

Synthèse du panel du colloque d'échanges

L'échangeur Turcot...Le BAPE... Quelles décisions prendre?

Jeudi 3 septembre 2009, 8h30AM à 12h

La consultation publique sur la reconstruction de l'échangeur Turcot a soulevé beaucoup d'intérêt et généré 110 mémoires. La majorité des mémoires met en lumière de nouvelles valeurs, l'importance attribuée aux choix de mobilité autres que l'auto solo pour lutter contre les GES et la raréfaction des ressources fossiles bon marché, le souci d'améliorer la qualité de vie des secteurs traversés et des quartiers centraux tout en développant leur tissu urbain.

Le colloque d'échanges visait trois objectifs :

- Contribuer positivement aux choix pour l'avenir du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot soumis par le ministère des Transports du Québec.
- Présenter les enjeux, principes et objectifs qui devraient encadrer les décisions de ce projet, suite à la consultation.
- Diffuser la synthèse intégrée des recommandations déposées au BAPE en matière de transport et aménagement.

La problématique de l'échangeur Turcot

L'échangeur Turcot et ses 12 bretelles ont été construits dans les années 60 et atteignent la fin de leur vie utile avec un état de délabrement avancé qui requiert des interventions majeures. Il ne répond pas aux normes actuelles et ses coûts d'entretien croissent.

La configuration du complexe répondait, à l'époque, à un modèle de planification de la fluidité de la circulation privilégiant le transport par voitures dont le nombre croissait avec le développement économique, l'industrialisation à proximité du centre de Montréal et le développement des banlieues à faible densité.

Le projet présenté prévoit de reconstruire les échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que les autoroutes A.15, A.20, A.720. L'échangeur serait reconstruit à son emplacement actuel, l'emprise de l'A.20 déplacée en bas de la falaise Saint Jacques entre les échangeurs Angrignon et Turcot, celle de l'A.15 reconstruite en parallèle à l'existante et l'A.720, légèrement déplacée vers le sud. Ces deux derniers travaux seraient construits sur des talus de 6 à 7 mètres au lieu des ponts aériens actuels, avec un souci d'aménagement des abords.

Les travaux s'échelonnent sur 7 ans soit de 2009 à 2016. Les prévisions sont donc toutes basées sur l'année 2016 et c'est en fonction de cette simulation que les propositions de reconstruction du complexe ont été élaborées.

Cependant, en construisant des talus de 6 à 7 mètres dans plusieurs parties, qui isolent les quartiers, et en accommodant 10% à 15% de plus de véhicules qu'en 2003, selon les données, le projet ne respecte pas les objectifs d'une vision intégrée. *Il traverse la Métropole sans prendre en considération les objectifs établis par la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec* en matière de priorité aux transports collectifs et actifs, de lutte aux changements climatiques, de diminution de la congestion, des risques pour la santé, d'accroissement de la sécurité, par la diminution de nombre de voitures dans la région métropolitaine et au centre de l'agglomération. Il ne tient pas compte des priorités d'aménagement urbain des quelques 100 hectares traversés, souhaitées par la ville de Montréal, dans la continuité de la restauration des abords du canal Lachine.

Il n'est plus possible d'accroître le nombre de véhicules sur l'île de Montréal, en particulier au centre-ville, sans affecter la qualité de vie des résidents et des travailleurs des quartiers centraux, sans nuire à l'économie locale mais aussi régionale et sans compromettre l'avenir de notre planète.

Toutes les métropoles font face à la même problématique et priorisent des solutions nouvelles permettant d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises.

Heureusement, ce ne sont pas les solutions qui manquent pour améliorer la mobilité dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest et offrir des alternatives à l'usage de l'auto en solo, notamment aux 65% de navetteurs qui empruntent cet axe matin et soir. Et selon un sondage récent, 86% des montréalais sont favorables à la réduction du nombre de voitures sur l'île de Montréal.

Montréal est à la croisée des chemins. Le projet Turcot doit devenir un modèle du développement des transports à Montréal au XXI^e siècle. Il est l'occasion unique de contribuer à réaliser une ville à l'image de ce que nous sommes et nous serons, en harmonie avec nos valeurs et nos aspirations. Boston, San Francisco, Vancouver, Portland, New York, les villes européennes, et plus près Québec, Gatineau, Montréal le font. Pourquoi pas nous ?

État d'avancement du projet

Un concept très élaboré de reconstruction de l'échangeur Turcot et des infrastructures le prolongeant à l'ouest, à l'est et au sud, a été soumis par le ministère des Transports du Québec (MTQ) au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) au printemps 2009.

En juin 2009, 110 mémoires ont été déposés lors des consultations publiques organisées par le BAPE qui devrait remettre son rapport à la Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le 11 septembre prochain.

87% des participants aux consultations du BAPE se sont prononcés contre le projet de MTQ. Plusieurs arguments furent mentionnés. D'abord, l'impact sur la qualité de l'air et la sécurité, la production de gaz à effets de serre (GES) et la protection de la falaise Saint Jacques constituent une préoccupation pour plus de la moitié des opposants. Ensuite, la place privilégiée de l'automobile au moment où la tendance en Amérique du Nord et en Europe est plutôt d'accroître les services de transports collectifs et actifs est remise en question. Les projets de transports collectifs, déjà annoncés, ne sont pas pris en compte. Les expropriations, la diminution de la qualité de vie, l'enclavement des quartiers du sud-ouest, l'absence d'arrimage de la solution du MTQ avec les plans de transports, d'urbanisme de la Ville de Montréal et les autres projets en cours, et l'absence de consultation des autorités locales, l'utilisation de la formule de PPP ont été mentionnés par de nombreux intervenants.

Par contre, certains participants se sont prononcés en faveur du projet en raison de l'état de délabrement avancé de la structure et des risques pour la sécurité des utilisateurs. L'échangeur constitue un nœud de circulation fondamental pour les déplacements en direction et en provenance de l'île de Montréal qui justifie de maintenir et même d'accroître la capacité de l'échangeur. La fluidité dans l'axe et la dynamisation de l'économie du secteur ont été mentionnées en support au projet du MTQ.

Récemment, la Ministre de Transports annonçait que le recours aux PPP était abandonné en raison de la complexité du projet et de ses étapes dans le temps.

Le MTQ souhaite obtenir l'aval du Gouvernement pour le projet qu'il a proposé afin de commencer les travaux le plus vite possible.

Rappel des risques techniques des structures de l'échangeur et du projet présenté

Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot est constitué de 3 parties : L'échangeur lui-même avec ses 12 bretelles, la structure de l'A15 vers le sud, et l'A ouest vers le tunnel Ville Marie. Il est important de bien comprendre les raisons pour lesquelles intervenir sur les infrastructures, ainsi que les causes de la situation afin que les recommandations issues des mémoires en tiennent compte et préviennent une pareille situation dans le futur pour éviter de re construire tous les 40 ans.

Les risques attachés à l'échangeur et ses 12 bretelles ont été prioritairement traitées en expliquant les raisons d'une détérioration si rapide : Éclatement du béton, corrosion des structures de fer de soutien, dommages dus au froid et aux produits chimiques. La qualité du contrôle pendant la construction et la nécessité d'un bon programme d'entretien font également partie des leçons à tirer en lien avec les différentes durées de vie possible. L'accent a aussi été mis sur l'importance de considérer la performance du cycle de vie et y incorporer les coûts de design, construction, entretien, opération, et rénovation des structures lorsque nécessaire. Un cycle de vie d'au moins 100 ans devrait être fixé comme objectif.

La partie de l'A15 au sud du canal est en aussi mauvaise condition que l'échangeur, sans doute pour les mêmes raisons.

Quand à la partie de l'A720 (ville Marie), la section ouest Atwater-Guy semble être en plus mauvaise condition que la partie entre Turcot et Atwater.

Qui utilise l'échangeur Turcot et quelles sont les prévisions?

Le concept et son dimensionnement ont été bâtis en utilisant les résultats de MOTREM03, fournis par le MTQ, pour établir les prévisions tendanciennes à l'horizon 2016 selon deux hypothèses : Le statut quo et le projet présenté.

Le concept proposé prévoit 304 000 voitures passant via l'échangeur Turcot en 2016 par rapport à 296 000 si statut quo, soit 2.7% de plus de circulation journalière. Mais si on compare à 2003 (décembre 2003, selon l'Étude d'impact déposée au document PR3.1, p.15), il s'agit de comparer 277 070 à 304 000 voitures soit 10% de plus de véhicules à l'échangeur Turcot. En faisant l'addition de toutes les bretelles, il s'agit plutôt de 319 000 voitures en 2016, soit 15% de plus.

Le dimensionnement se fait en tenant compte du pic des heures de pointe et non d'une moyenne sur 24 heures.

Les simulations prennent en compte les grands projets routiers tels que l'A.30, l'A.25, Notre Dame...), les projets de relocalisation de Bell Canada et des deux hôpitaux CHUM et CUSUM, Griffintown et le Havre Bonaventure.

La majorité des déplacements se font dans les pointes du matin et du soir. Dans l'axe est-ouest 65% des déplacements sont le fait de navetteurs matin-soir, plus faciles à convaincre d'utiliser des services de transports collectifs si des services adéquats leurs sont offerts. Ce d'autant plus qu'une bonne partie d'entre eux viennent de Montréal à l'ouest de l'échangeur et non des lointaines banlieues.

Les camions représentent 8% des déplacements dans l'axe est-ouest et 15% dans l'axe nord-sud.

Mais, le scénario retenu simulé à l'horizon 2016 ne considère pas l'impact sur les déplacements autos d'importantes interventions en transports collectifs. ...*Il ne prend pas en compte un éventuel transfert vers ou en provenance d'autres modes de transport*..., tel qu'indiqué à la page 262, document MTQ-Dessau, daté de février 2009, sous la rubrique PR3.1, chapitre 8.

Or, le MTQ et la ville de Montréal ont fixé dans leurs politiques de transport, au moins 12% d'augmentation de l'achalandage des transports collectifs d'ici 2012, et pour la seule année 2008, on parle de +4% à la STM. Pour rejoindre les objectifs de Kyoto, il s'agit plutôt d'augmenter l'usage des TC de 5 à 6% par an.

Le modèle du MOTREM, basé sur les prévisions tendanciennes, a des difficultés à prévoir des changements de comportements modaux découlant de nouveaux services intégrés de transport collectifs et actifs bien adaptés à la demande de mobilité, l'impact des hausses importantes du prix de l'essence sur les choix autres que l'auto solo, ou encore l'impact des contraintes fixées pour limiter l'usage de l'auto (par exemple, moins de voies routières disponibles, péage urbain, stationnements diminués ou plus coûteux au centre etc.).

Le MTQ utilise une prévision de 17% d'accroissement démographique alors que les démographes prévoient une stabilisation démographique et que de 1998 à 2005 la population de la région métropolitaine a augmenté de 3%. Cela voudrait donc dire que le seul secteur en croissance serait l'ouest de l'île et tout le reste de la région en décroissance!!!

Il est donc possible d'envisager un concept différent qui prendrait en compte les effets d'un important déploiement de l'offre de transports collectifs avec des cibles de réduction du nombre de voitures. Dans les mémoires déposés, ces cibles tournent autour de - 20% des déplacements en auto, principalement dans l'axe est-ouest, supporté par un ensemble de mesures intégrées. Ces mesures ayant une forte incidence pendant les heures de pointe, elles ont un impact important sur le dimensionnement de l'échangeur.

Enjeux, principes et objectifs qui devraient encadrer les décisions du projet de Turcot : PLANIFIER UN PROJET INTÉGRÉ QUI DÉMONTRE UNE VISION GLOBALE

Le MTQ répond avec le projet présenté à deux objectifs fondamentaux, à savoir celui de refaire des structures fortement détériorées et de préserver la sécurité de ceux qui l'utilisent

ainsi que d'améliorer la fluidité routière pour le futur. Il peut cependant atteindre ces deux mêmes objectifs en proposant un concept qui incorpore les enjeux métropolitains du XXI^e siècle et les objectifs partagés par tous les paliers de gouvernement : Une vision et une planification intégrée pour une autoroute en milieu urbain qui répondent aux principes de développement durable auxquels tout promoteur devrait contribuer et en faire la preuve.

Les principes et objectifs suivants sont ressortis de la consultation du BAPE et pourraient être incorporés au projet de concept de Turcot.

- Les objectifs du plan de transport de Montréal, en particulier, *l'objectif de réduire de 20% le nombre de voitures se dirigeant vers le centre ville, ainsi que les projets de transports collectifs dans l'axe est-ouest et nord-sud concernés par le complexe Turcot.* À ces objectifs s'ajoute d'avoir une vision et stratégie intégrées et cohérentes concernant le développement autoroutier sur le territoire de Montréal.

- Les objectifs de préserver l'axe ferroviaire pour les nouvelles dessertes de Via rail, navette aéroportuaire, train rapide, tram-train.

- Les objectifs du plan d'urbanisme de Montréal, en particulier ceux concernant le secteur traversé, en lien avec les choix de transport collectifs et actifs, aux fins d'améliorer la qualité de vie des quartiers traversés, d'en assurer le re développement, à proximité du centre de la ville, selon les principes du TOD, et d'accroître la qualité de vie des quartiers centraux.

- Les objectifs de diminution des GES, des journées de smog et de prévention des accidents et des risques pour la santé au centre de l'agglomération et tout le long des artères autoroutières concernées par le projet, tel que souhaité par la ville de Montréal et le Gouvernement du Québec dans leurs documents d'orientation. *Les objectifs de réduction des GES du secteur des transports qui représente 40 à 60% des émissions dans l'agglomération de Montréal selon les secteurs, sont élevés. Les Nations unies indiquent une réduction de 25% des GES d'ici 2025. Le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont endossé les objectifs de Kyoto.*

- Les objectifs de diminution de la congestion urbaine et des pertes d'heures travaillées que le MTQ évaluées à 1.4MM\$ en 2008.

- Les objectifs d'éviter les démolitions d'habitations et la rupture de la ville avec des talus opaques sur lesquels circuleront les voitures, en particulier dans deux secteurs concernés.

La gouvernance du projet a aussi fait l'objet de plusieurs recommandations qui pourraient améliorer la planification du projet.

Le Vérificateur général du Québec, dans un rapport rendu public en avril 2009, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal doivent procéder à une analyse comparée et documentée des différents scénarios possibles permettant une meilleure prise en compte des incidences à court et à long termes des projets de transport sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles pour mieux servir la communauté....*. Cela appelle à se doter d'un nouveau plan de gestion des déplacements ministériel pour la région de Montréal succédant à celui utilisé actuellement datant de 2000.*

Cette observation a comme conséquence d'amener la *mise en place de comités de pilotage politique et administratif, en amont du projet*, composés de représentants de toutes les parties

concernées, afin d'intégrer les objectifs parfois contradictoires, de trouver les meilleures solutions possible et de suivre le projet. Cela aurait évité que la ville de Montréal, principale instance concernée, soit obligée, dans son bilan rendu public cette semaine, de demander au MTQ de revoir le projet Turcot en accroissant l'usage des transports collectifs.

On parle maintenant de *gouvernance partagée pour les grands projets urbains entre le promoteur et les principaux décideurs ou intervenants impliqués*. On parle aussi de concertation avec les groupes de citoyens concernés et de consultation publique le plus possible en amont du concept, avant qu'il soit complètement attaché. Ces notions font maintenant partie intégrante de la gestion des grands projets urbains. Les dernières étapes du projet Notre Dame montrent que cette approche peut être opérationnalisable.

La reconstruction du complexe Turcot, comme la transformation de la rue Notre-Dame, constitue une occasion unique de réaliser des projets dont les choix de fonctions, de gabarit et d'implantation contribueront à transformer Montréal en une grande métropole avec un centre-ville dynamique, où la créativité, le développement des affaires, la protection de l'environnement et la qualité de vie seront au rendez-vous.

Les recommandations au BAPE en matière de transport et d'aménagement urbain

****Beaucoup de recommandations concernant les transports apparaissent dans les mémoires. Les mêmes suggestions sont souvent faites.***

Pour les infrastructures de transport routier :

- Limiter la construction à l'échangeur Turcot et ses 12 bretelles, en visant d'en éliminer certaines.

- Laisser les infrastructures dans l'axe est ouest sur leur emplacement actuel, et les transformer, si possible en boulevard urbain intégré à l'aménagement du territoire, et protéger ainsi les terrains en bas de la falaise, dotés d'une faible portance. Cette recommandation doit faire cependant l'objet d'un arbitrage au niveau de la gare de triage qui peut rester sur son site actuel ou voir les activités ferroviaires déplacées vers Pointe Saint Charles.

- Éviter les talus dans l'axe nord-sud qui balkanisent les quartiers, et choisir de construire une infrastructure qui se concilie avec l'aménagement intégré et convivial au sol.

- Planifier les travaux avec un objectif de vie d'au moins 100 ans, et y incorporer la prévision des travaux d'entretien annuel.

Pour les infrastructures de transports collectifs :

Développer un scénario de transports collectifs intégrés au développement urbain, prioritairement dans l'axe est-ouest, afin de libérer l'espace pour le transport des marchandises et pour les voitures qui n'ont pas d'autres choix. Objectif : Diminution de 20% des 190 000 déplacements par jour prévus par le MTQ en 2016, soit + 44 450 nouveaux usagers TC et diminution de 3 000 autos issue du co-voiturage accru, auxquelles s'ajoutent les mesures de transports actifs et d'auto-partage ainsi que la diminution du camionnage découlant de la complétion de l'A 30.

Cette objectif a un impact plus important en pointe, et donc, sur la capacité à prévoir pour l'échangeur qui pourrait ainsi voir son envergure réduite.

Le scénario proposé intègre les mesures proposées par de nombreux mémoires.

- **Train de Rigaud** : En 2007, il transportait 7 300 personnes le matin, soit 14 740 personnes par jour en moyenne. En 2009, il est prévu qu'il en transportera 15.5% de plus, soit 16 900 par jour. L'AMT prévoit dans son PTI 2009-2019-2011, en plus des ajouts de services (20 départs additionnels), différentes mesures pour accroître l'achalandage : Ajout de 3 voitures à 2 étages pour allonger les trains, augmentation du nombre de stationnements, rabattements de lignes d'autobus etc... Même s'il est chargé en pointe, il utilise 70% de sa capacité. L'AMT a pour objectifs d'augmenter la capacité d'accueil des trains de banlieue de 70% d'ici 2011. Appliquons une augmentation de 40% pour le train de Rigaud d'ici 2016 : + 6 760 déplacements quotidiens

- **Navette Aéroport Trudeau-Centre ville** : D'après le plan de transport de Montréal, la navette pourrait transporter 5 500 personnes par jour dès son ouverture. Le bassin de travailleurs de l'aire de l'aéroport est de l'ordre de 25 000 personnes. En appliquant un % de 80% de nouveaux usagers de TC via la navette : + 4 400 déplacements quotidiens. En attendant l'aérobis de la STM pourrait jouer en partie ce rôle.

- **Nouvel express via l'A40** en voie réservée, de Vaudreuil à Ville Saint Laurent qui évite de prendre l'A20 puis Décarie : Compte tenu de l'attractivité de Ville Saint Laurent comme destination de travail, et de l'absence de lien TC direct dans l'axe de l'A40 : + 3 000 déplacements quotidiens d'ici 2016 et moins 1 000 autos en co voiturage.

- **Les lignes locales de la STM et des CIT** : En 2008, selon les données de la STM dans l'axe est ouest, entre l'échangeur Turcot et Saint Pierre, un grand nombre de bus circulent vers le métro ou vers le centre ville : 173-métrobus, Victoria, 190-Métro bus Lachine, 211-Bord du Lac, Métrobus Lionel Groulx, 36 Monk, 37-Jolicoeur, 191-Broadway, 4 lignes de CIT pour un total par jour de 32 100 déplacements quotidiens. Si on tient compte du fait que l'expérience récente d'augmentation des services sur le réseau de bus de la STM s'est immédiatement traduite par une augmentation de l'achalandage (+4% en 2008), des projets domiciliaires prévus par la ville de Montréal et du gain de temps si instauration de voies réservées et de mesures préférentielles, on peut évaluer à 24% l'augmentation possible d'ici 2016 soit 3% par an, soit + 7 700 déplacements quotidiens.

- **Une voie réservée express tout le long est-ouest jusqu'aux stations de métro, de train et au centre ville, sur l'autoroute de l'axe est-ouest** modifiée ou transformée en boulevard urbain pourrait avoir un impact important sur l'attractivité du TC, du co voiturage à 3 et des taxis. Le MTQ ne fait aucune prévision ni ne propose de mesures pour le co voiturage alors que les programmes employeurs sont en expansion. Avec un taux de 1.27 personnes par voiture, le matin, il y a de la place pour faire des gains si l'accès à la voie réservée est offert. Ils se traduisent directement en diminution de voitures à un coût modeste. Avec 2000 voitures de moins via le co voiturage par jour, et + 8 000 nouveaux usagers TC par jour, c'est un minimum qui pourrait être atteint quand la voie réservée sera instaurée. Des voies réservées sur le réseau local auraient comme effet d'ajouter des transferts modaux. Une voie réservée sur Cavendish serait aussi intéressante à examiner.

- **La voie réservée du pont Champlain** pourrait absorber un % accru des autos qui se dirigent en provenance de la Montérégie ouest vers le centre ville. Quelques 50 000 personnes empruntent le pont Champlain en TC chaque jour. L'AMT propose dans ses documents

différentes mesures pour servir de mesures de mitigation lors des travaux de Turcot. 10% est faisable : + 5 000 passagers quotidiens. Ultérieurement, **le SLR sur le pont Champlain** pourrait augmenter l'achalandage.

- **Augmentation de l'offre de service des trains de Delson-Candiac et de Blainville-Saint Jérôme.** L'AMT veut augmenter de 70% la capacité d'accueil sur les trains d'ici 2011. Pour Delson, l'AMT parle de 77%. Et pour Blainville, d'électrifier la voie et de passer dans le tunnel du Mont royal, directement au centre ville, à la gare centrale. Ces mesures vont encourager des citoyens qui empruntent le complexe Turcot vers le centre de Montréal à utiliser ces deux lignes. Gain de 30% pour Delson et de 15% pour Blainville d'ici 2016, découlant de ces clientèles : + 2 196 personnes par jour

- **Projet de mettre en place une ligne de train dans l'antenne Doney de Saint Laurent**, à partir de la ligne de Deux Montagnes vers l'ouest de l'île (Kirkland, DDO). Elle pourrait voir le jour d'ici 2016 : + 3 000 personnes par jour.

- **Projet de tram-train vers Lassalle et Lachine** : Le projet apparaît plus tard dans les projets du plan de transport de Montréal. Cependant dans la perspective d'un plan de transport intégré qui favorise les mesures de TC à mettre en place afin de réduire le nombre d'autos et de pouvoir configurer autrement le complexe Turcot, ce projet pourrait être devancé : + 4 000 passagers quotidiens en 2016.

- **La stimulation des transports actifs** (voies et pistes cyclables, trottoirs, aménagements...) **et l'implantation de stations de Communauto** (une auto en auto partage enlève 8.5 autos par jour) contribueraient à diminuer le nombre de voitures. Elles ne sont pas prises en compte dans l'exercice.

- **Réseau de stationnements incitatifs** aux abords des pôles de transports collectifs.

- **Subventions aux sociétés de transport en lien avec leur performance en terme d'achalandage.**

- De plus, la **finalisation de l'A 30** enlèvera un grand nombre de camions et d'autos qui traversent Turcot. Les études parlent de 25% de camions qui pourraient éviter de traverser le centre ville ainsi.

**Mettre en place plusieurs de ces mesures de transport comme mesures de mitigation pendant les travaux permettrait d'alléger les effets sur la mobilité des personnes et de devenir permanentes après la fin des travaux.*

**Un projet intégrateur générant la revitalisation urbaine de secteurs à fort potentiel à proximité du centre ville est proposé*

Le projet du MTQ doit assurer l'intégration harmonieuse des grands projets prévus par la ville de Montréal en leur offrant de nouvelles formes de mobilité et une bonne accessibilité. Plusieurs recommandations ont été fortement appuyées, en particulier, d'éliminer les expropriations, de désenclaver les quartiers, de re développer la gare Turcot selon les principes du TOD, tout en préservant les voies ferroviaires, d'offrir de nouveaux logements sociaux et les services de proximité, de préserver la falaise et offrir un vaste parc linéaire avec

le lac à la loutre, de poursuivre la mise en valeur du canal Lachine, d'améliorer l'aménagement urbain.

Plus particulièrement :

- *Sauver 166 précieux logements abordables en revoyant le design de l'A-720 (nouvelles chaussées et construction en talus générant environ 30 mètres additionnels d'emprise) et en remettant en question la nouvelle bretelle en S qui tasse l'A-720 vers le sud.*

La révision du design de l'A-720 et de la nouvelle bretelle permettrait de sauver les logements visés, de retisser les zones urbaines, voire d'ajouter du logement neuf et d'alléger la présence oppressive des infrastructures, et d'éviter le tassement de la bretelle en S au nord-ouest vers la rue Cazalais. Soulignons que la santé publique n'est tout simplement pas prise en considération dans ce secteur très sensible (CUSUM et logements denses).

Le remembrement de Côte-Saint-Paul au sud du canal et sa santé publique doit passer par une intégration harmonieuse quitte à ce qu'elle soit une structure aérienne de l'A-15. La proposition du MTQ d'une autoroute sur un talus ne fait que ramener la pollution de l'air vers les logements et résidents du quartier et bloque, par le fait même, toute tentative de remembrement des deux parties du quartier. La possibilité de l'intégration des écluses du canal dans l'univers des résidents et la revitalisation du secteur Cabot doivent être conservées.

La mise en valeur de la Falaise St-Jacques exige que l'on écarte l'A-20 et la voie ferrée du CN du pied de la falaise et qu'elles soient laissées là où elles sont. La proposition du MTQ de déplacer ces deux autoroutes importantes, l'une de fer et l'autre d'asphalte, au pied de la falaise St-Jacques bloquerait à jamais le projet de la Ville de Montréal de mettre en valeur cet ancien rivage, vieux de 9 000 ans, de la mer Champlain. La falaise doit être accompagnée d'une bande de transition de 130 mètres environ permettant aux montréalais de passer en bicyclette depuis l'ouest, de créer des rubans d'accès à partir de tous les quartiers environnants et de sauver ce lieu de repos important aux oiseaux migratoires. Le transport lourd doit donc s'écarter de cette ressource naturelle structurante qui n'a d'ailleurs pas la portance suffisante pour l'accueillir.

Cet ensemble de mesures planifiées de façon intégrée au concept de Turcot pourrait permettre d'atteindre la baisse de 20% escomptée des déplacements, tout en revoyant le gabarit de l'échangeur et en redonnant au développement, des territoires stratégiquement bien placés, à proximité du centre ville.

Cela se fait ailleurs pourquoi pas ici?

Le projet de reconstruire le complexe Turcot représente une occasion forte intéressante de repenser non seulement ses infrastructures autoroutières mais aussi—et de façon incontournable—son secteur, l'environnement du secteur, et les effets sur la région urbaine montréalaise.

Dans cette optique, *quelques exemples récents de villes québécoises et d'ailleurs en Amérique du nord et en Europe permettent de comprendre* comment la requalification ou la construction d'un important élément routier structurant, en milieu urbain, a permis de trouver des solutions qui correspondent mieux aux besoins actuels de la population et aux défis des métropoles du 21^e siècle.

Malgré quelques différences contextuelles des cas présentés, *les principes de base sont les mêmes* : Réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements quotidiens : augmenter par contre l'offre de transports collectifs et actifs ; libérer les espaces urbains des grandes infrastructures routières afin d'améliorer la qualité de vie pour les citoyens.

Bien que l'on puisse penser aux projets du Central Artery à Boston, du Bjørvika à Oslo, du Pegasus à Dallas, et du Alaskan Way à Seattle, il ne faut pas aller très loin pour prouver qu'il est possible de transformer Turcot autrement que le projet présenté. L'autoroute McConnell-Laramée à Gatineau (soit un prolongement du boulevard des Allumettières), la transformation du Boulevard Champlain ainsi que du prolongement de l'autoroute du Vallon à Québec sont de bons exemples; et la proposition très avancée de reconstruire l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, ici à Montréal, est lui aussi probant.

Il faut éviter de penser à la reconstruction du complexe Turcot, de façon simpliste, comme une réponse aux seuls problèmes d'infrastructure. Il s'agit plutôt d'une occasion à ne pas manquer de transformer le site, le secteur, et la métropole, un projet de l'envergure du projet du Parc Mont-Royal, à son époque, en y incorporant les moyens d'atteindre la réalisation des objectifs ciblés dans les plans d'urbanisme et de transports aux différents paliers de gouvernement.

Conclusion

Ces recommandations ont pour but de contribuer au choix du MTQ de revoir ses plans à la lumière des priorités environnementales, de transport et urbanistiques du gouvernement du Québec, de la CMM et de la Ville de Montréal. Nous croyons que le projet du MTQ est un *work in progress* et que ces orientations permettront aux planificateurs d'ajuster le projet et de l'améliorer dans l'optique d'un projet qui regarde clairement vers les besoins sociétaux du 21e siècle.

Le 03 septembre 2009

Document préparé par le FORUM Urba 2015, DEUT, ESG UQAM, avec la coopération des panélistes du colloque :

Florence Junca Adenot, animatrice, junca-adenot.florence@uqam.ca

Paul Bourque, président, PABÉCO, pabourque@videotron.ca

Nik Luka, professeur, coordonnateur de la maîtrise en design urbain, Université McGill, nik.luka@mcgill.ca

Saeed Mirza, professeur en génie civil, Université McGill, saeed.mirza@mcgill.ca

André Porlier, directeur général, Conseil régional de l'environnement, aporlier@cremtl.qc.ca

Et le support de Pierre Brisset, Daniel Bouchard, Pierre Gauthier, Philippe Millette, Pierre Barribeau, Philippe Coté, Jason Prince, Catherine Thibault

