

## **Projet de réfection du complexe Turcot**

### **Présentateurs :**

Alain Dubé, directeur du Bureau des projets Turcot et St-Pierre, Direction de l'île de Montréal du Ministère des transports du Québec  
Bernard Caron, directeur de la direction l'île de Montréal du Ministère des transports du Québec  
Pierre Hurtubise, Associé principal, Octane - Architecture stratégique et communication

### **Personnes présentes :**

Alexandre Campeau-Vallée de la Revitalisation urbaine intégrée du Quartier Saint-Pierre  
Annie Rochette du Centre d'écologie urbaine de Montréal  
Carine Discazeaux de Vélo Québec Association  
Coralie Deny du Conseil régional de l'environnement de Montréal  
Daniel Bouchard du Conseil régional de l'environnement de Montréal  
Danielle Casara du Conseil régional FTQ Montréal Métropolitain  
Dominique Daigneault du Conseil central du Montréal métropolitain CSN  
Éric Notebaert de l'Association Canadienne des Médecins pour l'environnement  
Sarah-Maude Guindon de Mobiligo  
Jean Laplame  
Jérôme Normand d'ENvironnement JEUnesse  
John Burcombe du Mouvement Au Courant  
Jonathan Théorêt du Groupe de recherche appliquée en macroécologie  
Judith Racine de Transport 2000 Québec  
Karel Mayrand de la Fondation David Suzuki  
Leila Copti, consultante en relations publiques et communication  
Nadège Gaillard de Voyagez Futé  
Patrick Asch d'Héritage Laurentien  
Patrick Bonin de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique  
Pierre Brisset du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve  
Sidney Ribaux d'Équiterre  
Valérie Simard du POPIR-Comité logement

### **Contexte :**

L'infrastructure est en fin de vie utile, il y a des travaux d'urgence récurrents, le MTQ investira plus 200M\$ pour l'entretien de la structure jusqu'à la fin de sa durée de vie utile prévu pour la fin de 2017.

C'est une zone urbaine diversifiée de 7 km par 3 km, limitée au sud par le lieu historique du parc du Canal Lachine et le canal de l'Aqueduc, au nord par la falaise Saint-Jacques, la zone contient des bâtiments institutionnels (Centre Gadbois, futur CUSM, etc.), une usine de filtration pour l'eau potable etc. Il y a beaucoup de barrières géographiques physiques qui séparent les différents quartiers. C'est un secteur en requalification grâce notamment à la mise en valeur des abords du canal Lachine

**Objectifs :**

- 1- Réhabilitation des infrastructures à un coût moindre
- 2- Maintenir la circulation routière et ferroviaire pendant les travaux
- 3- Augmentation de la largeur du corridor ferroviaire à 63 mètres pour faire passer le corridor ferroviaire de 5 à 8 voies (en prévision de l'amélioration des services de transport collectif en mode lourd)
- 4- Améliorer la fonctionnalité, la sécurité, la fiabilité afin d'atteindre les nouvelles normes sismiques et de respecter les normes actuelles de sécurité en ajoutant des accotements. Présentement, en raison de la configuration, quand il y a des accidents, l'ouvrage est fermé. Il y a environ 740 accidents par année donc les voies sont fermées deux fois par jour en moyenne, ce qui a un impact important sur l'économie et la santé.
- 5- Désenclaver la cour Turcot entre la falaise et l'autoroute aux fins de développement pour la création d'un quartier axé sur le transport collectif et actif (Transport Oriented Development et People Oriented Development)
- 6- Améliorer l'environnement et la qualité de vie
- 7- Diminuer les coûts d'entretien pour générations futures. Les voies de circulation sur piliers ou en structure coûtent en entretien environ 10 fois plus qu'une voie de circulation au niveau du sol. Le MTQ paye actuellement environ 90M\$ par année en entretien. Avec le nouveau projet Turcot, les coûts devraient baissés de 18M\$ par année. Le développement durable c'est aussi prendre les décisions aujourd'hui afin d'alléger le fardeau financier des générations futures.

**Solution retenue :**

- Reconstruction de 4 échangeurs avec capacité routière minimale actuelle
- Modification de sections des autoroutes 15, 20, et 720
- Déplacement des voies principales du CN vers le nord
- Création du boulevard Pullman pour desservir le futur quartier du Canal et relier les différents arrondissements de Montréal
- Mise en place de mesures transport collectif ou protection du potentiel de développement de différents projets de transport collectif présentement à l'étude.

Le principal défi est de maintenir les fonctionnalités routière et ferroviaire pendant les travaux à la fois d'entretien des structures existantes et de mise en œuvre des nouvelles infrastructures.

**Éléments clés :**Voies réservées

Le MTQ va réaliser pour une première fois des voies réservées en site propre sur le réseau autoroutier à Montréal. Une voie réservée par direction entre l'échangeur Angrignon et la rue Pullman en vol de voie et en voies supplémentaires vers le centre-ville dans l'échangeur ou il n'y a que 2 voies pour les mouvements principaux. Les voies

réservées seront prolongées vers l'ouest et vers le pont Mercier (route 138) avec la réfection de l'échangeur St-Pierre en 2018.

#### Reclassification d'une autoroute

L'autoroute Ville-Marie ou autoroute 720 (A720) va être reclassée en route nationale avec une réduction de la largeur des voies. L'objectif du MTQ est d'éliminer les autoroutes dans le centre-ville de Montréal. Un traitement urbain et des mesures incitatives afin d'y réduire la vitesse sont prévues.

#### QUESTION :

Est-ce que l'A720 va permettre 5 voies de circulation par direction ?

#### RÉPONSE :

Le décret gouvernemental exige de respecter les différents documents déposés au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. La documentation déposée présente un projet avec 4 voies de circulation par direction. Il est important de noter que certaines de ces voies sont des voies de convergence/divergence pour la fusion des bretelles de l'échangeur Turcot ou encore servent aux manœuvres sécuritaires pour les entrées et sorties à la future route 136.

#### QUESTION :

Quel est l'impact de la réduction des voies de circulation sur l'A720 sur les volumes de circulation?

#### RÉPONSE :

Les décisions à ce sujet ayant été prises dernièrement, l'analyse de ces choix sera faite dans le cadre de l'avant-projet définitif. Une réponse devrait être disponible en juin 2011.

#### Création d'un parc

Le MTQ a préservé une bande de 30 mètres au pied de la Falaise St-Jacques afin d'agrandir l'éco-territoire.

#### QUESTION :

Pourquoi ne pas avoir accepté la recommandation de réserver un espace de 100 mètres au pied de la Falaise St-Jacques?

#### RÉPONSE :

La superficie retenue vient de la recommandation du mémoire de la ville de Montréal et retenue dans le rapport du BAPE. Le MTQ a laissé cette décision d'aménagement à la ville de Montréal. Il s'agit d'un compromis entre les espaces verts et les espaces développables au sud du corridor de transport dans la cour Turcot. La distance réservée

est en moyenne de 32 mètres et l'espace représente 19 hectares de plus que la situation actuelle du boisé de la falaise St-Jacques. Le MTQ doit par ailleurs faire l'aménagement de cette bande et y aménager un milieu humide linéaire pour l'herpétofaune tel qu'exigé dans le décret gouvernemental. Ce travail se fera en concertation avec les gens de l'éco-territoire.

### Quartier du Canal

Le projet du MTQ permettra le développement du quartier du Canal d'une superficie de 549 830 mètres carrés. On prévoit des investissements de 3,5 G\$ dans le secteur et des recettes fiscales de 50 M\$ par année à la fin des travaux.

#### QUESTION

Pourquoi avoir préféré développer un quartier du Canal au lieu d'un quartier de la Falaise?

#### RÉPONSE :

Pour atteindre le quartier de la Falaise il fallait construire à partir de la rue Notre-Dame des structures au-dessus de l'autoroute 20 et des voies ferroviaires ainsi que des talus pour la descente. Ces éléments techniques grugeaient énormément d'espace, masquait la falaise et en conformité avec les choix fait par la ville depuis 2005 dans ce dossier à l'effet que l'axe structurant du secteur devait être la rue Notre-Dame, il a été convenu avec la ville de Montréal de privilégier la construction au sud du corridor de transport (A20 et les voies du CN).

### Voies ferrées

#### QUESTION :

Pourquoi avoir déplacé les voies ferrées vers le nord de la cour Turcot ?

#### RÉPONSE :

Cela va dégager l'espace en dessous des structures existantes, le tunnel ferroviaire agissant comme une barrière physique qui rend le projet non faisable et permettre la construction des nouvelles structures. Un développement en pied de falaise aurait obligé de réaliser d'importantes structures pour relier cet espace au nord et au sud au-dessus des voies existantes et/ou aurait entraîné la construction d'un quartier fortement enclavé, ce qui est décrié par le milieu notamment dans le secteur Côte St-Paul.

#### QUESTION :

Quel est le coût de déplacement des voies ferrées dans le nord de la cour Turcot?

#### RÉPONSE :

Le coût de déplacement est de l'ordre de 100 M\$.

## Expropriations

Le MTQ élimine les expropriations sur la rue Cazalais. Il va aussi aménager une place publique et des murs anti-bruits. Une discussion sur ces aspects a été entamée avec les résidents et une consultation publique aura lieu. Il y aura des aménagements sous l'autoroute sur les rues Roberval et Cabot. Une partie de 780 St-Rémi va être démolie pour permettre le passage de la bretelle St-Jacques. Le MTQ propose aux expropriés le programme Accès-logis et un soutien psycho-social.

### QUESTION

Pourquoi le 780 St-Rémi est-il encore exproprié ? Est-ce que c'est à cause de la bretelle St-Jacques ? On ne peut vraiment pas s'en passer ?

### RÉPONSE :

L'arrivée du Centre universitaire de santé McGill et le développement de la cour Turcot vont avoir un impact important sur les déplacements dans le secteur. Le MTQ a proposé l'élimination de certains accès au réseau supérieur mais la ville de Montréal et les arrondissements concernés n'ont pas voulu éliminer ces fonctionnalités en raison de l'impact sur son réseau. Le nombre d'expropriation pourrait être réduit si le propriétaire est prêt à conserver une partie du bâtiment. Il devra par contre demander à la ville de Montréal une modification de zonage pour le faire passer d'industriel/commercial à résidentiel.

## Compensation GES

Le projet du MTQ sera carboneutre en excluant la fabrication des matériaux. Une première pour le MTQ. Tout est recyclé, concassé, réutilisé et les GES sont compensés par la plantation d'arbres, d'arbustes et de vivaces sur le chantier. Les émissions de GES sont estimées à 20 000 tonnes éq. CO<sub>2</sub>. Si le MTQ n'est pas capable de tout compenser sur place, il va regarder au niveau régional sinon sur les marchés du carbone.

### QUESTION :

Est-ce que les calculs sur la réduction des GES ont été faits ?

### RÉPONSE :

La géométrie finale du complexe Turcot n'est pas encore connue. Les estimations de GES seront revues à la lumière du projet final et celle-ci seront compensées soit par une séquestration par du boisement sur le projet, dans le corridor des entrées de ville. Si les espaces à cette fin sont insuffisants, le MTQ fera l'acquisition de crédit carbone.

### QUESTION :

Souhaitez-vous réduire les émissions de GES et les polluants si vous vous rendez compte que ça augmente ?

RÉPONSE :

La réduction des GES ne doit pas passer par la réalisation d'un seul projet mais plutôt par la réalisation d'un plan d'ensemble à l'échelle régionale. C'est l'objectif du plan de mobilité durable sur lequel travaille le MTQ. Il devra être complété pour décembre 2012.

Connectivité

Le MTQ augmentera les liens entre Notre-Dame-de-Grâce en réalisant une dalle-parc dans l'axe de la rue Irwing.

QUESTION :

Est-ce la piste cyclable sur la dalle-parc permet de relier 2 secteurs?

RÉPONSE :

La dalle-parc permet de relier le quartier Notre-Dame-de-Grâce, le futur quartier du Canal et le canal Lachine. Il existe des voies cyclables sur le boulevard Maisonneuve et sur le canal de Lachine. La Falaise elle-même n'a pas une vocation récréo-touristique et il n'y aura pas de voies cyclables directement dans la falaise pour des raisons de sécurité principalement (risque en raison de la présence de nombreux déchets) et de manque de stabilité du sol à certains endroits.

Capacité

QUESTION :

Quel est le volume de circulation actuel et projeté?

RÉPONSE :

Le volume de circulation actuel est de 293 000 véhicules, le volume de circulation si rien n'est fait serait de 296 000 véhicules en 2016 et le volume projeté est de 304 000 véhicules en 2016. Cet écart de 2.7% est à l'intérieure de la précision du modèle (5%) donc non significatif. Ceci s'explique par le fait que les volumes de circulation dans Turcot ne sont pas régis par sa capacité mais par les contraintes de part et d'autre du projet.

QUESTION :

Quelle est la capacité actuelle et la capacité projetée?

RÉPONSE :

Il ne faut pas confondre capacité et débit journalier. Une voie de circulation autoroutière permet de faire circuler 2 000 véhicules à l'heure (capacité). Il faut multiplier ce nombre par le nombre de voies dans l'échangeur Turcot. Nous pouvons faire les calculs et vous envoyer les réponses. Toutefois il est important de noter que Turcot n'est qu'un des corridors de transport dans le secteur, les nombreux boulevards adjacents (Notre-Dame,

St-Patrick, St-Jacques, etc.) offre ensemble une capacité qui dépasse largement celle de Turcot.

**QUESTION :**

Est-ce qu'il était possible de réduire la capacité de l'échangeur Turcot?

**RÉPONSE :**

Le MTQ pense que si on réduit la capacité de l'échangeur, on risque d'augmenter la congestion, d'augmenter la circulation dans le réseau local et d'augmenter les émissions de GES et de polluants à proximité de la population en plus d'entraîner d'avantages d'accidents en raison des conflits plus nombreux avec les piétons et cyclistes. La position du MTQ est à l'effet que la réduction des GES en lien avec l'usage de l'automobile passe par une amélioration de l'offre en transport collectif et non pas par des contraintes entraînant des impacts économiques sur la circulation. Turcot c'est un actif important pour l'économie de Montréal et du Québec. C'est un élément important du réseau routier national.

**QUESTION :**

Est-ce que le projet prévoit une réduction de la capacité dans l'axe est-ouest?

**RÉPONSE :**

Le projet prévoit une diminution de 15 à 25 % de la capacité actuelle du complexe Turcot via le retrait de voie sur l'A20 à l'ouest de l'échangeur Turcot et par la modification du statut et de la vitesse sur la future route nationale 136.

Transport collectif

Les emprises sont réservées pour un ensemble de projets de transports collectifs dans l'axe est-ouest dont la navette ferroviaire, le Train de l'Ouest et un éventuel prolongement du réseau de tramways vers LaSalle et Lachine.

**QUESTION :**

Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que des projets de transport collectif voient le jour sur les emprises réservés par le MTQ?

**RÉPONSE :**

Une enveloppe budgétaire de 200 M\$ a été réservée pour la navette ferroviaire lors du dernier budget provincial. Le prolongement du réseau de tramways vers LaSalle et Lachine dépend de la ville de Montréal. D'ici 2018, il est probable que plusieurs autres projets de transport collectif auront été implantés et/ou seront en voie de l'être.

**QUESTION :**

Est-ce que les travaux pour la navette ferroviaire peuvent se chevaucher avec les travaux pour Turcot ?

RÉPONSE :

Oui.

### Transfert modal

QUESTION :

Quel est le potentiel de transfert modal de la voie réservée ?

RÉPONSE :

Le MTQ en collaboration avec la STM, l'AMT et la ville de Montréal a réuni les experts de ce domaine pour réaliser une « Évaluation du potentiel de transfert modal entre l'ouest de Montréal et le centre-ville en période de pointe du matin ». L'évaluation a démontré qu'il y a un potentiel de transfert modal de 6 600 déplacements (ou environ 6000 véhicules) vers les transports collectifs dans un scénario optimiste pour la période de pointe du matin. Il s'agit de déplacements empruntant l'ensemble des liens vers le centre-ville (donc pas uniquement l'A20) C'est aussi un nombre assez important compte-tenu du fait que par exemple le métro de Laval accommode environ 11 000 déplacements. Le potentiel de transfert modal de la voie réservée uniquement n'a pas été étudié. Nous savons cependant que les taxis et les autobus souhaitent l'utiliser. Ils nous restent à déterminer si la voie réservée sera uniquement pour les autobus et les taxis ou aussi pour les véhicules avec trois personnes ou deux personnes. L'objectif est de garder la voie fluide en permettant les meilleures pratiques de transport. Le projet prévoit aussi des mesures sur les rues Notre-Dame et St-Patrick.

QUESTION :

Les déplacements pendulaires correspondent à 44 % des déplacements dans l'axe est-ouest. Comment cela se fait-il que l'on ne soit pas capable d'avoir un transfert modal plus important ? Avec toutes les mesures possibles. C'est incompréhensible.

RÉPONSE :

Le MTQ a étudié les potentiels de transfert modal réaliste et optimiste avec la STM et l'AMT. Les hypothèses optimistes montrent un potentiel de transfert modal de 6 600 déplacements dans l'axe est-ouest soit environ 5 % de la circulation actuelle mais comme ces déplacements ne passent pas tous par Turcot et que les véhicules se redistribuent sur l'ensemble des liens (autoroutes, boulevards, rues) c'est une diminution de seulement 200 véhicules par heure de pointe du matin qui est prévue sur l'A20 et l'A720.

QUESTION :

Est que la modélisation utilisée intègre les mesures coercitives pour décourager l'usage de l'automobile solo, comme la diminution de l'offre de stationnement en ville, le péage ou l'augmentation du coût de l'énergie?

RÉPONSE :

La modélisation Delphi n'intègre pas ces paramètres. Elle est basée sur une analyse par pôle de déplacement origine/destination et en tenant compte de l'impact connu d'une



offre réaliste et optimiste en transport collectif, des gains possibles en termes de clientèle du transport collectif pour chaque pair origine/destination, Les nouveaux déplacements en transport collectif sont cumulés et ceux-ci sont retirés du modèle de simulation qui lui tient compte des facteurs économiques externes. La question du stationnement au centre-ville est certes pertinente mais ne relève pas du MTQ. Toutefois, les discussions entre le MTQ et la ville en lien avec la voie à occupation multiple pointe vers une orientation de la ville à l'effet que davantage de places seraient réservées dans les stationnements pour les gens effectuant du covoiturage.

QUESTION :

Pourquoi si peu de voitures en moins ?

RÉPONSE :

Parce qu'on observe un transfert vers le réseau supérieur de gens qui utilisent le réseau local.

#### Impact sur la circulation

QUESTION :

Quels sont les impacts des travaux sur la circulation ?

RÉPONSE :

Les impacts les plus apparents concernent les travaux d'entretien des structures existantes. Des impacts importants sont aussi prévus notamment sur l'A720 pendant une période de 6 mois. Le MTQ travaille activement en ce moment avec STM et AMT pour développer un plan de mitigation. Le plan de mitigation propose des corridors réservés pour le transport collectif les rues Saint-Patrick/Notre-Dame, Atwater, Victoria et sur l'autoroute 20 dans l'arrondissement Lachine et des mesures préférentielles dans l'interface entre le réseau supérieur et le réseau local.

#### Coût

QUESTION :

Est-ce que vous pouvez ventiler un peu le budget du projet de 3 milliards?

RÉPONSE :

Il y a environ 2,1 milliards en travaux pour la réfection du complexe Turcot et 0,9 milliard pour les différentes études des consultants, acquisitions de terrains, déplacements des services publics et la décontamination des terrains. Les voies réservées et les tunnels sont aussi inclus. Le coût pour l'élargissement du corridor ferroviaire est de l'ordre de 70 millions \$.

### Partenariat-privé-public

QUESTION :

Est-ce qu'un PPP est encore envisageable ?

RÉPONSE :

Non. Le décret gouvernemental ne le prévoit pas.

### État d'avancement

QUESTION :

À quelle étape est rendue le MTQ dans son projet?

RÉPONSE :

Nous sommes à l'avant projet préliminaire. Nous aurons un avant-projet définitif à la fin de 2011. L'avant-projet définitif répondra aux exigences environnementales, intégrera les négociations avec les partenaires dont la Ville, la Société de transport de Montréal, Parc Canada, CN, etc., le phasage des travaux, le plan de mitigation, l'achat de terrains et les démolitions. Les travaux pourraient commencer rapidement sur les sections invariables du projet mais le gros du boulot débutera en 2012-2013 et ce terminera à la fin de 2018. Le dossier d'affaire afin de choisir le mode de réalisation le plus approprié est en préparation.

### Architecture

QUESTION :

Est-ce que le projet du MTQ intègre des préoccupations architecturales?

RÉPONSE :

Le MTQ, la ville de Montréal et la ville de Westmount vont travailler à un concept d'entrée de ville notamment entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le pont Champlain vers le centre-ville. Un traitement architectural particulier est aussi prévu autour du canal Lachine et de la falaise St-Jacques.

### Durée de vie

QUESTION :

Quelle est la durée de vie de l'ouvrage?

RÉPONSE :

La durée de vie est de 100 ans.