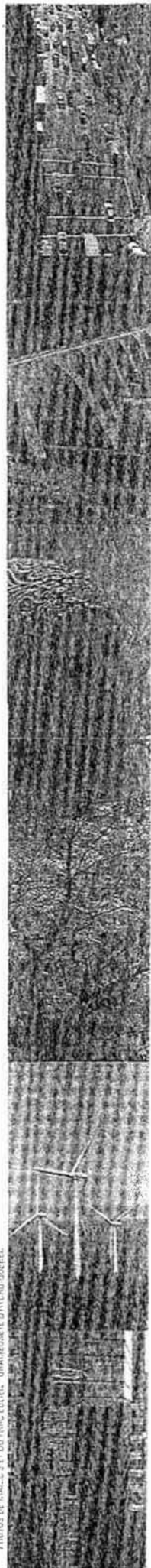
T (514) 634-7205

F (514) 634-7204

ENERGIE@GRAME.ORG

WWW.GRAME.ORG

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. PR3.1 *Étude d'impact*, rapport principal, décembre 2008. Chapitre 10 : Identification et évaluation des impacts, pp 331.





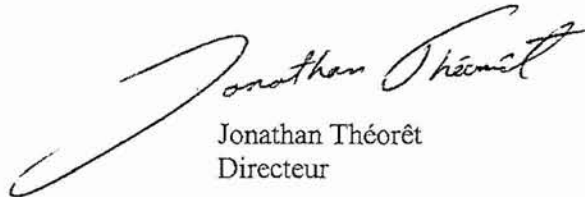
- Les priorités retenues dans le cadre du projet pendant la construction et l'exploitation afin que l'accent soit mis sur le développement d'un réseau de transport intégrant des modes de déplacement durable.

En sa qualité d'expert, le GRAME souhaite ainsi apporter sa contribution à la recherche de pistes de solutions visant à accompagner les efforts du Ministère à rendre ce projet des plus durable.

En sa qualité d'intervenant du milieu lachinois depuis plus de 10 ans, le GRAME soutient qu'il a un intérêt particulier pour la reconstruction du complexe Turcot, étant donné les impacts potentiels pouvant affectés les projets de désenclavement du district Saint-Pierre de l'arrondissement Lachine ainsi que les enjeux relatifs à l'implantation éventuelle d'un réseau de transport collectif dans l'axe Est-Ouest.

Pour ces raisons, le GRAME réitère sa position en faveur de la tenue d'une audience publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot.

Confiant de l'importance que vous accorderez à notre requête, veuillez recevoir nos remerciements anticipés et nos respectueuses salutations.

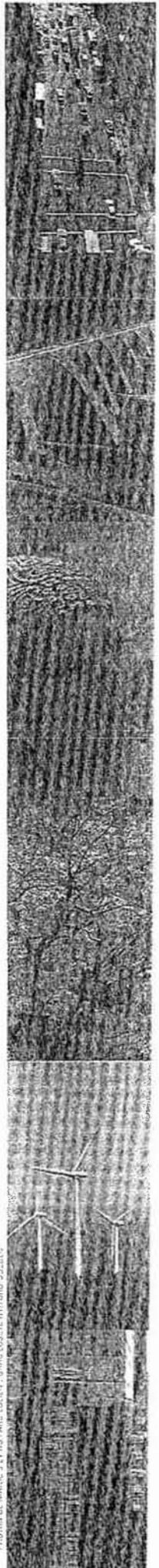

Jonathan Théorêt
Directeur

GRAME
GROUPE DE RECHERCHE
EN MACROÉCOLOGIE
APPLIQUÉE

800 RUE SHERBROOKE,
BUREAU 213
LACHINE (QUÉBEC)
H8S 1H2

T (514) 634-7205
F (514) 634-7204
ENERGIE & GRAME ORG
WWW.GRAME.ORG

PHOTOS DE MONTÉE DU PROJET TURCOT, UNAC ÉLISSE D'HYDRO-QUÉBEC



Montréal, le 8 mai 2009

Madame Line Beauchamp
Cabinet de la ministre du Développement durable,
De l'Environnement et des Parcs
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec, Qc

Télécopieur (418) 643 4143

Objet: Transmission d'une demande de tenue d'audience publique pour le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, à Montréal.

Bonjour Madame, Monsieur,

Pourriez-vous recevoir les pages qui suivent, et avoir la gentillesse de les transmettre aux personnes concernées. Aujourd'hui est la dernière journée pour formuler une demande. J'utilise donc le fax, mais peut vous transmettre un document électronique pour votre commodité.

Merci beaucoup!

Louis Bourque

Montréal, le 6 mai 2009

Objet: demande de tenue d'une audience publique relativement au projet de reconstruction de l'échangeur Turcot.

Bonjour Madame, Monsieur,

Ayant participé à l'une des deux rencontres d'information que vous avez conduite entre la population et le MTQ, j'aimerais vous demander de tenir une audience publique à ce sujet. Cela, suite à votre directive au MTQ pour la production d'une étude d'impact: cette étude peut être un document de planification si elle s'accompagne d'un processus de planification. L'audience pourrait en faire partie.

Je formule cette demande étant donné l'assurance donnée que les préoccupations du public entreront en compte dans le choix des commissaires, et des expertEs retenuEs par le BAPE. J'aimerais donc formuler brièvement mes préoccupations, qui me motivent à faire cette demande.

La *première* a trait au processus de planification, et à la concordance des orientations des différents niveaux de «gouvernement», provincial, régional et municipal. D'emblée, les questions que me pose, et que je poserai en audience concernent la justesse et la validité d'une planification régionale par projets, alors que le cumul des projets divulgués et escomptés donne lieu à un programme. L'interrelation des «projets» et segments de voirie du MTQ (résultant en une demande à laquelle doit répondre Turcot, selon le MTQ) démontre le caractère systémique du réseau autoroutier régional. Cette échelle est d'ailleurs celle où se conçoivent les complémentarités socio-économiques par lesquelles le MTQ justifie ses travaux. Le présent projet doit donc s'inscrire dans un programme, voire un plan sur lesquels peu de précision encore ont été apportées, sinon pour avouer leur inadéquation aux orientations actuelles d'aménagement, ainsi qu'au mandat renouvelé du MTQ. Il importe donc de soulever les lacunes en matière de planification des transports.

«De tout temps, les transports ont agi comme éléments structurants de l'organisation de l'espace», peut-on lire en introduction du Guide à l'intention des MRC (2004), publié par le MTQ. Il est donc crucial de relever les contradictions entre la justification, la nature et la forme des projets proposés par le MTQ d'une part, et les orientations d'aménagement de la région métropolitaine d'autre part, énoncées par plusieurs documents dont les orientation en matière d'aménagement et de mobilité sont relativement compatibles. Ces orientations sont contenues dans des documents de planification tels que le Cadre d'aménagement du MAMR (orientations

gouvernementales à l'endroit de la Métropole, les Plan et Stratégie de développement économique de la CMM et de la VdM, le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, les «directives» de la DSP de Montréal (Rapport annuel 2006), le Plan de transport et le Plan de développement durable de la VdM. Ces documents, relève Mme Florence Juncat-Adenot, livrent les contours d'une politique de mobilité durable; une recension pourrait rendre compte d'une telle politique, et pallier aux difficultés de l'aménagement «en partenariat».

Dans son étude d'impact le MTQ s'appuie sur certains éléments d'orientation contenu au Projet de schéma d'aménagement de la CMM. Le détournement de sens par omission de plusieurs énoncés d'orientation contenues au PSMAD me laisse perplexe, et mérite, je crois, un compte rendu critique. Ces omissions montrent l'ampleur des contradictions en matière de planification de la mobilité (et de l'accessibilité) qui seraient appréciables à travers un filtre administratif, géographique, sociologique, médical et aménagiste.

Passant de la forme du processus à l'évaluation proprement dite, mes interrogations concernent également la pertinence de la définition de la zone d'étude, comme celle des objets devant subir les impacts, et de l'objet produisant les impacts. Je suis très surpris que cette zone soit limitée aux abords immédiats du projet, alors que l'échangeur est défini comme une pièce maîtresse dont dépend la fonctionnalité de l'ensemble du réseau. Surpris d'entendre, lors de la rencontre d'information, que les effets cumulatifs des projets du MTQ sur les personnes et le milieu de vie n'aient pas été évalués (mais «pourraient l'être dans le cadre d'un plan de transport», de l'aveu du MTQ aux rencontre d'Avril). Cette dernière affirmation est surprenante, mais combien juste.

Similairement, et d'autant que l'audience du BAPE soit le phare d'un processus de planification, j'estime qu'elle doit être conduite avec des personnes capables d'attacher au concept d'impact ceux de coût d'opportunité et d'état souhaitable, autant d'un point de vue éthique que d'un point de vue socio-sanitaire. Ces points de vue problématique et systémique doivent être réunis dans l'étude des interactions au sein d'un milieu urbain. Car la ville est le lieu de mise en complémentarité, par des médiateurs juridiques et culturels spatialisés, d'intérêt souvent contradictoires. Et que l'état de santé des populations est sans doute le meilleur indicateur d'un impact, à court ou à long terme.

Je m'attends donc également à ce que ces expertEs soient capables d'étendre le concept d'impact environnemental à l'environnement social et humanisé qu'est la ville. Qu'ils et elles possèdent une appréciation étendue, et raffinée des processus mettant en lien la personne et la société, et celles-ci à leur environnement culturel et physique. Pourrait-il s'agir de sociologues, d'anthropologues urbain, et de psychologues de l'environnement. Qu'ils et elles aient une culture géographique et

aménagiste les obligeant à s'intéresser à l'accessibilité autant qu'à la mobilité (la première étant fonction de la composition urbaine, et de la richesse (diversité) des composantes du milieu). Que cette culture leur permette d'apprécier pleinement la valeur du projet à la lumière d'autres options d'aménagement possible.

La *deuxième* de mes préoccupations principales concerne la lecture de ces impacts, donc leurs conceptions *a priori*. Je crois qu'il faille anticiper des impacts immédiats sur la qualité de l'air, l'insécurité routière et civile, la continuité et la complexité des milieux de vie, l'accessibilité (voire la mobilité) à échelles régionale et locales, le coût d'opportunité de la mobilité pour les ménages motorisés, et ainsi de suite. Mais je crois qu'il faille aussi (surtout) anticiper les impacts sous forme de modification ou de pressions exercées sur les processus socio-culturels spatialisés par lesquels se reproduisent mutuellement les êtres et les milieux de vie.

Peut-on alors rechercher un impact du projet sur les qualités culturelles et les propriétés relationnelles de l'environnement, déterminantes d'ailleurs pour la forme d'économie revendiquée par la CMM et la VdM dans leur planification, autant que pour la revitalisation des quartiers fragiles (Revitalisation urbaine intégrée). Anticiper des impacts portant sur notre façon (nos marqueurs) de vivre ensemble (sur les mœurs sociales et routières), vu l'importance éthique et esthétique de l'infrastructure «nationale».

Peut-on aussi concevoir que l'objet qui pose l'impact ne soit pas uniquement l'échangeur mais le programme autoroutier et, sa contrepartie, l'automobile. Vu les modifications importantes et récentes du parc automobile, l'impact de la place accordée aux véhicules personnels au sein de la société, et des milieux de vie doit être bien compris, et mesuré. La modification des véhicules à laquelle je réfère est à la fois qualitative et quantitative; de véhicules utilitaires à véhicules sports, hyperpuissants, relevant du symbolisme cultuel et militaire, et donnant lieu à une conduite agressive ou pulsionnelle). Est-il possible que ces nouveaux véhicules «retirent» son conducteur de la société, de l'entendement commun, autant en l'isolant qu'en consacrant sa propre puissance?

Je m'interroge toujours sur ce qui permet à un conducteur «civilisé» de se ruer sur une piétonne «fautive», et de justifier son geste par: «Elle était dans la rue». Lui qui l'aurait défendue contre un autre type d'agression. Sur ce qui permet à un autre conducteur d'affirmer explicitement vouloir tuer pour un outrage au véhicule, ou à son droit de passage. À une conductrice de risquer la vie d'un piéton pour épargner 10 secondes ou à un professionnel de la route d'intimider en forçant son passage contre le droit élémentaire. Clairement, la route apparaît comme le lieu de construction d'une violence recouvrant l'appellation de traumatisme et d'insécurité.

Une violence commode, courante mais discrète, opposant fréquemment leurs usager motorisés et non-motorisés; à ce titre, la route urbaine forme l'espace par excellence de transgression des normes et de la règle de droit. Cette violence (cette insécurité) forme aussi la plus grande source de danger urbain; elle doit être comprise par l'étude de l'espace routier (comme structure mais aussi comme représentation et lieu de pratique sociale), et du rapport entre véhicule et conduite (c'est-à-dire de conduite sociale). Ses effets (sur le lien social, sur le développement affectif et cognitif des enfants, sur la compétence territorial des aînés) doivent être minimalement compris, et rapportés.

L'autoroute débouche sur le milieu de vie, et le traverse. À ce titre, la première question que je me pose, est de savoir quel est l'impact sur les montréalais (non-motorisés surtout) du parcours de leur milieu de vie à grande vitesse et sur des voies y donnant accès, comme y donne le «complexe» turcot, défini comme un ensemble de structures assurant la transition entre le réseau national et le milieu urbain local. Ce genre de question s'impose dès lors qu'il est question d'«intégration urbaine» d'une structure autoroutière.

Puis-je proposer que les travaux de Wilkinson et Marmot (Notamment pour l'OMS) forment l'une des bases permettant d'anticiper et d'interpréter les impacts du projet sur les gens et leurs milieux. Du moins pour le volet écosystémique du problème; leurs travaux étendus (depuis plus de 15 ans) sur les déterminants de la santé publique offrent, je crois, des prises bien conçues, et bien placées sur l'objet complexe qu'est l'écosystème urbain. Quant au volet éthique, vous savez sans doute autant que moi.

Une foule d'autres *considérations* plus détaillées méritent d'être évoquées. Par exemple la validité du postulat socio-économique du MTQ (pôles d'emploi et pôles résidentiels à relier par des voies primaires fluides, schématisé sur leur site internet), face à ceux de la région, centrés sur le développement humain et la qualité de l'interaction humaine; la contradiction intéressante entre la nécessité (avouée au BAPE) de «rendre ces infrastructures le plus transparentes possibles» et leur mise au sol sur remblais; la fonction sécuritaire de l'augmentation des vitesses permises par la configuration des voies; l'insécurité posée par la perte de visibilité (par l'inertie automobile) et la formation de parcours prévisibles et parfois isolés; l'incorporation au projet d'éléments appartenant (permettant) par définition à des milieux de vie denses et complexes (transport collectif) ou encore, à des milieux sûrs et sans nuisances (transport actif); le secret entourant l'état des structures, et la possibilité d'en récupérer certains éléments (comme les piliers); la validité ou la légitimité des modèles prévisionnels de la demande employés MTQ, n'incorporant pas de possible changement modal des usagers, de l'auto vers le transport alternatif ou encore, n'incorporant pas les objectifs de réduction des déplacements formulés par d'autres instances gouvernementales, Etc.

Le projet du MTQ inclus certains objectifs d'amélioration du cadre de vie, par des propositions intéressantes, mais qui me semblent d'emblée insuffisantes vu l'ampleur des investissements. Je souhaite donc enfin que les expertEs retenues par le BAPE puissent saisir les possibles et contraintes d'aménagement du milieu de vie local, en termes de géographie humaine et physique, dans toute leur ampleur. Cela, afin de remettre en perspective la raison d'être du projet, et la formulation des options devant y répondre.

Une chose m'apparaît souhaitable, et prévisible. Étant donné l'ampleur et l'interconnectivité des projets actuels du MTQ dans la région montréalaise, les impacts dont notre société attend légitimement la juste compréhension et mesure, se posent d'emblée dans toute leur complexité. Je crois que dans de telles conditions, le BAPE devrait se donner les moyens de les saisir, sinon de saisir la nature de l'insaisissable. Dans un tel cas, le MTQ se verrait contraint de présenter un programme, et une démarche de planification permettant de les mesurer, sans se soustraire à la complexité d'une intervention urbaine. Il est fort à parier que les contradictions entre les projets du MTQ, et les directives des ministères intégrant la pensée complexe (MAMR, MSSS, MEDDP) se trouveraient alors grandement atténuées. Quant à la capacité d'entamer des projets, je crois qu'il existe une capacité d'action prompte des collectivités dans des projets moins litigieux, et plus simples... rénover écoles, logements ou encore, procéder à la réfection des infrastructures locales pour lesquelles des références visant à réduire les nuisances urbaines font maintenant école parmi les aménagistes. Quant aux projets régionaux, je demeure persuadé qu'une menace contrôlée ne justifie jamais une mauvaise planification. Je souhaite longue et féconde vie à ce processus.

Je vous remercie pour votre considération, en espérant contribuer à l'atteinte de nos objectifs de société.

Très bien à vous,

Louis Bourque,

Montréal, le 8 mai 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, bd René-Lévesque est, 30^e étage
QUÉBEC, Qc
G1R 5V7

Objet : Requête d'audiences publiques sur le projet du Complexe Turcot

Madame la ministre,

Je suis une citoyenne du Village des Tanneries, plus précisément de la rue Cazalais nord dont tous les bâtiments sont visés par une expropriation.

J'ai eu beau me présenter à presque toutes les séances d'informations du MTQ, je ne me suis jamais sentie pleinement renseignée sur le projet de reconstruction. On y a beaucoup parlé de fin de vie utile de l'échangeur, mais non spécifiquement de l'A720, qui est pourtant la cause de nos angoisses.

C'est ainsi que je finis par comprendre, des jours plus tard, par des recherches personnelles de diverses manières et beaucoup de réflexion, que la rue Cazalais nord est sacrifiée pour :

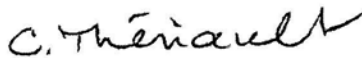
- ajouter deux voies sur l'A720 et donc, augmenter l'offre autoroutière, et par conséquent l'augmentation de pollution tout en nous faisant croire que de nouvelles technologies automobiles seront créées aux États-Unis!!! Augmentation de l'A720, donc, qui n'est pourtant ni une autoroute nationale, ni nécessaire parce qu'incomplète et donc, pressions à venir pour un chantier de la rue Notre-Dame est à mousser;
- « mise aux normes » de sécurité, comprendre qu'il s'agit ici d'élargir toutes les voies actuelles pour plutôt importer des normes rurales en ville et faire ainsi passer la vitesse permise à Montréal de 70km/h à 100 ou 110km/h. Faut-il craindre ensuite une pression sur les autres autoroutes urbaines selon les nouvelles normes de l'A720?;
- mettre tout ce chantier sur remblais, le pire des scénarios urbains. Est-ce que ce choix est dicté par les entreprises de béton et de carrière plutôt que par une définition du MTQ?
- gagner du temps parce qu'il me semble que le MTQ ne sachant pas trop comment agir sur les bretelles au-dessus du Centre Gadbois, qui sont pourtant les plus problématiques, commence sur l'A720 qui est plus récente de 10 ans et que cela lui donnera le temps de trouver la solution à l'échangeur et à n'y travailler qu'à la fin alors qu'il s'agit du plus urgent;

Je suis scandalisée par la désinvolture tant du MTQ, du Ministère de l'environnement qui nie les engagements de Kyoto, que par la Ville de Montréal qui ne s'est jamais commise contre l'expropriation de ses citoyens actuels, payeurs de taxe inconsiderés, peut-être parce qu'il s'agit d'un quartier qui ne paye pas assez de taxes foncières? Par ailleurs, lors de la construction de la dite A720, il n'y a que 30 ans, beaucoup de logements ont été détruits sur la

même rue Cazalais, sur la rue St-Jacques ainsi qu'un parc et des commerces dont au moins une épicerie.

Nous n'avons jamais senti l'intérêt du MTQ à considérer d'autres options plus écologistes, garantes d'un futur durable pour l'humanité. Au contraire, au nom d'un « progrès » inévitable, on nous propose les mêmes erreurs du passé, pire, le seul progrès est d'augmenter la taille de cette cicatrice urbaine qui fera passer, au mieux, le Village des Tanneries en une « bande de Gaza » enclavée, au pire, le fera disparaître à petit feu puisqu'il n'y restera plus assez de gens pour assurer la pérennité d'une communauté viable. On déloge des citoyens de Montréal pour favoriser un étalement urbain sans cesse croissant qui nous mène inévitablement à augmenter l'emprise humaine au détriment de la nature (faune et flore). Montréal devient une destination économique, de moins en moins attrayante comme milieu de vie pour des citoyens modestes et/ou adeptes de verdure. Montréal, une ville où îlots de chaleur, hausses de parcomètre, de trafic, de bruits, réduction de surface habitable locative accompagnée d'une augmentation monétaire, mènent à sa désertion.

De plus, la construction de l'autoroute 30 réclamée depuis des décennies pour désengorger Montréal et qui, enfin, se met en branle, n'aurait tout à coup plus d'impact sur la réduction du trafic urbain. Cherchez l'erreur et essayons de comprendre!!!



Carole Thériault

Monday May 4th, 2009

Mme Line Beauchamp
Minister of Sustainable Development, Environment and Parks

Subject: Turcot reconstruction project

As a resident of St Henri and a member of the Comité des Citoyens du Village des Tanneries (CCVT) I am writing today with the following three requests:

- 1) To formally request that public hearings be held** regarding the proposed Turcot reconstruction.
- 2) To request that the scope of the hearings be broadened** so as to take into account other major transportation infrastructure projects planned for the region of Montreal.
- 3) To request that the start of the hearings be delayed to the fall**, in order to give community groups sufficient time to organize the information and assist local citizens in fully participating in the BAPE process.*

Thank you in advance for your support in this important matter.

Respectfully,

Jody Negley

* The struggle to obtain information, to understand the full impacts of the reconstruction and to inform others in the community, has been a full time job for many citizens and community organizers over the last year:

Many have expressed a sense of deep anxiety, uncertainty, conflict and denial regarding the possible expropriation of their home.

This anxiety is compounded by a growing realization that the health impacts of living close to a high traffic road are currently at already unacceptable levels.

- Given the numerous scientific studies linking car emissions to increased illness and morbidity in local populations;
- Given the overwhelming criticism by urban planning experts regarding the project's disregard of sustainable mobility standards;
- Given the awareness that there is already a shortage of affordable and low cost housing in Montreal and that an exodus from the community has already begun...

The Turcot reconstruction project as currently proposed by the MTQ is unacceptable and must be challenged by means of public hearings. The local groups and citizens most affected by the reconstruction are currently exhausted and overwhelmed by the volume of issues that must be addressed, during what is intended to be a democratic and participatory process.

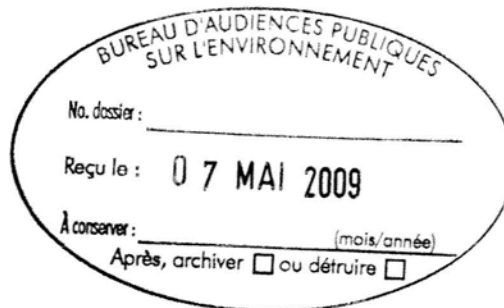
Bouliane, France

De: Allen F Mackenzie [allenfmackenzie@gmail.com]

Envoyé: 16 avril 2009 15:24

À: Beauchamp, Line

Objet: Demande de présentation auprès du BAP



----- Forwarded message -----

From: Allen F Mackenzie <allenfmackenzie@gmail.com>

Date: 2009/4/14

Subject: Demande de présentation

Bonjour,

Veuillez trouver ci-inclus une demande pour présenter un projet de développement sur le territoire autour de l'échange Turcot ainsi qu'un article de fond sur le projet Lac-a-la-loutre.

Merci

--

Allen F Mackenzie
Directeur
La société du développement Lac-a-la-loutre
6225 Place Northcrest
Suite 111
Montreal, Qc
H3S 2T5

Cell.: 514 886 8489
Bur.: 514 344 1080
Télé.: 514 344 1080
allenfmackenzie@gmail.ca
www.lacalaloutre.org

--

Allen F Mackenzie
Consultant
6225 Place Northcrest
Suite 111
Montreal, Qc
H3S 2T5

Cell.: 514 886 8489
Bur.: 514 344 1080
Télé.: 514 344 1080
allenfmackenzie@gmail.ca

2009-04-17

Cabinet du Ministre
Ministère du Développement durable,
de l'environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
75, boul. René Lévesque Est,
30^e étage Québec (Québec)
G1R 5V7

RÉ : Audience Publique
Redéploiement de l'échange Turcot

Madame la Ministre,

La présente est une demande pour une audience auprès de votre ministère dans le cadre des audiences publiques sur le projet de redéveloppement de l'échange Turcot.

Le but de notre présentation est de vous faire part de notre projet ``Le Lac à la loutre`` (www.lacalaloutre.org).

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à notre demande et nous attendons confirmation de notre rendez-vous auprès de la commission.

Allen F Mackenzie
Directeur
Conseil du Lac à la loutre
(514) 886 8489

Au nom du Conseil d'administration de La société du développement Lac à la loutre

Jean Fortier
Directeur
(514) 570 4853

Jacques Beique
Directeur
514) 288 7462

*PRÉSENTATION POUR LE
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT
(BAP)*

*Le redéploiement du territoire de l'ancienne cour de triage Turcot et du
carrefour des autoroutes 15 et 20, dans l'Ouest de Montréal.*

et

*Le projet Lac-à-la-loutre
(www.lacalaloutre.org)*

*PAR
FORTIER, Jean E.*

MONTRÉAL, AVRIL 2009

(DISPONIBLE EN ANGLAIS)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Résumé.....	3
Localisation.....	3
Contexte historique	4
Les conditions actuelles.....	6
Le projet.....	6
Recommandations.....	7
La reconstruction.....	8
Les transport.....	9
Les Loisirs.....	9
Énergie et recyclage.....	10
Un musée à grande échelle.....	10
Une vision à très long terme.....	10
Les retombés.....	11
Conclusions.....	11
Références bibliographiques.....	12

Résumé

En plein cœur de Montréal, la reconstruction inopinée d'un échangeur et d'un tronçon d'autoroute, dans un vaste espace déstructuré, offrait une occasion exceptionnelle d'intervention urbaine. Situé entre le Parc national du Canal Lachine et l'escarpement Saint-Jacques, l'immense étendue laissée en friche par l'abandon de la gare de triage Turcot recèle un riche patrimoine et un grand potentiel de développement économique. La Société de développement du Lac-à-la-Loutre propose des pistes de développement dans le but de faire de l'autoroute 20 une entrée de prestige, plus naturalisée, pour la métropole, d'y intégrer davantage le canal Lachine et les vestiges du lac à la Loutre. On voudrait atténuer les impacts négatifs sur les populations environnantes et associer le projet du nouvel hôpital à la cité universitaire. On souhaiterait incorporer au complexe de biotechnologies un carrefour multimodal, à l'intersection des deux autoroutes, là où plusieurs modes de transport en commun se rencontrent. En continuité d'un bâti urbain en transformation et d'installations sportives existantes on ancrerait le caractère récréo-culturel du quartier par l'implantation d'équipements collectifs de spectacles et de sports. Les vastes espaces en transformation, à proximité d'une clientèle de choix, laissent présager des possibilités concrètes dans les domaines du solaire thermique, de la géo-cryogénie et la géothermie.

Localisation

Le projet se situe dans le sud-ouest de Montréal, sur une bande de terrain d'une longueur de 4,5 kilomètres, comprise entre les rues Saint-Jacques et Saint-Patrick. L'espace occupe une superficie d'un peu plus de 450 hectares, de chaque côté de l'autoroute 20, entre la rue Dollard, à La Salle, et la montée Glen à Westmount, allant de l'escarpement Saint-Jacques au Canal Lachine.

Contexte historique

Dès le début de la colonie, voyageurs et coureurs des bois empruntaient le lac à La Loutre pour se rendre au poste de Lachine, dans les pistes des premiers habitants du continent. Après s'être rendu près de la ferme Saint-Gabriel par le fleuve ou par le chemin «Bas» de Lachine, ils effectuaient un portage vers le nord, jusqu'à l'emplacement actuel du marché Atwater (déjà à l'époque un rendez-vous de commerce). De cette extrémité est du lac, ils pouvaient pagayer sur quelques 7 kilomètres, pour atteindre le bas de la côte Saint-Pierre. Il leur restait moins d'une demie lieue à parcourir à pied pour déboucher en amont du Sault Saint-Louis, dernier obstacle naturel avant les rapides des Cèdres (Beauharnois), ou le Long-Sault (Carillon).

Le drainage mal ajusté de l'époque postglaciaire avait laissé, en renflement du ruisseau Saint-Pierre, un lac peu profond d'une longueur d'un peu plus d'une lieue (6km). Recueillant les eaux du plateau de la côte Saint-Luc, jusqu'à la côte de Liesse, le cour d'eau intermittent comptait sans doute plus de familles de castors que de loutres, occupés à en maintenir le niveau le plus haut possible.

À peine cinquante ans après la fondation de Ville-Marie, en 1697, Chaussegros de Lery entreprit de détourner la décharge du lac, vers la Pointe à Callière, afin d'alimenter un moulin. Même si l'entreprise fut un échec pour ce qui est de la navigabilité, il permit l'établissement de tanneries, première source importante de pollution des faubourgs de Montréal. En 1701, année de la Grande Paix, les Sulpiciens confièrent à l'ingénieur Gédéon de Catalogne la canalisation de l'extrémité ouest du lac, mais il se buta à un socle rocheux infranchissable (secteur appelé justement Rockfield par la suite).

Les travaux ne reprirent au dix-neuvième siècle qu'avec la conjonction de nouvelles techniques et de capitaux britanniques. Complété en 1825, l'ouvrage comprenait sept écluses. En plus d'excavations en tranchées réalisées en amont du lac à la Loutre, on construisit un système de digues pour confiner les eaux du lac en un canal d'une vingtaine de mètres de large. Le niveau supérieur de la nouvelle voie d'eau dépassait celui de l'ancien lac. Il ne restait donc plus que

marais asséchés de ce qui constituait le plan d'eau original. Le surplus était drainé par l'ancien canal Saint-Gabriel qui s'écoulait au nord du nouveau canal, dans l'axe actuel des rues Saint-Jacques et William.

L'un des premiers tronçons de chemin de fer au Canada, le Montréal and Lachine Railway, occupa le lit asséché de l'ancien lac à la Loutre (aussi désigné parfois comme lac Saint-Pierre). Acquis plus tard par le Grand Trunk, ces terrains constituèrent la cour de triage Turcot, connue jusqu'à récemment.

À la fin du dix-neuvième siècle, on reproduisit une canal similaire, parallèle, au sud. Pour amener l'eau des rapides de Lachine vers l'usine de filtration Atwater, on utilisa la même formation géologique, en endiguant la partie comprise entre le lac à la Loutre et le promontoire de Verdun, jusqu'au déversoir Saint-Pierre. En fait, les bassins de l'aqueduc reposent à peu près au niveau du lit de l'ancien lac.

De chaque côté de ces deux canaux, il résulte des dépressions, sous les niveaux des digues. Ces cuvettes causeront des problèmes sanitaires importants, jusqu'à nos jours. Parce qu'une partie de la ville de Verdun se situe sous le niveau du canal de l'Aqueduc, ses eaux de surface se drainaient mal, jusqu'à ce qu'on aménage des égouts pluviaux complémentaires, il y moins de dix ans. Le bâti de Verdun témoigne de cette anomalie par l'absence de sous-sols dans la plupart des maisons ouvrières des vieux secteurs.

Mais les conséquences de l'endiguement du lac à la Loutre en canal ont eu des conséquences encore plus graves pour Montréal pendant plus d'un demi-siècle. Jusqu'à la construction du collecteur Saint-Pierre, vers 1890, les eaux de ruissellement venant de la Côte Saint-Pierre, de Notre-Dame de Grace ou de la Côte Saint-Antoine ne trouvaient plus moyen de s'écouler librement vers le fleuve. Contrairement à la croyance populaire, à l'origine les eaux de l'ouest de Montréal ne coulaient pas vers la Pointe à Callière, mais vers le fleuve, à la hauteur de l'Île des Sœurs.

La construction du canal Lachine, et le maintien de son niveau plus haut que le lac d'origine, forçaient l'écoulement des eaux, d'ouest en est, dans l'axe de l'actuelle rue Notre-Dame. Résultat : on assistait périodiquement à des

inondations dévastatrices dans Saint-Henri («Les Tanneries») et aux alentours de la gare du Grand Trunk, dans le Griffintown. Paludisme, choléra et autres fléaux urbains y étaient le lot de populations ouvrières logées dans des conditions d'insalubrité insoutenables.

On aurait sans doute pu pallier à ces cataclysmes en ouvrant périodiquement les écluses du canal, mais déjà plusieurs industries jouissaient du pouvoir hydraulique et hydroélectrique de l'ouvrage. En fait le courant était tellement fort dans le canal qu'on du se résoudre à l'élargir, non pas à cause du trafic, mais de la difficulté des premiers vapeurs à le surmonter.

Le projet

Au printemps 2006, un groupe de citoyens préoccupés par le développement économique de leur quartier et par l'imminence de la transformation du carrefour autoroutier décida résolument de prendre l'initiative. Le premier concept mis de l'avant fut de promouvoir l'idée de voies d'accès plus écologiques, peut-être inspirées par les «parkways» du milieu du vingtième siècle. De toute façon on résolut «qu'il fallait rendre à la nature un peu de ce qui lui avait été enlevé», dans le respect du patrimoine de Montréal.

Afin de formuler l'ébauche du projet, et pour accompagner le groupe dans l'illustration de sa démarche, la société d'architectes et d'urbanistes Béïque, Thuot, Legault et associés proposa ses services à titre bénévole. D'ailleurs, aucune des personnes impliquées dans le projet ne touche de rétribution, ni ne possède d'intérêt commercial dans l'aventure.

Les conditions actuelles

Au milieu des années soixante, on a construit un immense échangeur, au carrefour des autoroutes 15 et 20. Parce que le canal Lachine servait encore de voie d'accès à quelques usines, et pour enjambrer les rails du CN, on érigea, en hauteur, un ensemble de bretelles qu'il faut maintenant démolir. Des millions de tonnes de bétons devront être déplacées, et le Ministère provincial des Transports a déjà fait l'acquisition de l'ancienne cour Turcot pour l'entreposage transitoire. Les nouvelles structures seront de dimension beaucoup plus modeste, en retrait le long de l'escarpement. À elles seules, elles libéreront des

dizaines d'hectares, particulièrement dans le voisinage du nouveau Centre universitaire de santé McGill (le CUSM). Juste au nord de l'autoroute 20 et de l'ancienne gare de triage à décontaminer, s'étend l'escarpement Saint-Jacques, vaste espace vert en naturalisation que plusieurs citoyens de Montréal voudraient voir transformé en parc.

À l'extrémité ouest, les terrains de l'ancienne cour Glen attendent la construction du futur campus du Centre Universitaire de Santé McGill. Un peu plus au sud, on retrouve une zone industrielle vétuste, et un quartier résidentiel en début de mutation.

On a délimité deux zones d'intervention sur le territoire. Tout ce qui se situe au nord de la rue Notre-Dame est presque exclusivement la propriété des différents gouvernements. L'espace peut faire l'objet d'un développement concerté, sans implication directe du secteur privé. Pour ce qui est des étendues comprises entre les rues Saint-Patrick et Notre-Dame, occupées aux deux tiers par des commerces de toutes natures, elles doivent faire l'objet d'interventions planifiées par la ville et ses arrondissements.

Recommandations

Suite à des réunions du panel de bénévoles recrutés dans différentes sphères d'activité, on formula les principaux thèmes autour desquels on voulait articuler les recommandations de projet.

- Faire de l'autoroute 20 un accès de prestige de Montréal;
- y intégrer les éléments naturels et patrimoniaux comme la corniche Saint-Jacques, le canal Lachine, les vestiges du lac à la Loutre.
- Atténuer les effets sonores et visuels des pistes autoroutières et des voies de chemin de fer, sur les quartiers avoisinants.
- Créer un pôle de correspondance des différents modes de transport en commun, à proximité du centre hospitalier, de la cité universitaire et du nouvel échangeur.
- Intégrer le projet existant du nouvel hôpital à un parc de biotechnologies, dans la zone de mutation industrielle.

- Favoriser le développement d'une cité étudiante, dans la continuité du tissu urbain existant, à proximité du centre-ville.
- Intégrer les équipements récréo-touristiques et récréo-sportifs à un nouvel ensemble adjacent au Parc du Canal Lachine.
- Favoriser le développement de technologies émergentes comme la géothermie, le solaire thermique, les banques thermiques et le chauffage collectif.
- Développer des thèmes porteurs à l'échelle du territoire du nouveau parc, axés sur les transports, la connaissance de nos origines, les sciences de la vie.

La reconstruction

Il est d'ores et déjà acquis que toutes les structures de l'échangeur Turcot et de l'autoroute 20 sur 4 kilomètres seront démolies, et reconstruites au coût de 1,5 milliards. Les voies de chemin de fer seront déplacées vers le nord, près de l'escarpement, de même que l'autoroute à six pistes. Toutes les structures de l'échangeur seront dorénavant construites «au niveau du sol».

Le comité recommande qu'une attention particulière soit accordée à l'architecture de la route pour qu'elle soit mieux intégrée dans le milieu naturel qu'elle traverse.

La thématique principale du projet est le rétablissement d'une partie du lac à la Loutre dans le lit duquel on avait installé la cour de triage. De dimension bien plus modeste (à peine un quart de l'étendue originale) le plan d'eau reconstitué formerait l'élément central d'un parc de plus de vingt-cinq hectares, relié au Parc du Canal Lachine par des canaux passant sous la rue Notre-Dame.

La construction du nouveau centre hospitalier à l'extrémité ouest du projet a tout de suite retenu l'attention des urbanistes qui ont réalisé le besoin de le relier aux infrastructures de transport, au tissu urbain environnant et d'en développer tout le potentiel de rayonnement académique et économique. C'est aussi dans ce quartier qu'on retrouve le plus de terrains laissés vacants par la réduction de la taille des échangeurs et des bretelles d'accès.

Les transports

Un nœud de communication exceptionnel s'offre sous l'intersection des deux autoroutes, à l'emplacement de l'actuel échangeur Turcot. Au nord du complexe hospitalier, le métro et le train de banlieue de l'Agence Métropolitaine de Transport se rencontrent à la gare Vendôme. En aménageant un corridor sous le CUSM, vers le bas de la côte Glen on pourrait relier l'ensemble à une gare interurbaine de Via, et à une éventuelle ligne de tramway aéroport/Vieux Montréal. Les liens entre les usines pharmaceutiques, les laboratoires de biotechnologies du nord et de l'ouest de l'île, et même de l'extérieur, se consolideraient autour du pôle universitaire, par la construction de ce centre intermodal.

Afin de diminuer les coûts de construction des infrastructures, mais surtout pour libérer le centre-ville et les quartiers résidentiel des dangers et inconvénients séculaires du passage des trains de marchandise, le comité recommande de restreindre le passage des voies de chemin de fer aux trains de passagers. La conséquence directe de cette décision serait de limiter l'usage du pont Victoria au transport en commun, et de le munir de caténaires. Plus économique que la construction de nouveaux liens avec la Rive-Sud, cette mesure pourrait alléger la pression logistique que l'immense chantier de reconstruction créera sur les transports, dans toute la région.

Les loisirs

Quand le groupe a tenté d'interpréter les lignes de forces qui animaient déjà l'espace, il a noté la présence du centre sportif Gadbois, juste à côté du canal, pratiquement sous l'échangeur. Parallèlement, la question de l'emplacement idéal pour un stade ou un amphithéâtre pour concerts populaires a été soumise à des professionnels de l'industrie. Ils sont unanimes à dire que le carrefour de deux autoroutes, et la présence de correspondances multimodale procurerait le genre de visibilité et de marché que plusieurs grandes villes américaines exploitent déjà.

Énergie et recyclage

Pour rentabiliser des équipements collectifs de géothermie, de solaire thermique ou de chauffage et climatisation collectifs, il faut disposer de grands espaces, économiquement aménageables, à proximité de clientèles variées, importantes et denses.

Il faudra déplacer des quantités gigantesques de sols et de bétons, à l'intérieur même du périmètre désigné, justement à cause de la densité de population environnante. Les initiateurs du projet proposent d'exploiter cette conjoncture unique, au bénéfice de la qualité de vie des populations limitrophes.

Un musée à grande échelle

On voudra créer une impression durable sur le voyageur par un musée à grandeur de parcours. Déjà conditionné par l'idée des transports, l'automobiliste venant de l'ouest pourra entrevoir quelques engins du musée ferroviaire installé sur le site d'un des premiers trajets du Canada, dans les anciens ateliers civils et militaires de la Canadian Car. Puis il cheminera à travers le parc en côtoyant des vestiges de la période glorieuse de la navigation fluviale. Il débouchera finalement sur un panorama d'avenir, la cité de la santé et le profil de la ville se détachant de la colline.

Une vision à très long terme

Le groupe de travail a voulu que soit pris en considération des objectifs environnementaux à très long terme. Si le projet marque son milieu comme il est souhaité, il aura été l'une des dernières occasions de façonner l'urbanisme de l'ouest de Montréal avant longtemps. Mais c'est aussi un souhait qu'à long terme, l'endroit retrouve encore d'avantage sa morphologie originale. Les structures du canal iront en se dégradant, et la nature reprendra un jour ses droits. Les initiateurs du projet veulent rendre leur démarche compatible avec l'évolution naturelle du milieu. En limitant les nouvelles constructions à un minimum, et en anticipant même la réduction éventuelle des infrastructures remplacées, ils voudraient que soit prise en considération la possibilité de rendre encore d'avantage la région à sa nature originale, serait-ce sur une très longue période.

Les retombées

Le développement de ce projet repose sur le postulat que l'on peut maximiser l'impact économique en améliorant la qualité de vie et de communication des quartiers environnants. L'approche traditionnelle aurait voulu qu'on tente de développer les terrains vacants en y attirant des constructions neuves. Les études sur les retombées fiscales ont démontré que la densification des quartiers avoisinants, en particulier la transformation de la rue Saint-Jacques, de Westmount à Montréal-Ouest, et la transformation de Ville-Émard jusqu'à LaSalle apporteront un accroissement sensible des valeurs foncières. Les infrastructures existantes peuvent accueillir aisément cette croissance mais sans transformation profonde de la vie de ces quartier. Elle sera plutôt l'occasion d'améliorer les communications locales et l'accès à de nouveaux espaces verts

Conclusions :

La reconstruction de l'autoroute 20 offre une occasion unique de réfléchir sur la meilleure utilisation qu'on veut faire des terrains laissés vacants, et de l'impact qu'on souhaite créer sur les quartiers avoisinants. À cause de leur présence importante sur ce territoire, les trois paliers de gouvernement sont interpellés dans des aménagements qui nécessiteront de toute façon de sommes colossales. Mais il revient d'abord à la Ville de Montréal et à ses arrondissements d'établir les objectifs de son développement.

Références bibliographiques

BEÏQUE, LEGAULT, THUOT et Ass, Recueil de plans et étude, lacalaloutre.org

DESLANDRES, Dominique, DICKINSON, John A., HUBERT, Olliver, *Les Sulpiciens de Montréal. Une histoire de pouvoir et de discrétion* : Montréal, Fides, 2007.

DESLOGES, Yvon, GELLY, Alain, *The Lachine Canal. Riding the Waves of Industrial and Urban Development*: Montréal, Septentrion, 2002.

LITALIEN, Raymonde, PALOMINO, Jean-François, VAUGEOIS, Denis, *La Mesure d'un Continent, Atlas historique de l'Amérique du Nord* : Québec, Paris , Septentrion, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007.

ROBERT, Jean-Claude, *Atlas historique de Montréal*: Montréal, Art Global, Libre Expression, 1994.

ROBINSON, Arthur B., ROBINSON, Noah, SOON, Willie, *Environmental Effects of Increased Atmospheric Carbon Dioxide*, *Journal of American Physicians and Surgeons*, (2007), vol. 12, p. 79-90.