

**ANNEXE F : DÉMARCHE D'INTERACTION AVEC LE MILIEU –
RAPPORT DE CONSULTATION**

DESSAU

Avec la collaboration du :



CENTRE DE CONSULTATION
ET DE CONCERTATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Complexe Turcot
Analyse et gestion des risques : perception du projet

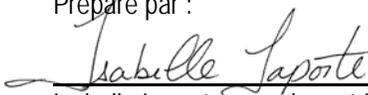
Démarche d'interaction avec le milieu
Rapport de consultation

Rév. : 29 janvier 2007
Contrat : 5230-04-QG01
V/Réf. : 40 200.09F-19/04 – 154-030636
N/Réf. : 40220-0120-IT-0003-00

Ministère des Transports du Québec
Complexe Turcot
Analyse et gestion des risques : perception du projet

Démarche d'interaction avec le milieu RAPPORT DE CONSULTATION

Préparé par :



Isabelle Laporte, coordonnatrice
Centre de consultation et de concertation

Approuvé par :



Luc Ouimet, sociologue
Centre de consultation et de concertation

DESSAU

1060, rue University, bureau 600
Montréal (Québec) Canada H3B 4V3
Téléphone : 514.281.1010
Télécopieur : 514.281.1060
Courriel : info@dessau.com
Site Internet : www.dessau.com

Centre de Consultation et de Concertation

680, boul. Gouin Est
Montréal (Québec) H2C 1A6
Téléphone : 514.381.7026
Télécopieur : 514.381.0082
Courriel : lo@c-consult-concert.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE ET MANDAT	1
2	LA DÉMARCHE.....	2
3	LA SYNTHÈSE.....	3
3.1	Résumé de la présentation	3
3.2	Synthèse des points de vue	3
3.2.1	<i>Le village des Tanneries et le secteur Industriel Cabot.....</i>	<i>4</i>
3.2.2	<i>Le processus d'acquisition et de relocalisation</i>	<i>5</i>
3.2.3	<i>Les impacts de la construction et les mesures d'atténuation associées</i>	<i>9</i>
3.2.4	Les mesures d'atténuation après la construction	10
3.2.5	L'évaluation environnementale.....	11
3.2.6	Le transport alternatif	13
3.2.7	La conception du projet	15
3.2.8	La géométrie, la fluidité, la sécurité et les accès	16
3.2.9	La réalisation du projet.....	19
3.2.10	L'accès au Centre universitaire de santé McGill (CUSM)	20
3.2.11	La consultation publique	20
3.2.12	La communication entre le MTQ et le milieu	21
3.2.13	Le développement durable.....	22
3.2.14	Le redéveloppement de la cour Turcot.....	22
3.2.15	La falaise Saint-Jacques	24
3.2.16	Le pont temporaire Saint-Jacques	25
3.2.17	Autres.....	26
4	CONCLUSION	28

Annexes

- Annexe 1 Lettre d'invitation et document d'information
- Annexe 2 Liste des organismes invités
- Annexe 3 Liste des hebdos et publicités
- Annexe 4 Lettre d'invitation aux industriels
- Annexe 5 Liste des participants aux rencontres multisectorielles

Ce document présente la synthèse des points de vue entendus lors des **différentes** rencontres de **consultation**. Il a été rédigé selon les règles de l'art du Centre de consultation et de concertation. Il n'a pas fait l'objet de validation par les participants. Il rapporte les propos le plus fidèlement possible.

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
N° DE RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION ET/OU DE L'ÉMISSION
00	2008-01-28	Émission préliminaire – pour commentaires

1 CONTEXTE ET MANDAT

L'échangeur Turcot a été construit en 1967. Il y circule quotidiennement 280 000 véhicules. L'état des structures nécessite une intervention à moyen terme et le ministère des Transports du Québec (MTQ) a étudié divers scénarios de réparation et de reconstruction pour corriger cette situation.

Dans ce contexte, le Centre de consultation et de concertation a été mandaté afin de mener une démarche d'interaction avec le milieu. Cette démarche visait à présenter le scénario optimal identifié par le MTQ aux organismes du milieu ainsi qu'aux résidents du secteur afin d'obtenir leurs préoccupations, questions, commentaires et suggestions.

Le présent document expose la démarche ainsi que la synthèse de l'ensemble des interventions.

2 LA DÉMARCHE

Plusieurs rencontres d'information-rétroaction ont été tenues auprès de différents organismes du milieu ainsi qu'auprès des citoyens concernés. Trois rencontres multisectorielles se sont déroulées au Centre récréatif et sportif Saint-Zotique dans l'arrondissement du Sud-Ouest, les 18, 19 et 20 septembre 2007. Quatre assemblées publiques de citoyens ont eu lieu les 25 et 27 septembre, le 3 octobre ainsi que le 19 novembre 2007 au Centre récréatif et sportif Saint-Zotique (2 rencontres) dans l'arrondissement du Sud-Ouest, au Cégep André-Laurendeau dans l'arrondissement LaSalle et au Centre Saint-Raymond dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce. De plus, un petit déjeuner a également été organisé, conjointement avec le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO), auprès des industriels du secteur industriel Cabot, le 18 octobre 2007, au Centre de loisirs Monseigneur Pigeon, à proximité du secteur Industriel Cabot. Au cours de toutes ces rencontres, le MTQ a fait une présentation du projet, répondu aux questions des participants et recueilli les préoccupations, commentaires et suggestions.

Une lettre d'invitation accompagnée d'un bref document d'information¹ ont été envoyés à plus de 70 organismes communautaires, environnementaux, institutionnels et autres², les invitant à participer aux rencontres multisectorielles. Les citoyens résidant à proximité du complexe Turcot ont été invités à participer aux assemblées publiques, une semaine précédant leur tenue, par le biais des journaux locaux des villes et arrondissements touchés par le projet³. Quant au petit déjeuner organisé conjointement avec le RÉSO, près d'une centaine d'industriels et de commerçants du secteur Industriel Cabot ont été invités à participer, par lettre d'invitation par le RÉSO⁴. Au total, plus d'une soixantaine d'organismes ont participé aux rencontres multisectorielles⁵, plus de 400 citoyens ont assisté aux assemblées publiques et près d'une vingtaine d'industriels et commerçants du secteur Industriel Cabot étaient présents au petit déjeuner.

La synthèse qui suit rend compte des préoccupations, questions et suggestions des participants ainsi que de l'information fournie par le MTQ. Cette synthèse permettra au MTQ de compléter l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) et de bonifier son projet.

¹ Voir à l'annexe 1 l'exemple de la lettre d'invitation et le document d'information.

² Voir à l'annexe 2 la liste des organismes invités.

³ Voir à l'annexe 3 la liste des hebdos et publicités.

⁴ Voir à l'annexe 4 la lettre d'invitation aux industriels.

⁵ Voir à l'annexe 5 la liste des participants aux rencontres multisectorielles.

3 LA SYNTHÈSE

3.1 Résumé de la présentation

À l'époque de la construction de l'échangeur Turcot (1967), plusieurs contraintes du milieu ont conditionné le choix des structures en hauteur, dont la falaise Saint-Jacques et le tirant d'air à respecter pour la circulation maritime sur le canal Lachine. L'état des structures nécessite une intervention à moyen terme et le MTQ a étudié divers scénarios de réparation et de reconstruction pour corriger cette situation. Après étude, le scénario retenu répond aux différents critères identifiés par le MTQ, soit le maintien de la circulation en tout temps durant la construction, la sécurité et la fluidité, la fonctionnalité des échangeurs, le maintien de la capacité des réseaux, l'accès aux réseaux, le développement durable, le respect du plan de transport de Montréal, la conservation d'espace pour permettre le développement de nouvelles dessertes de transport ainsi que la desserte de certains pôles de services et d'emplois (CUSM, Secteur Industriel Cabot).

Le projet de reconstruction du complexe Turcot comporte quatre échangeurs, soit Montréal-Ouest, Angrignon, de La Vérendrye et Turcot et le déplacement des corridors autoroutier (A-20/A-720) et ferroviaire. Le territoire à l'étude touche trois villes, c'est-à-dire Westmount, Montréal-Ouest et Montréal, dont cinq arrondissements, soit Sud-Ouest, Verdun, LaSalle, Lachine et Notre-Dame-de-Grâce.

La reconstruction du complexe Turcot se fera en quatre phases afin de maintenir la circulation (280 000 véhicules/jour) durant les travaux. Le nouveau complexe diminuera la superficie des structures des deux tiers. Selon l'échéancier de réalisation prévu, l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) devrait être terminée en janvier 2008 et la réalisation débuter à l'été 2009. L'année 2008 sera consacrée au processus d'évaluation environnementale (dépôt de l'ÉIE au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), analyse de conformité, audience publique du BAPE et à la finalisation des études techniques.

3.2 Synthèse des points de vue

Les questions et commentaires entendus lors des rencontres d'information-rétroaction décrites plus haut ont été regroupés et sont exposés en synthèse. Dans l'ensemble, les participants ont apprécié les rencontres d'information-rétroaction tenues par le MTQ et plusieurs ont souligné la qualité de la présentation ainsi que la transparence du MTQ. Les participants aux différentes rencontres n'ont pas remis en question la nécessité d'intervenir dans l'échangeur Turcot et certains ont reconnu la qualité du projet proposé.

Par ailleurs, plusieurs préoccupations, questions, commentaires et suggestions ont été formulés quant à différents aspects entourant le projet : sa conception, le processus d'acquisition, les nuisances comme le bruit et la poussière, les mesures d'atténuation prévues, le transport en commun, etc. Les pages qui suivent présentent ces différents thèmes.

3.2.1 Le village des Tanneries et le secteur Industriel Cabot

Au cours des différentes rencontres, deux secteurs sont apparus comme étant particulièrement sensibles aux impacts du projet, soit le village des Tanneries, quartier principalement résidentiel et le secteur Industriel Cabot, à vocation industrielle. En effet, ces deux secteurs seraient particulièrement touchés par le projet de reconstruction du complexe Turcot puisque les nouvelles voies en remblai empièteraient ou se rapprocheraient de plusieurs propriétés. Les interventions des participants concernant ces deux secteurs avaient principalement trait aux possibilités d'éviter les expropriations, au processus d'acquisition et de relocalisation, aux nuisances comme le bruit et les émissions de poussières, principalement durant les travaux et l'impact visuel ainsi que les mesures d'atténuation prévues.

Lors d'une séance d'information, un participant a annoncé le lancement d'une pétition afin d'inciter le MTQ à trouver une autre solution. Ce dernier estime que dans l'ensemble, la reconstruction proposée améliore le complexe Turcot, mais que certains points restent à étudier. Le MTQ a assuré qu'il travaille à améliorer le projet particulièrement pour les deux secteurs les plus touchés, soit celui du village des Tanneries et celui du secteur Industriel Cabot.

Les participants ont souligné plusieurs fois le caractère particulier du village des Tanneries. Ils s'inquiètent du risque d'isolement accru de leur quartier par la fermeture de la rue Cazalais et la reconstruction des voies en remblai, de la viabilité du secteur et de leur qualité de vie lors de la mise en fonction des nouvelles infrastructures. Ils ont également demandé de considérer les impacts cumulatifs.

Le MTQ a assuré qu'il travaille constamment avec les arrondissements afin que le complexe s'intègre le mieux possible au milieu. Il précise que le projet est encore en évolution, même si le concept de construction en remblai est fixé et que les mesures d'atténuation sont à l'étude.

3.2.2 Le processus d'acquisition et de relocalisation

Le secteur de la rue Cazalais dans le village des Tanneries (le long de l'autoroute 720) est particulièrement touché par la reconstruction du complexe Turcot. Actuellement, il y aurait une vingtaine de bâtiments résidentiels qui seraient affectés dans ce secteur. Conséquemment, de nombreuses questions ont été posées quant à la justification des travaux dans ce secteur, à la procédure d'acquisition, aux échéanciers, aux compensations, y compris pour les locataires, et aux modalités de relocalisation.

Le MTQ a expliqué que, dans ce secteur, la contrainte liée au maintien de la circulation durant les travaux forçait à planifier la reconstruction, non seulement sous la structure, mais aussi au sud de cette dernière. Le concept définitif du projet n'est cependant pas encore fixé et les plans doivent être précisés. En ce moment, des plans légaux d'arpentage sont en préparation pour déterminer les limites de propriétés. Lorsque les limites du projet seront fixées, les parcelles de terrains à acquérir pourront être identifiées précisément et les démarches entreprises avec les propriétaires. Dans certains cas, les terrains à acquérir pourraient être une portion seulement de la propriété, dans d'autres cas ce serait la totalité de la propriété. Le MTQ a aussi ajouté qu'il travaillait actuellement à bonifier son projet de manière à réduire le plus possible les terrains à acquérir, mais qu'en certains endroits, les caractéristiques du territoire (par exemple, la falaise Saint-Jacques) limitent les possibilités. Il mentionne qu'il organisera une rencontre spécifique dans le secteur du village des Tanneries pour expliquer les travaux, le processus d'acquisition et les solutions possibles.

Un participant a aussi demandé pourquoi le maintien de la circulation durant les travaux était indispensable. Pour le MTQ, le maintien de la circulation de 280 000 véhicules par jour est essentiel car cela permet d'éviter que la circulation normalement autoroutière utilise le réseau local, entraînant ainsi de la congestion et des impacts environnementaux pour la population.

Plusieurs participants ont fait part de leur perception d'injustice quant au fait qu'au nom du maintien de la circulation automobile, on envisage d'exproprier des résidents de leur quartier. Le MTQ a dit comprendre la situation et essayer de trouver la solution ayant le moins d'impact possible.

Plusieurs participants incitent le MTQ à essayer de nouveau d'éviter les résidences, de manière à ne pas détruire la richesse de la vie de quartier qui s'y est développée. Pour plusieurs de ces participants, la perte de leur propriété ou de leur logement représente un bouleversement de leur vie que le MTQ doit prendre en considération. À l'inverse, un propriétaire a suggéré que le MTQ achète toutes les propriétés qui seraient affectées par la reconstruction afin de ne laisser personne dans de mauvaises conditions.

Le MTQ a assuré qu'il vise, par les efforts de bonification du projet, à réduire le plus possible le nombre de demeures à acquérir et que, pour la plupart, il ne s'agirait que d'une faible portion du terrain. Dans tous les cas, ce seront des négociations individuelles car certains voudront demeurer propriétaires malgré une perte de terrain, tandis que d'autres voudront se départir de leur propriété.

Le MTQ a également mentionné que la procédure officielle d'acquisition sera mise en place. D'abord, le MTQ rencontre le propriétaire et une évaluation de la propriété est effectuée par une firme d'évaluation. Le propriétaire peut aussi engager un évaluateur payé par le MTQ pour une seconde évaluation de la propriété. Ensuite, le MTQ fait une offre d'achat et des négociations peuvent être entreprises avec le propriétaire afin de s'entendre sur le montant des indemnités. Chacun des propriétaires sera rencontré individuellement et sa situation évaluée spécifiquement. Pour l'instant, aucun citoyen n'a été rencontré puisque le MTQ essaie d'optimiser le projet pour minimiser les acquisitions nécessaires.

Il a également été précisé que le MTQ vise d'abord une entente de gré à gré. Ce n'est que dans le cas où une entente n'est pas possible que des démarches d'expropriation sont entreprises. Règle générale, les acquisitions sont réglées de gré à gré à plus de 80 %. Cette procédure d'acquisition ne concerne que le MTQ. Toutes autres instances, municipales par exemple, ont leurs propres procédures.

Un propriétaire de condos s'est interrogé sur ce qu'il adviendrait dans le cas d'une acquisition partielle de terrain, et non pas du bâtiment, où un des propriétaires souhaiterait rester alors qu'un autre préférerait vendre. Le MTQ a réitéré qu'il s'agissait de négociations individuelles et que chacun des propriétaires est libre de négocier comme il le souhaite.

Quant aux échéanciers, le MTQ a précisé que le concept définitif devrait être fixé à la fin de l'année 2007 et que les propriétaires devraient être rencontrés à partir de février ou mars 2008. Le MTQ a insisté sur le fait que la procédure d'acquisition laisserait suffisamment de temps aux propriétaires pour réorganiser leur situation. À cet effet, lors des acquisitions, le MTQ négocie non seulement le montant des indemnités, mais aussi les délais d'un déménagement éventuel. Dans tous les cas, il s'agit d'une démarche individuelle, lors de laquelle le MTQ respecte tous les droits des propriétaires.

En ce qui concerne le secteur industriel, une trentaine d'entreprises ont été identifiées comme étant potentiellement affectées dans le secteur Industriel Cabot. Toutefois, à l'instar du secteur résidentiel, le MTQ saura plus précisément le nombre, une fois le concept définitif arrêté. À ce moment, des négociations

pourront alors être entreprises avec les propriétaires visés. Le MTQ a indiqué que pour une entreprise, il ne s'agit pas seulement d'une acquisition d'immeuble, puisque le fonds de commerce sera également évalué. Quant à des relocalisations éventuelles, chacune des industries touchées fera l'objet d'une évaluation financière afin de déterminer l'opportunité d'une relocalisation. L'arrondissement du Sud-Ouest ainsi que des organismes du milieu comme le RÉSO pourront être mis à contribution pour faciliter ces relocalisations. D'autre part, le MTQ a précisé qu'il n'offrait habituellement de l'aide à la relocalisation qu'aux propriétaires dont il achetait la propriété commerciale.

Le MTQ a également informé qu'il était en lien avec la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest afin d'éviter que les industries potentiellement touchées fassent des investissements inutiles pour des travaux d'agrandissement ou autres. Les entreprises qui demanderaient un permis à la Ville ou à l'arrondissement seraient alors informées de la situation.

Une autre crainte exprimée particulièrement par les industriels se rapporte aux modifications futures du réseau local soit par le projet du MTQ ou éventuellement par l'arrondissement suite au projet du MTQ. Ils s'inquiètent d'une expropriation possible par l'arrondissement pour procéder à leurs propres travaux routiers ainsi que d'une éventuelle reconfiguration du réseau routier local limitant, voire empêchant, l'accès à leur clientèle. Le MTQ a expliqué que son projet est planifié en tenant compte du réseau routier local actuel et en fonction de ne pas compromettre d'éventuels projets de l'arrondissement. De plus, durant les travaux, s'il devait y avoir des modifications au réseau, les commerçants en seront informés et des alternatives suggérées. D'autre part, selon le MTQ, la nouvelle configuration améliore des mouvements et des accès pour les véhicules lourds, notamment avec la reconfiguration de l'échangeur de La Vérendrye et l'éloignement des structures de l'autoroute 15 de 30 mètres du secteur résidentiel. Quant aux projets de l'arrondissement, le MTQ incite les participants à s'informer directement à cette instance.

Des inquiétudes ont été soulevées concernant certains équipements, soit l'éco-centre, le clos de la voirie municipale, le centre Gadbois et le centre d'entretien du MTQ. Le MTQ a assuré que l'éco-centre serait relocalisé avant le début des travaux (donc au courant de l'année 2009 ou selon l'échéancier des travaux), afin que ce service continue d'être accessible en tout temps, ainsi que le clos de la voirie et le centre d'entretien du MTQ. Quant au Centre Gadbois, le stationnement sera affecté mais pas le bâtiment. Les solutions possibles quant au stationnement seront examinées par la Ville de Montréal et l'arrondissement Sud-Ouest, avec la collaboration du MTQ.

3.2.2.1 Locataires

Des locataires, tant résidentiels que commerciaux, ont aussi fait part de leurs craintes par rapport au processus d'acquisition. Le MTQ a informé que, légalement, il n'était contraint qu'à verser 3 mois de loyer pour les résidences. Toutefois, le MTQ s'engage à rencontrer chacun des locataires touchés et à évaluer leur situation de la même façon que les propriétaires.

Pour les locataires d'un logement à loyer abordable, la question centrale était les dédommagements ou la création de logements qui seraient offerts pour compenser la perte de ce type de logements très difficiles, voire impossibles, à retrouver. Des participants souhaitent que les logements locatifs perdus soient remplacés dans le secteur. Selon eux, il y a une tradition de logements communautaires dans le quartier, mais depuis quelques années il y aurait de la spéculation et plusieurs logements se sont transformés en condos. Il suggère que le MTQ exige ou garantisse aux citoyens qu'il n'y aura pas de diminution de logements locatifs. Le MTQ mentionne qu'il pourra s'enquérir auprès de la Société d'habitation des programmes existants et lui faire part de cette question. Il pourra également sensibiliser les autres instances gouvernementales et municipales à ce sujet.

3.2.2.2 Valeur des propriétés non acquises

Outre les acquisitions, certains propriétaires s'inquiètent de la valeur des propriétés qui ne seront pas expropriées, mais qui se trouvent à proximité des travaux. Par exemple, les maisons se trouvant de l'autre côté de la rue Cazalais auront-elles une valeur foncière moindre après les travaux ? Le MTQ assure qu'il travaille pour améliorer la situation existante et que des mesures d'atténuation seront implantées dans le cas d'une détérioration des conditions, ce qui ne devrait pas entraîner une perte de valeur.

Un autre participant, dont la maison n'est pas directement touchée par les travaux, souhaite vendre actuellement sa propriété mais ne sait pas comment présenter la situation à un potentiel acquéreur, puisque certains travaux se feront dans sa cour. Le MTQ a expliqué que dans son cas précis, à terme, l'autoroute s'éloignait de sa demeure et que cela pourrait représenter une plus value pour la propriété. Par ailleurs, le MTQ invite les propriétaires désirant vendre (ou, s'il y a lieu, un acheteur sérieux) à le contacter afin de fournir les informations appropriées.

3.2.3 Les impacts de la construction et les mesures d'atténuation associées

Pour les riverains du projet, le phasage des travaux, les impacts durant la construction (poussière, bruit, circulation locale) et les mesures d'atténuation prévues durant cette période suscitent plusieurs questions et préoccupations.

Le MTQ a expliqué que les travaux se feront par tronçon et que l'ensemble du projet ne sera pas en construction partout en même temps et pendant sept ans. Durant les premières années, la construction des nouvelles voies se fera, durant le jour, sous les structures actuelles ou à côté, et des mesures d'atténuation seront mises en place telles que l'arrosage pour limiter la poussière, l'installation de silencieux sur la machinerie, de la musique de fond, etc. afin de réduire les impacts. Quant à la circulation locale, des circuits de transport seront déterminés afin d'éviter le plus possible la circulation de camions dans les rues résidentielles. En ce qui a trait à la démolition des structures actuelles, cette opération ne s'étalera que sur une courte durée. Les ouvriers découperont de gros morceaux de structure qui seront transportés dans la cour Turcot afin d'être concassés pour être récupérés sur les talus.

Plusieurs participants ont émis des doutes quant à la réelle mise en place de mesures d'atténuation dont celles d'arroser pour diminuer les poussières et d'apposer des silencieux sur la machinerie, puisque ces mesures n'ont pas été appliquées durant les derniers travaux sur l'autoroute Ville-Marie qui ont été, selon certains participants, pénibles pour les riverains, notamment en raison du bruit. Ces participants ont suggéré au MTQ l'adoption de lourdes pénalités financières pour les entrepreneurs n'appliquant pas les mesures d'atténuation appropriées quant au bruit et à la poussière afin de les dissuader de contrevenir à ces exigences. Ils suggèrent également l'installation de murs antibruit. Le MTQ a expliqué que les mesures d'atténuation seront inscrites dans les devis des entrepreneurs et il s'est engagé à vérifier les travaux des entrepreneurs afin de s'assurer du respect des normes et de l'application des mesures d'atténuation des nuisances. Il mentionne que des murs antibruit temporaires peuvent être installés selon les besoins et qu'il y a aussi la possibilité d'utiliser de la musique de fond pour atténuer le bruit, compte tenu des résultats des expériences antérieures.

Le MTQ s'engage à respecter les riverains et à limiter au maximum les nuisances liées à la reconstruction du complexe Turcot. En ce sens, le MTQ envisage de mettre à la disposition des citoyens des moyens de communication tels un site Internet pour informer de l'échéancier des travaux et une ligne téléphonique pour faire part de commentaires ou plaintes permettant de rectifier rapidement une situation, le cas échéant. À une

question d'un participant, le MTQ informe que le site Internet entrera en fonction aussitôt que les plans du projet seront disponibles.

La présence du centre de santé Mance-Décary a été portée à l'attention du MTQ en soulignant les impacts éventuels des travaux sur ces résidents plus à risque. Le MTQ a précisé que les travaux ne toucheraient pas ce bâtiment, mais qu'il était sensible au fait qu'y résident des personnes âgées, dont certaines sont malades, et que ces personnes pourraient être plus sensibles aux nuisances dues au bruit et à l'émission de poussières occasionnées par la reconstruction, surtout que le bâtiment n'est pas climatisé.

Finalement, des questions ont été posées quant aux fermetures de certaines voies lors de la construction et aux services de transports en commun additionnels disponibles pour que les usagers aient une alternative. Le MTQ mentionne qu'un des critères de choix du meilleur scénario était de maintenir, le plus possible, durant les travaux, la circulation quotidienne des 280 000 véhicules dans l'échangeur Turcot. Ainsi, comme 90 % de la construction se fera sous la structure actuelle ou dans la cour Turcot pour le déplacement des voies, la circulation sera maintenue en tout temps. Des fermetures potentielles ne se feront qu'entre la troisième et la quatrième année de construction, lorsque la circulation devra être transférée sur les nouvelles voies, ce qui voudra dire une fermeture de quelques jours (idéalement les fins de semaines) à quelques semaines. Dans certains cas, des structures et des voies temporaires seront aménagées. Certains liens locaux seront affectés comme l'entrée St-Jacques qui devra être démolie dès le début des travaux (une entrée temporaire sera aménagée). D'autre part, un comité de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)-Ville de Montréal-MTQ a été créé pour discuter, entre autres, de la mise en place de services de transport en commun complémentaires à court et à long termes.

3.2.4 Les mesures d'atténuation après la construction

Plusieurs participants se sont interrogés sur l'augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique résultant de l'abaissement des voies en remblai plutôt qu'en structures et sur les possibilités de compensations reliées à ces impacts pour les riverains. Le MTQ souligne que l'étude d'impact sur l'environnement fournira des indications sur les impacts liés à l'abaissement des voies ainsi que sur les mesures d'atténuation à mettre en place en permanence (par exemple, un mur antibruit) et à leur localisation. La qualité de vie des riverains sera prise en compte et les mesures d'atténuation nécessaires pour conserver ou améliorer cette qualité de vie seront implantées. Le MTQ précise que le budget du projet comprend déjà les coûts d'aménagement des mesures d'atténuation. Quant aux compensations financières, le MTQ explique que lorsque la propriété n'est pas touchée directement par le projet, il n'y a pas de compensation financière. Le MTQ ne paie pas les

résidents pour les impacts d'un projet à proximité de leur domicile, mais uniquement lorsque l'intégrité de leur propriété est affectée. Les compensations sont plutôt indirectes pour les voisins du projet, par exemple, la mise en place de mesures qui réduisent le bruit à des niveaux inférieurs à la situation qui prévalait avant le projet.

La pollution visuelle a aussi été abordée, notamment la vue sur les remblais, l'esthétisme des murs anti-bruit et les aménagements paysagers. Le MTQ dit investir beaucoup d'efforts à intégrer ses projets le mieux possible dans le milieu et à en améliorer l'aspect esthétique et visuel. Dans le cas où il y aurait un mur antibruit, les résidents ne verraient pas la circulation, mais un mur de hauteur variable qui peut être naturalisé et esthétique. Le MTQ travaille en étroite collaboration avec l'arrondissement pour identifier les meilleures options de mur antibruit (écran végétal, mur texturé, etc.). Pour empêcher ou diminuer le nombre de graffitis sur ces murs, une préoccupation des citoyens, le MTQ propose de choisir des murs texturés et de planter de la végétation à l'instar de ce qui s'est fait sur le boulevard Taschereau à Brossard.

Un participant a souligné que des quartiers viennent de se revitaliser, particulièrement en termes d'espaces verts, et a suggéré que des architectes paysagers soient impliqués dans le choix des aménagements paysagers prévus par le MTQ. Celui-ci précise que des aménagements paysagers seront faits afin d'améliorer les vues et la qualité de vie des résidents, mais seulement à la fin des travaux. Toutefois, des discussions peuvent être entreprises durant les travaux, entre autres avec les représentants du village des Tanneries, afin de planifier les aménagements futurs. Les coûts de ces aménagements paysagers sont déjà prévus dans le budget.

3.2.5 L'évaluation environnementale

Plusieurs questions ont été posées quant aux objets et méthodologies de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE), particulièrement quant à l'augmentation du bruit et de la pollution de l'air causée par l'abaissement des voies. Selon un participant, les personnes souffrant d'asthme risquent de voir leur condition se détériorer avec l'abaissement des voies.

Le MTQ assure que l'ÉIE examinera toutes les questions touchant la qualité de vie et la santé des populations : bruit, qualité de l'air, circulation, impact visuel, etc. L'ÉIE présente d'abord des données sur les conditions actuelles (état de la situation pour les différents milieux affectés) et traitera ensuite des impacts que pourrait avoir le projet sur ces conditions. Par exemple, des mesures de bruit sont réalisées dans les conditions actuelles et intégrées dans un système de modélisation. Les caractéristiques du projet sont ensuite

intégrées au modèle qui évalue le bruit généré une fois le projet réalisé. La différence de bruit (avant et après la réalisation du projet) donnera des indications quant aux mesures d'atténuation à mettre en place, le cas échéant. L'ÉIE devrait être déposée à la fin de l'année 2007 auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

De plus, lorsque le MDDEP reçoit l'ÉIE, il consulte d'autres ministères concernés afin d'obtenir leurs avis sur le traitement des sujets qui les concernent. Des questions additionnelles peuvent alors être posées par ces différents ministères au MTQ. Par exemple, le ministère de la Santé et des Services Sociaux donnera son avis quant au traitement des questions entourant la santé publique (bruits, poussières, etc.) et pourra poser des questions additionnelles. Une fois l'ÉIE jugée satisfaisante par le MDDEP, elle sera rendue publique et un mandat d'information publique sera donné au BAPE. Toutes les données seront alors accessibles à l'ensemble de la population; ce qui pourrait mener au printemps 2008.

Un participant a souligné que plusieurs études ont démontré que les populations vivant à proximité des grands axes routiers ont plus de problèmes de santé. Pour lui, l'impact du projet sur la qualité de l'air devra donc être examiné de façon très spécifique.

À partir de ce qui a été mentionné lors de la présentation du MTQ, un participant souhaiterait pouvoir consulter les quatre scénarios ayant fait l'objet d'une analyse multicritères qui a mené au choix du scénario retenu. Selon ce participant, l'analyse multicritères semblait démontrer que le scénario retenu offrait la moins bonne performance quant à l'environnement. Il aimerait en savoir plus. Le MTQ informe que les autres scénarios seront présentés dans l'ÉIE comme des variantes au projet ainsi que l'analyse multicritères qui a mené au choix du scénario retenu. Quant à la performance environnementale de chacun des scénarios, l'ÉIE répondra également de façon plus précise à cette question.

Un participant se demandait s'il existe, comme dans la construction de bâtiments, des normes environnementales LEED. Le MTQ mentionne qu'il n'existe pas ce type de normes pour la construction de route mais que, généralement, le décret gouvernemental contient des exigences environnementales que le MTQ doit respecter.

3.2.6 Le transport alternatif

Les modes de transport alternatif à l'automobile en solo a été un thème récurrent au cours des différentes rencontres, que ce soit la bicyclette, le covoiturage, le transport collectif ou autres modes.

En ce qui concerne les pistes cyclables, le MTQ a assuré qu'il travaille en étroite collaboration avec Parcs Canada afin que la piste cyclable reste ouverte en tout temps durant les travaux et que des mesures de sécurité soient mises en place. Pour le lien entre la piste cyclable et le Centre Gadbois, le MTQ affirme qu'il s'agit d'un élément qui sera pris en compte au niveau municipal. De plus, le MTQ travaille avec la Ville de Montréal afin de prolonger certaines pistes cyclables dans le secteur.

Face aux interrogations de certains participants sur l'absence de mesures favorisant le transport en commun dans le projet de réaménagement du complexe Turcot, le MTQ a souligné que le territoire est déjà bien desservi par le transport en commun puisqu'il y a trois lignes de trains de banlieue, douze stations de métro sur le territoire et en périphérie immédiate ainsi que plusieurs lignes d'autobus. Dans le cadre du projet, le MTQ s'assure de protéger les espaces nécessaires à l'implantation des projets d'autres instances, entre autres, celui d'une navette ferroviaire entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal et un lien de transport collectif dans l'axe de la rue Notre-Dame. Plus d'information sur ce sujet sera disponible lors du dépôt de l'étude d'impacts sur l'environnement. Il rappelle également que le MTQ investit près de 300 millions de dollars par année depuis 2004-2005 pour le maintien et l'amélioration de l'offre existante.

Certains participants ont suggéré d'utiliser l'accotement comme voie réservée pour les autobus. Cette suggestion n'a pas été retenue par le MTQ puisque, d'une part, la fonction de l'accotement de permettre de conserver la fluidité en cas d'urgence serait alors éliminée et que, d'autre part, la fluidité devrait être améliorée en modifiant la géométrie de l'échangeur. Le MTQ explique qu'une voie réservée est normalement mise en place pour permettre aux véhicules de transport en commun de circuler rapidement sur une route dont les voies sont habituellement congestionnées. L'échangeur Turcot ne présentant pas de congestion importante, il n'est pas utile d'implanter une voie réservée.

Un participant s'est dit déçu de cette logique de fluidité plutôt que de mobilité car, selon lui, c'est la même logique que dans les années 50, c'est-à-dire qu'il faut arriver le plus vite possible du point A au point B. Il estime qu'on devrait profiter de la situation actuelle pour faire un transfert modal. Le MTQ mentionne que les changements d'habitudes se font lentement et que même si l'échangeur Turcot était fermé du jour au

lendemain, les usagers iraient prendre d'autres chemins et non nécessairement d'autres modes de transport. Selon le MTQ, l'offre de transport en commun doit d'abord être améliorée pour inciter les gens à l'utiliser.

Un participant se demande pourquoi le MTQ n'encourage pas l'aménagement de la navette aéroport/centre-ville sur la ligne du CP plutôt que celle du CN, libérant ainsi la cour Turcot puisqu'elle passerait alors en haut de la falaise Saint-Jacques. Bien que le MTQ encourage les projets de transport en commun par le financement de l'AMT et de la STM, c'est de la responsabilité de l'AMT de planifier avec Aéroports de Montréal (ADM) le projet de navette entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal. Toutefois, le MTQ s'assure de préserver l'emprise pour la réalisation éventuelle de cette navette sur la ligne du CN. Dans le cas où ce projet de navette ne se réaliserait pas, il y aurait simplement un espace vert plus grand entre les infrastructures de transport et la falaise Saint-Jacques. D'autre part, le MTQ mentionne faire partie du comité directeur de la planification du projet de navette et que les études sont en cours afin d'identifier les meilleurs moyens pour répondre aux besoins.

Un participant estime pour sa part que l'autoroute 30 va diminuer la circulation sur l'autoroute 20, particulièrement les camions, et il a suggéré de privilégier d'une quelconque manière le transport en commun sur l'autoroute 20. Le MTQ explique que, selon l'augmentation du trafic sur la rive-sud, l'autoroute 30 sera construite pour permettre aux camions de traverser la région de la métropole en évitant de passer par l'île de Montréal et aider à désengorger les autoroutes montréalaises, et non pour éliminer la circulation. Cette diminution anticipée du trafic permettrait alors de mieux répondre aux besoins jusqu'à l'horizon 2025.

Un participant a demandé si, dans le contexte des changements climatiques, des émissions de gaz à effet de serre et de l'urgence d'agir, le MTQ a l'intention de mettre en place des programmes de réduction du nombre d'automobiles. Le MTQ rapporte qu'au cours des 10 dernières années, il a investi plus d'argent en transport en commun que dans les routes. Dans le cadre du projet de réaménagement du complexe Turcot, le choix a été de maintenir simplement la capacité et non de l'augmenter ni de prévoir la possibilité de l'augmenter. L'expérience montre que lorsque des routes sont fermées, l'achalandage ne baisse pas, c'est plutôt l'heure de pointe et les congestions qui s'allongent. Le MTQ souligne également que malgré les difficultés de circulation à Montréal, le nombre de voitures ne cesse d'augmenter. Dans certains cas, lorsque l'offre de transport en commun est augmentée pour donner un choix aux voyageurs durant des travaux de construction, certains usagers conservent ce mode de déplacement. Les changements d'habitudes sont donc très longs à faire. Par ailleurs, le MTQ est toujours ouvert aux bonnes idées pour encourager le transfert vers les transports en commun.

3.2.7 La conception du projet

Des participants se sont interrogés sur l'inclusion dans le projet de l'échangeur St-Pierre et de la sortie St-Jacques. Aussi, selon un participant, l'ensemble de l'autoroute 720 devra être refait d'ici 5 ans et il se demande pourquoi ne pas la refaire au complet dès maintenant. Selon le MTQ, l'échangeur St-Pierre devra faire l'objet d'interventions mais ne fait pas partie du projet Turcot, car ce dernier n'aura pas d'impact sur cet échangeur. Quant au viaduc St-Jacques, il sera démoli en début de chantier et un viaduc temporaire sera construit permettant le maintien de la circulation. Quant à l'A-720, au départ il fallait fixer des limites au projet mais, effectivement, le MTQ a commencé à regarder la possibilité de poursuivre la réfection de l'A-720 jusqu'à la sortie Atwater et de l'inclure au projet.

Un participant a demandé quelle était la nécessité de remettre les voies de l'A-20 dans le sens standard. Le MTQ explique que ce n'est pas les voies au sol qui présentent des inconvénients mais plutôt l'échangeur Montréal-Ouest. En effet, ce dernier doit être refait et c'est à ce niveau que les voies sont inversées. Refaire l'échangeur en structure tel qu'il est coûterait plus cher que de le refaire au niveau du sol. Comme cet échangeur, dans sa conception actuelle, inverse les voies (à l'ouest de l'échangeur, elles sont dans le bon sens), en le reconstruisant au niveau du sol il faut inverser les voies du côté est.

Un participant a suggéré de construire l'autoroute sous le canal Lachine. Selon le MTQ, cette idée de tunnel ne pourrait être retenue parce que le canal est reconnu comme faisant partie du patrimoine par Parcs Canada et donc il s'agit d'un lieu intouchable. De plus, bien qu'un tunnel représente plusieurs avantages, il importe de considérer les coûts de réalisation et d'entretien très importants qui y sont associés, ainsi que les contraintes liées aux matières dangereuses. D'autre part, ce scénario est techniquement irréalisable à cause des multiples bretelles des échangeurs et de la géométrie (pentes).

Si l'ensemble des participants convient que l'échangeur Turcot doit faire l'objet d'interventions, certains participants se sont interrogés sur la justification de réalisation du projet tel que présenté, notamment en termes de capacité de circulation, de géométrie, de contraintes, etc. Certains reprochent au MTQ de recréer le projet de 1967, de ne pas offrir une vision nouvelle et de ne pas respecter le plan de transport de Montréal. Ils estiment que le projet reste une infrastructure régionale peu intégrée au réseau urbain municipal. Ils ne voient pas d'intégration au milieu existant, pas de lien entre les réseaux régional et local de transport en commun, pas de lien piétonnier. Pour eux, ce projet n'est qu'un transit régional. Ils estiment que le projet présenté par le MTQ n'est qu'un projet de voirie alors qu'il est possible, croient-ils, de faire un projet de

design urbain sans autoroute. Ils déplorent également le manque de réflexion d'ensemble du MTQ et l'absence d'intégration des objectifs de l'entente de Kyoto.

En ce sens, un autre participant a reproché au MTQ son manque de vision concernant le complexe Turcot. Il a suggéré de revoir le concept même et d'essayer d'être audacieux et d'avoir plus de vision. Il propose, à l'instar d'autres grandes villes dans le monde comme Toronto, de démolir l'autoroute pour privilégier la construction d'une route urbaine.

D'autres options ont été proposées. Un participant suggère la construction d'une autoroute de contournement plutôt qu'une autoroute pour accéder au centre-ville. Un autre encourage le MTQ à proposer un plan à long terme de planification des déplacements puisque les infrastructures se dégradent dans toute la métropole et qu'il faudra tout refaire. Un troisième estime que la reconstruction du complexe représente une occasion exceptionnelle de repenser le secteur du sud-ouest, qui est très désorganisé. Pour lui, c'est l'entrée de la Ville de Montréal et la falaise St-Jacques est un parc extraordinaire qui n'est pas mis en valeur. Il croit que la desserte ferroviaire de Via Rail pourrait être relocalisée et il se questionne sur l'intérêt de maintenir la capacité actuelle puisque l'A-30 va dévier un pourcentage de camions.

Un participant a suggéré au MTQ de diviser la reconstruction en plusieurs projets de moindre envergure afin de permettre une certaine évolution du projet.

Le MTQ a pris note de ces commentaires. Il estime toutefois que les besoins en transport en commun, piste cyclable et autres modes de déplacement ont été pris en compte. Il souligne que la capacité des liens autoroutiers doit être maintenue car ils sont vitaux pour l'économie régionale et qu'il n'y aurait pas d'autre alternative que de dévier la circulation autoroutière dans le réseau local.

3.2.8 La géométrie, la fluidité, la sécurité et les accès

Certains participants ont suggéré de profiter de la reconstruction du complexe Turcot pour augmenter la capacité de l'échangeur et améliorer ainsi la fluidité, particulièrement à la sortie du pont Champlain. Ils estiment qu'il y aura augmentation du nombre de véhicules dans le futur et que de ne pas en tenir compte maintenant forcera les générations futures à refaire les infrastructures pour répondre à la demande. Selon les modèles prévisionnels du MTQ, il devrait y avoir une augmentation d'environ 3 % du nombre de véhicules d'ici 2025. Toutefois, selon le MTQ, ces prévisions peuvent varier suite à la réalisation d'autres projets tels l'échangeur Dorval, la rue Notre-Dame, le pont de l'autoroute 25 et l'achèvement de l'autoroute 30 contribuant

à réduire le nombre de camions circulant dans l'échangeur Turcot. De plus, dans le futur, certains facteurs pourront contribuer à réduire la circulation comme le vieillissement de la population ou l'offre d'emplois diversifiés en banlieue et l'adoption plus importante du transport en commun.

Ainsi, le MTQ a choisi de planifier ce projet en maintenant la capacité actuelle de l'échangeur Turcot, soit 280 000 véhicules par jour, et non de l'augmenter. L'élargissement prévu de l'emprise ne vise qu'à aménager un accotement afin d'assurer une meilleure accessibilité en cas d'urgence (panne, accident, déplacement de véhicules d'urgence). La géométrie améliorée ainsi que l'accotement n'augmenteront que la fluidité et non la capacité. Pour le MTQ, cette option s'insère également dans l'optique d'encourager d'autres modes de transport.

Selon un participant, la bretelle d'entrée de l'autoroute 15-N en direction de l'autoroute Ville-Marie apparaît comme ayant une zone d'accélération trop courte. Le MTQ assure qu'il remédiera à cette situation en privilégiant, au lieu des biseaux actuels, des voies parallèles beaucoup plus longues. Il ajoute que l'ensemble du projet fera l'objet d'audits de sécurité afin d'en valider tous les aspects.

À une question d'un participant, le MTQ assure que le fait que beaucoup d'automobilistes circulent à plus de 100 km/h dans des zones de 70 km/h sur le complexe est pris en considération dans la géométrie du projet.

Certains participants s'inquiètent de la sécurité des piétons et des cyclistes, estimant que les nouvelles infrastructures en remblais feront office de barrières qui limiteront la mobilité ou alors que ces usagers traverseront à leurs risques. Le MTQ se préoccupe de cet aspect et travaille actuellement avec les arrondissements concernés afin de s'assurer de la sécurité des pistes réservées aux piétons et aux cyclistes.

Plusieurs participants ont posé des questions quant au nouvel accès de l'échangeur de La Vérendrye. Le MTQ a expliqué que ce nouvel accès permettra aux camions d'accéder directement au secteur Industriel Cabot sans avoir à emprunter le réseau de rues locales des quartiers résidentiels, comme c'est le cas actuellement. D'autre part, les véhicules n'ayant pas à se rendre dans le secteur industriel pourront directement accéder à l'autoroute. Le MTQ ajoute que l'aménagement de cet accès se base sur un concept urbain avec des feux de circulation limitant la vitesse.

En ce qui concerne la fermeture de la rue Saint-Rémi aux automobiles venant de la rue Cazalais, le MTQ a expliqué qu'il était actuellement à analyser les solutions avec l'arrondissement, entre autres un projet de nouvelle rue sur l'emprise ferroviaire du CN, afin de ne pas isoler les résidents de cette rue. Par contre,

l'accès piétonnier n'est pas modifié et le trajet d'autobus non plus. Le MTQ a ajouté que cette nouvelle rue, permettant d'accéder à la rue de Courcelle, n'affecterait pas l'allée d'arbres plantés par les citoyens sous l'initiative de l'éco-quartier.

Certains participants ont proposé de profiter de la reconstruction pour ajouter de nouveaux accès à l'autoroute. Le MTQ s'est dit ouvert aux suggestions mais que ce sont les arrondissements concernés qui doivent en faire la demande et en défrayer les coûts. D'autre part, un citoyen a déploré la mise hors fonction du pont Monk, dont la construction est relativement récente. Le MTQ étudie présentement cette question.

Un participant a identifié trois tracés de déplacement qui seraient allongés par la nouvelle configuration du complexe Turcot. Le MTQ a rappelé que la majorité des déplacements seraient grandement améliorés, mais qu'effectivement quelques-uns seraient plus longs. Il a ajouté que les déplacements allongés seraient optimisés et que les automobilistes ne compteraient de fait que quelques secondes de plus pour se rendre à leur destination.

Certaines interventions des participants concernaient le maintien ou la transformation de structures spécifiques :

- Quelles sont les raisons qui expliquent le maintien de la bretelle de l'A-720 Ouest à l'A-15 Sud?
- Il a été suggéré d'intégrer les échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest.
- Pourquoi ne pas mettre l'A-720 en tranchée plutôt qu'en remblai et pourquoi ne pas la déplacer au nord afin de s'éloigner des secteurs résidentiels ?
- Pourquoi modifier la bretelle Saint-Jacques alors que dans sa localisation actuelle elle ne dérange personne ?

Le MTQ a expliqué qu'il s'agit pour la plupart d'une question de géométrie. Des jonctions existantes doivent être reconstruites en fonction du maintien de tous les mouvements actuels, tout en rencontrant l'objectif de ne pas améliorer la capacité. Les jonctions dans l'échangeur Turcot doivent se faire selon les hauteurs des autoroutes existantes afin de permettre les raccordements essentiels et respecter les normes de géométrie du réseau, comme les pentes maximales ou la longueur des courbes. Par exemple, l'autoroute 720 doit rester alignée avec le tunnel Ville-Marie, se relier à l'autoroute 15 et ne pas empiéter sur les terrains du CUSM. De fait, il ne faut pas considérer les infrastructures prises individuellement, mais l'ensemble des composantes du

complexe. De plus, l'objectif du maintien de la circulation durant les travaux exige certains déplacements de route comme les voies de l'A-720 qui doivent être déplacées vers le sud.

Un participant a demandé s'il était possible d'installer un feu de circulation au coin de Saint-Ambroise et Côte-Saint-Paul afin de limiter la vitesse de la circulation. Le MTQ informe qu'une étude de circulation est en cours et que les connexions entre les échangeurs et le réseau local est à l'étude. Il ajoute que le prolongement de la rue Côte-Saint-Paul est considéré comme un enjeu sensible par le MTQ et que des discussions sont en cours avec l'arrondissement du Sud-Ouest à ce sujet.

Un autre participant s'est interrogé sur le maintien du passage à niveau sur la rue De Courcelle. Le MTQ a expliqué que cette question n'est pas de sa juridiction mais croit que le CN a besoin de cette infrastructure.

3.2.9 La réalisation du projet

Un participant a souligné que l'A-40 devait faire l'objet d'un projet de réfection, ce qui n'est toujours pas réalisé, et s'interroge sur les réelles possibilités que le réaménagement du complexe Turcot soit entrepris. Un autre participant s'inquiétait aussi des possibilités d'annulation du projet. Le MTQ assure que les chances que le projet du complexe Turcot se réalise sont de 99 % et qu'il est une de leurs priorités. Quant à l'A-40, c'est un projet très complexe vu sa longueur. Des études sont en cours pour examiner la façon d'améliorer la capacité de cette autoroute.

Des participants se sont interrogés sur le mode de réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot et sur le besoin de changement de zonage. Le MTQ a mentionné qu'il étudie en ce moment le mode le mieux adapté (conventionnel ou en partenariat public privé) et qu'aucun changement de zonage n'est nécessaire pour la réalisation du projet.

Étant donné l'envergure du projet, un participant a suggéré d'utiliser la main-d'œuvre locale pour les travaux de construction. Il propose qu'une séance d'information soit tenue auprès des entreprises intéressées à soumissionner pour des contrats. Le MTQ mentionne qu'une procédure est établie pour l'attribution des contrats mais qu'il est possible d'informer les entreprises locales sur la procédure et les dates de soumission.

Finalement, quelques participants ont suggéré d'attendre que l'autoroute 30 soit complétée avant d'entreprendre les travaux du complexe Turcot. Ils estiment que le trafic sera alors dévié sur l'autoroute 30 et qu'il n'y aura plus suffisamment de circulation pour justifier le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot tel que proposé.

3.2.10 L'accès au Centre universitaire de santé McGill (CUSM)

Des participants ont remarqué que, sur les plans du MTQ, il ne semble pas y avoir d'accès au futur CUSM. Le MTQ assure qu'il y aura un accès direct au CUSM mais, puisqu'il s'agit d'un projet connexe, qu'il n'est pas indiqué sur le plan. Un participant a demandé s'il était possible de prévoir une entrée par la cour Turcot plutôt que par NDG pour accéder au CUSM. Le MTQ mentionne qu'il est effectivement prévu d'aménager une bretelle d'accès au CUSM par la cour Turcot, mais uniquement vers la fin des travaux, car à l'endroit prévu il faudra démolir le viaduc (démolition prévue à la fin des travaux) affectant du même coup la bretelle d'accès. Le MTQ ne veut pas construire une bretelle d'accès maintenant et devoir la démolir pour la reconstruire à la fin des travaux.

Un participant s'interroge sur le risque d'augmentation de la circulation dans l'échangeur Turcot due à l'ouverture du CUSM. Le MTQ estime qu'étant donné les prévisions d'achalandage et de fluidité dans l'échangeur Turcot, celui-ci devrait pouvoir répondre aux besoins de circulation pour accéder au CUSM.

Un participant a souligné l'importance de planifier l'ouverture du CUSM en collaboration avec les responsables des services d'urgence afin qu'ils puissent y avoir accès facilement.

Quelques participants ont souligné l'importance que le MTQ et le CUSM soient en contact régulier car ils estiment que le projet de l'hôpital pourrait influencer le projet Turcot. Selon eux, le MTQ doit être au courant au fur et à mesure des développements dans le dossier du CUSM. Le MTQ informe que l'intégration des deux projets est discutée avec le CUSM et l'arrondissement.

3.2.11 La consultation publique

Des participants se sont interrogés sur l'impact de leur participation à la présente consultation dans l'élaboration du projet et sur la façon dont ils pourront prendre connaissance des modifications apportées suite à leurs interventions. Le MTQ assure qu'il prend note des préoccupations, questions, commentaires et suggestions des participants, qu'un rapport de cette consultation sera rédigé qui sera pris en compte pour la bonification du projet et pour l'élaboration de l'étude d'impact déposée au MDDEP.

Un participant a déploré que les citoyens francophones du quartier Notre-Dame-de-Grâce n'aient pas été invités aux séances d'information parce qu'aucun journal local francophone n'existe dans ce secteur. Il estime que le MTQ aurait dû faire un effort pour rejoindre cette population. Il déplore également l'absence du Conseil communautaire de NDG aux tables multisectorielles.

Un autre participant a demandé s'il y aurait des audiences publiques pour débattre du déplacement des voies ferrées dans la cour Turcot. Le MTQ informe qu'aucune consultation publique n'est prévue quant au déplacement des voies ferrées puisque le CN respectera les lois fédérales applicables. Il pourrait toutefois y avoir une consultation sur le projet de navette ferroviaire reliant l'aéroport Dorval et le centre-ville.

Un autre participant souhaiterait débattre de la question du logement à loyers abordables et suggère la mise en place d'un comité dédié à cette question. Cette question ne fait pas partie du mandat du MTQ mais ce dernier se dit ouvert à participer à un tel comité.

Afin qu'il n'y ait pas de difficultés de déplacement et éviter l'attente, un participant signale que les responsables des services d'urgence doivent être intégrés à un comité de planification circulation/fermeture afin que leur personnel puisse en être informé et faire les changements nécessaires dans leur géobase. Le MTQ a mentionné que pour les gros projets, une équipe de communication est mise sur pied, incluant tous les groupes affectés ou utiles pour transmettre l'information (urgences, villes, etc.).

3.2.12 La communication entre le MTQ et le milieu

La communication entre le MTQ et le milieu a été une préoccupation importante pour l'ensemble des participants. Ils souhaitent recevoir plus d'information quant au projet (diapositives de la présentation, dates d'assemblées publiques, étude d'impact, échéanciers, etc.) et être tenus au courant de son évolution (avancement des études, début des travaux, avancement des travaux, fermetures de rues, etc.). Ils souhaitent également pouvoir faire part au MTQ de leurs plaintes éventuelles durant la construction. Certains ont suggéré l'émission de communiqués d'information à la télévision. Le MTQ a réitéré son intention de rester en contact permanent avec les riverains en mettant en place un système de communication efficace avec eux. Pour le MTQ, le site Internet sur lequel seront décrit le projet et son évolution représente une première plateforme d'interaction. De plus, le MTQ envisage la publication d'un journal local dédié aux travaux, adressé aux voisins du projet. Finalement, un numéro de téléphone sera disponible pour permettre aux citoyens de faire part de leurs commentaires.

Un participant a affirmé s'être fait dire par le MTQ que l'arrondissement était un bon lieu pour obtenir de l'information. Il informe que, suite à une demande de sa part, l'arrondissement lui aurait répondu n'avoir aucun fond en provenance du MTQ pour tenir une séance d'information sur leur projet. Le MTQ a confirmé que l'arrondissement n'est pas tenu d'organiser des séances d'information puisque c'est un projet du MTQ. Il a expliqué que le MTQ est en contact régulier avec l'arrondissement, qui peut faire des représentations et

formuler des plaintes ou des demandes faites par les citoyens. Comme le MTQ ne peut rencontrer tous les citoyens dans la zone du projet, l'arrondissement peut être une voie pour faire connaître ses préoccupations.

3.2.13 Le développement durable

Un participant suggère au MTQ d'être proactif en intégrant dès maintenant des mesures de développement durable. Le MTQ souligne que plusieurs critères du développement durable ont été intégrés et ont influencé l'élaboration du projet. Par exemples les points de vue d'une trentaine d'organismes ont été pris en compte très en amont dans l'élaboration du projet; la nouvelle configuration de l'échangeur De La Vérendrye détournera les camions du secteur résidentiel pour les amener directement dans le secteur industriel, les voies de l'A-20 s'éloigneront du canal Lachine, la majeure partie du tracé s'éloigne des résidences, l'abaissement des voies réduit l'impact visuel, l'emprise pour la navette aéroport/centre-ville est préservée, la rue Notre-Dame pourra accueillir un nouveau trajet d'autobus ou un autre mode de transport collectif, une piste cyclable est intégrée au projet et les terrains résiduels pourront être aménagés en secteur résidentiel. De plus, le projet prévoit la récupération de matériaux. Au terme du projet, la cour Turcot sera disponible pour des usages urbains. Finalement, les préoccupations pour la qualité de vie (bruits, poussières, aménagement paysager, etc.) sont constantes.

3.2.14 Le redéveloppement de la cour Turcot

Les préoccupations entourant le développement futur de la cour Turcot avaient surtout trait à ce qu'il adviendra de cet immense terrain. Actuellement, le MTQ mentionne que tout est spéculatif car il n'a pas l'intention de céder la cour Turcot avant la fin des travaux prévue vers 2015. L'ensemble de la cour Turcot sera un immense chantier durant toute la durée des travaux pour l'entreposage des matériaux, de la machinerie, la présence de camions et de roulottes de chantier, etc. Les antennes ferroviaires devront également être maintenues pour assurer la continuité. Il est donc impensable de débiter le développement de la cour avant la fin des travaux.

Des participants ont suggéré que le MTQ travaille dès maintenant avec la Ville de Montréal pour la planification de son aménagement. Le MTQ reconnaît que la planification de cet espace peut se faire dès maintenant et mentionne qu'il y a une étroite collaboration avec la Ville de Montréal sur les perspectives d'utilisation future de ce terrain par le comité sur l'aménagement. Le MTQ assure que, bien qu'ils reçoivent diverses propositions, il n'y a actuellement aucun plan ou projet retenu pour l'aménagement de la cour Turcot. Il rappelle que ce n'est pas dans la mission du MTQ d'être promoteur immobilier ou de définir quel type de

développement doit se faire sur ces espaces. À la fin des travaux, le MTQ cèdera ses terrains excédentaires conformément à la législation à cet égard.

Un participant doute qu'un développement résidentiel soit opportun dans la cour Turcot car il croit que la proximité de l'autoroute causera des nuisances aux futurs résidents. Le MTQ encourage les participants à faire des représentations auprès de la Ville de Montréal ou de l'arrondissement afin de faire valoir leurs points de vue quant au futur développement de cet espace. Par exemple, les organismes dédiés au développement de logements locatifs pourraient faire des pressions pour qu'une portion de ces terrains soit réservée à ce type de logements.

Des questions ont été posées quant à la propriété de la cour Turcot et des terrains sous les structures actuelles qui ne seront pas utilisés pour la reconstruction, entre autres, dans le secteur Cabot. Le MTQ est propriétaire de la cour Turcot, sauf l'emprise du CN. Dans le secteur Cabot, une partie du terrain appartient à la Ville de Montréal, qui le récupèrera.

Un autre participant s'interroge quant à lui sur le bilan réel de terrains réellement disponibles pour le développement lorsqu'on soustrait des 100 hectares de la cour Turcot les terrains acquis par le MTQ pour la reconstruction de l'échangeur. Le MTQ mentionne que le calcul exact n'a pas été fait mais que les espaces disponibles seront importants.

Un participant s'est étonné que le MTQ prévoie la reconstruction du complexe Turcot alors que l'utilisation future de la cour Turcot n'est pas encore décidée. Selon lui, les accès à la cour Turcot devraient être planifiés dès maintenant en fonction des besoins éventuels afin d'éviter certains problèmes dans l'avenir. Le MTQ mentionne que son but premier est la reconstruction du complexe Turcot. Il souligne que le développement de la cour Turcot est une plus value et que son développement est sous la responsabilité de la Ville de Montréal. Toutefois, le MTQ examine présentement certains projets de développements futurs afin de s'assurer des possibilités d'accès additionnels à la cour Turcot. Finalement, le MTQ a expliqué que l'accès principal à la cour Turcot ne sera pas l'autoroute 20, mais plutôt l'axe de la rue Notre-Dame.

Un participant a proposé de conserver la cour Turcot à des fins exclusives de transport, entre autres, pour le remisage des trains. Il estime que les besoins d'espace pour le remisage des trains iront en augmentant grâce à l'attrait grandissant pour le transport ferroviaire. Selon lui, il vaut mieux conserver la cour Turcot pour le développement futur de ce mode de transport que de privilégier l'utilisation massive de la cour existante

dans Pointe-Saint-Charles, qui se situe dans un secteur résidentiel et cause beaucoup de nuisances. Le MTQ explique que c'est le CN qui a fait le choix d'abandonner cet espace, mais prend note de cette observation.

3.2.15 La falaise Saint-Jacques

De nombreux résidents, notamment de NDG, ont pris la parole pour demander non seulement la conservation dans son intégralité de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, mais aussi pour demander sa mise en valeur en tant que parc linéaire accessible à tous. Dans ce contexte, il a été suggéré que le corridor de transport des voies ferrées et de l'autoroute 20, ne soit pas déplacé au nord, mais qu'il reste plutôt à son emplacement actuel. Pour ces participants, le maintien du corridor de transport au sud permet un développement de la cour Turcot tout en créant des liens avec la falaise. Un autre participant estime toutefois qu'il est logique que les chemins de fer et l'autoroute soient le plus près possible de la falaise, laquelle agira comme tampon et barrière sonore.

Le MTQ souligne que la falaise ne fait pas partie du projet de reconstruction du complexe Turcot mais qu'il étudie présentement la possibilité de conserver une zone tampon plus large entre la falaise et le corridor de transport. Quant à la mise en valeur de la falaise, le MTQ mentionne que les orientations de conservation ou de développement de cet écoterritoire relèvent de la Ville de Montréal.

Un participant a critiqué la décision de déplacer le corridor de transport au nord puisque l'espace vert potentiel de la cour Turcot serait encerclé par des infrastructures de transport et il a souhaité qu'un compromis acceptable pour tous soit trouvé pour le tracé de l'autoroute 20. Un autre participant estime que le meilleur moyen de détruire un espace naturel comme la falaise Saint-Jacques est de l'isoler et de ne pas le mettre en valeur.

Un participant a soulevé que dans le cas de l'échangeur De La Vérendrye, le MTQ éloignait les infrastructures des résidences, alors que pour l'autoroute 20 il la rapprochait de la falaise et donc des résidences. Il a ajouté qu'il était inquiet des impacts négatifs en termes de bruit et de poussières sur l'écoterritoire. Le MTQ a expliqué qu'il analysait présentement ces impacts et qu'il attendait les résultats de l'étude environnementale en décembre 2007. Quant au rapprochement des infrastructures des résidences, le MTQ présume que la dénivellation de la falaise (25 à 30 mètres par endroit) jouera le rôle de mur anti-bruit naturel pour les résidents de NDG, mais l'étude d'impact sur l'environnement sera plus précise à ce sujet.

L'amélioration de l'accès à la falaise Saint-Jacques a aussi été soulevée par les participants qui ont demandé au MTQ de créer une entrée au sud de l'écoterritoire. Le MTQ informe qu'un projet est actuellement à l'étude pour créer un chemin permettant d'accéder à la falaise par la zone tampon prévue entre la falaise et le corridor de transport. Un autre participant a suggéré la création d'une piste cyclable pour se rendre à la falaise. Le MTQ informe qu'il travaille actuellement avec la Ville de Montréal et les arrondissements sur les possibilités de développement du réseau cyclable.

Un résidant de NDG mentionnait le peu d'espaces verts dans son quartier et a déploré que le projet de reconstruction du complexe Turcot n'en crée pas davantage. Le MTQ a expliqué que c'est la Ville de Montréal qui déterminera les orientations du développement de la cour Turcot et donc l'aménagement des espaces verts.

D'autre part, des résidents du village des Tanneries ont mentionné qu'il est plus important, selon eux, de se préoccuper des humains que de la falaise, quitte à empiéter sur cette dernière pour éloigner l'autoroute 720 des résidences.

3.2.16 Le pont temporaire Saint-Jacques

Plusieurs participants, particulièrement les résidents de NDG, ont fait part de leurs craintes concernant les impacts sur la circulation de la construction d'un pont temporaire pour la période où le pont Saint-Jacques serait démoli. Le MTQ a expliqué que le pont temporaire sera construit du côté sud de la rue Saint-Jacques, laquelle devra être déviée. Il a aussi expliqué que le pont temporaire aura la même capacité que le pont actuel et pourra accueillir le même trafic, dont les poids lourds. Le MTQ a informé que d'autres options ont été étudiées pour pallier la démolition du pont Saint-Jacques et que celle d'un pont temporaire était optimale. Un autre participant a demandé si le pont temporaire sera opérationnel lorsque le viaduc Décarie sera fermé à cause de la construction du CUSM en 2010-2011. Le MTQ a assuré que le pont Saint-Jacques ne serait en aucun moment fermé à la circulation, mais que la bretelle d'accès de la rue Saint-Jacques à l'autoroute Ville-Marie sera fermée quelques années et que les automobilistes devront prendre l'accès par la rue Green.

3.2.17 Autres

D'autres thèmes ont aussi été abordés durant les différentes rencontres.

➤ Les sols contaminés

Un participant s'interrogeait sur la gestion des sols contaminés. Le MTQ a informé qu'il existe une procédure obligatoire de décontamination des sols. Dans la cour Turcot, une caractérisation des sols a été entreprise et les sols utilisés pour les remblais devront répondre au seuil d'usage. Le MTQ a aussi ajouté qu'il fallait connaître l'utilisation future de ce site afin d'entreprendre le niveau de décontamination approprié. Si jamais le MTQ doit se départir de sols contaminés, il le fera dans un site approuvé. D'ailleurs, le MTQ assure que cette clause fait partie de tous les contrats signés avec les entrepreneurs. D'autre part, la cour Turcot devrait servir durant les travaux pour accumuler des matériaux, faire de la décontamination, etc., mais le concept du chantier est toujours en développement. Un contrat devrait être octroyé pour gérer l'ensemble des activités dans la cour Turcot.

➤ Le potentiel archéologique

Devant les interrogations de certains participants quant à des fouilles archéologiques, le MTQ a expliqué qu'une évaluation du potentiel archéologique du site sera réalisée à l'intérieur de l'étude d'impact sur l'environnement et donnera des indications quant à d'éventuelles fouilles à entreprendre. Également, si durant les travaux des éléments intéressants devaient être trouvés, les travaux seraient suspendus pour permettre une exploration plus importante.

➤ Les impacts cumulatifs

Un participant s'interrogeait quant aux impacts possibles sur la circulation de la superposition des travaux du complexe Turcot et ceux de l'autoroute 30. Le MTQ a expliqué que, puisque les travaux durant les premières années de construction du complexe Turcot se feront sous les structures actuelles, la circulation ne sera pas affectée et aucun impact sur la circulation n'est appréhendé.

➤ Les plans d'urgence

À une question d'un participant, le MTQ a expliqué que des plans d'urgence d'intervention dans le cas d'un problème survenant durant les travaux existent déjà pour l'ensemble du réseau.

➤ Ligne de transport électrique

Un participant suggère de déménager la ligne de transport électrique le long des voies ferrées du CN. Le MTQ, ne touchant pas à ce réseau, note toutefois cette suggestion.

➤ Budget du projet

Un participant a demandé s'il y aura un fonds particulier pour la construction et l'entretien du complexe Turcot. Le MTQ mentionne que l'entretien relèvera des budgets réguliers.

➤ Conservation d'une section du complexe

Des participants ont suggéré de conserver une section du complexe Turcot, par exemple près du Centre Gadbois, comme un vestige du passé. Cette section pourrait devenir un observatoire. Un participant propose d'en faire une œuvre d'art. *A priori*, ces idées ont été jugées intéressantes par le MTQ, qui les étudiera.

➤ Déplacement de la rue Notre-Dame

Un participant a suggéré de déplacer la rue Notre-Dame plus au nord afin de libérer le canal Lachine. Le MTQ a expliqué que la rue Notre-Dame relève de la Ville de Montréal, mais qu'un comité aménagement examine cette question afin d'orienter la mise en valeur des 100 hectares de terrain qui seront disponibles. Le MTQ est prêt à collaborer avec la Ville de Montréal en ce qui concerne l'amélioration de cette voie.

Un résident du côté sud de la rue Notre-Dame s'inquiète d'un futur réaménagement de cette artère, qui laisserait son domicile sans accès au réseau routier ou qui l'exproprierait. Le MTQ explique qu'il est actuellement en discussion avec la Ville de Montréal pour déplacer la rue Notre-Dame à l'intérieur de la cour Turcot et qu'un nouvel accès serait créé pour les propriétés au sud de cette rue, de sorte qu'il ne serait pas question d'expropriation.

4 CONCLUSION

La participation du milieu aux rencontres d'information-rétroaction a été importante et le projet du MTQ a soulevé beaucoup d'intérêt. Les participants ont apprécié ces rencontres et espèrent que leurs points de vue seront réellement pris en compte dans l'étude d'impact sur l'environnement et dans la bonification du projet.

En bref, les résidents du secteur du village des Tanneries ainsi que les industriels du secteur Industriel Cabot ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'avenir face aux expropriations éventuelles et relocalisation, nuisances (bruit, poussières, enclavement, etc.), mesures d'atténuation, échéanciers, impacts du chantier, etc. Des réponses plus précises viendront avec l'élaboration du concept final et de l'étude d'impact sur l'environnement. Les participants souhaitent que le MTQ poursuive son processus d'information des citoyens et organismes sur toutes ces questions lorsque ces études seront terminées.

D'autres aspects du projet ont également suscité des questions concernant, entre autres, le réaménagement de la cour Turcot, la géométrie du projet, des travaux complémentaires par l'arrondissement. De la même façon, dans la mesure où ces réponses seront apportées par les comités techniques sur l'aménagement et sur la circulation, les participants souhaitent obtenir ces réponses au moment où elles seront disponibles.

Le MTQ s'est par ailleurs engagé à informer de façon continue l'ensemble des citoyens riverains ou intéressés par le projet en mettant en place des moyens de communication efficaces (Internet, journal local, comités, etc.).

Annexe 1 : Lettre d'invitation et document d'information (6 pages)

Lettre d'invitation et document d'information – Complexe Turcot

Montréal, le 7 septembre 2007

Destinataire

Monsieur, Madame,

Le Centre de consultation et de concertation a été mandaté par le ministère des Transports du Québec, tel qu'indiqué dans la lettre ci-jointe de M. Henri Gilbert, directeur territorial de l'Île-de-Montréal du ministère des Transports, afin de réaliser un programme d'interaction avec le milieu quant au projet du complexe Turcot.

Dans le cadre de ce programme d'interaction, vous êtes invités à participer à une table ronde multisectorielle vous permettant de prendre connaissance du projet, de poser des questions à son sujet et d'exprimer vos préoccupations et votre point de vue. Avec la présente, nous joignons le formulaire de confirmation de votre présence à cette rencontre ainsi qu'un bref document d'information.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez joindre Isabelle Laporte au 514 376-3328. Nous vous remercions du temps que vous prendrez pour lire le document d'information.

Veillez agréer, *Monsieur, Madame*, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



Luc Ouimet

p. j. (3)

Ministère
des Transports
Québec



Direction de l'Île-de-Montréal

Montréal, le 14 septembre 2006

Madame, Monsieur,

Objet : **Complexe Turcot – Centre de consultation et de concertation**
N° Réf. : 40 200.09F-19/02 – 154-030636

Madame, Monsieur,

La présente est pour vous informer que le Centre de consultation et de concertation (CCC) a été mandaté par le ministère des Transports du Québec pour réaliser un programme d'interaction avec le milieu quant au projet de reconstruction du Complexe Turcot qui comprend les échangeurs De La Vérendrye, Turcot, Angrignon et Montréal-Ouest.

Ce projet résulte d'une première consultation avec divers représentants du milieu en juin 2004. La démarche de consultation se poursuit. Aussi, dans le cadre de ce programme, le CCC rencontrera différents intervenants intéressés par le projet afin de recueillir les questions, les préoccupations, les suggestions et identifier les besoins d'information et d'échanges. Les résultats de cette nouvelle démarche permettront au Ministère de bonifier le projet en prenant en compte, dans la mesure du possible, les points de vue du milieu.

Nous vous remercions à l'avance de votre collaboration et vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

HENRI GILBERT

HG/DG/cb

c.c. Mme Denise Gosselin, gestionnaire, Projet Complexe Turcot



CENTRE DE CONSULTATION
ET DE CONCERTATION

Reconstruction du complexe Turcot

Le 29 juin 2007, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a annoncé la reconstruction du complexe Turcot. Ce projet d'envergure, l'un des plus importants au Québec depuis les trente dernières années, comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que la relocalisation des corridors autoroutier (autoroute 20) et ferroviaire sur une distance de près de 4,5 kilomètres.

Ce projet ambitieux d'un investissement sans précédent évalué entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars confirme la volonté du gouvernement du Québec d'agir et de poursuivre son plan de redressement du réseau routier.

L'historique de l'échangeur Turcot

Inauguré en avril 1967, pour l'ouverture officielle de l'Exposition universelle de Montréal, l'échangeur Turcot agit aujourd'hui en tant que plaque tournante en matière de transport à Montréal puisqu'il relie les autoroutes 15, 20 et 720, qu'il facilite l'accès au pont Champlain et qu'il est un lien important entre l'aéroport et le centre-ville. Avec plus de 280 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour, l'échangeur Turcot constitue l'échangeur le plus sollicité au Québec.

L'échéancier des travaux

Les travaux de reconstruction du complexe Turcot s'effectueront sur une période de six années, soit de 2009 à 2015, en collaboration avec les différents partenaires du Ministère.

Les avantages du projet

Ce projet de reconstruction permet de faciliter les déplacements des personnes et des marchandises dans la grande région métropolitaine, d'améliorer la sécurité routière ainsi que l'environnement du secteur tout en réduisant les coûts d'entretien des infrastructures.

Le Ministère privilégie les routes en remblais dans le but de réduire de 65 % la superficie en structure. Les nouvelles bretelles d'échangeurs seront construites principalement sous les structures actuelles et parallèlement à celles-ci. Le maintien de la circulation pendant la majeure partie des travaux pourra ainsi être assuré.

Le déplacement de l'autoroute 20 et des voies ferrées, entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest, près de la falaise Saint-Jacques permet de désenclaver les terrains de l'ancienne cour de triage achetés par le Ministère en 2003. Après la réalisation des travaux, près de 100 hectares de la cour Turcot seront libérés par le Ministère, ce qui favorisera le développement de cet immense espace.

Le complexe Turcot nécessite une réfection majeure et, au fil des ans, l'environnement où il se situe a considérablement changé. À titre d'exemples, les normes concernant le passage au-dessus des voies ferrées et du canal de Lachine ont évolué, le cadre urbain dans lequel il a été érigé s'est transformé, le Canadien National a mis fin à l'exploitation de la cour de triage et l'arrivée imminente du Centre universitaire de santé McGill modifiera l'environnement du secteur. Dans ce contexte, le MTQ a décidé d'examiner le projet non seulement en termes de travaux de reconstruction, mais en termes d'intégration du complexe dans son milieu. Ainsi, afin de tenir compte, dans sa planification, des besoins et des points de vue des citoyens et des organismes concernés, le MTQ a mandaté le Centre de consultation et de concertation (CCC) pour réaliser un processus d'interaction avec le milieu.

Le mandat du CCC

Dans une première étape, le mandat confié par le MTQ au CCC visait à rencontrer des organismes de divers milieux afin de connaître leur perception des enjeux et de recueillir leurs questions, préoccupations et besoins. Cette étape a servi à vérifier si les préoccupations de ces organismes rencontrés avaient évolué depuis la journée d'étude tenue en juin 2004.

Les informations recueillies lors des rencontres tenues au cours de la dernière année ont permis de planifier les tables rondes multisectorielles auxquelles l'ensemble des organismes ayant un intérêt pour le projet ont été invités. Des assemblées d'information publiques auprès des citoyens de différents secteurs à proximité du projet sont également en cours.

La zone d'étude

La zone d'étude est délimitée au nord par la rue Sherbrooke, au sud par l'avenue Newman, à l'ouest par l'avenue Dollard et à l'est par l'avenue Atwater.

L'objectif des rencontres multisectorielles et des assemblées publiques

Les tables rondes multisectorielles ainsi que les assemblées publiques auprès des citoyens visent à donner l'occasion au MTQ de présenter le projet de réaménagement du complexe Turcot et à permettre aux participants de poser des questions, d'exprimer leurs préoccupations, leurs suggestions ou commentaires. Les résultats de ces séances seront pris en compte par le MTQ dans la poursuite de l'élaboration de son projet.



CENTRE DE CONSULTATION
ET DE CONCERTATION

Rebuilding the Complexe Turcot

On June 29, 2007, the Ministère des Transports du Québec (MTQ) announced the reconstruction of the Complexe Turcot. This large-scale project is one of the most significant in Québec over the last 30 years. It includes rebuilding the Turcot, De La Vérendrye, Angrignon and Montréal-Ouest interchanges, as well as the relocation of highway corridors (Highway 20) and rail corridors over a distance of nearly 4.5 kilometres.

This ambitious project constitutes an unprecedented investment estimated at between 1.2 and 1.5 billion dollars, and it demonstrates the government of Québec's commitment to take action and follow up on its road network improvement plan.

History of the Turcot Interchange

Inaugurated April 1967 for the official opening of Montréal's World Fair, the Turcot Interchange is one of Montréal's nerve centres of transportation, linking Highways 15, 20 and 720. The interchange provides access to the Champlain Bridge, an important link between the airport and downtown. With more than 280,000 vehicles passing through each day, the Turcot Interchange is the busiest interchange in Québec.

Work Schedule

The rebuilding work of the Complexe Turcot will take place over a period of six years, from 2009 to 2015, in collaboration with the Ministère's partners.

Project Benefits

This rebuilding project will facilitate the movement of people and goods in the metropolitan area, improve the sector's road safety and environment, and also reduce infrastructure maintenance costs.

The Ministère is giving preference to elevated roads on fill to reduce the surface area of structures by 65%. The new interchange ramps will mostly be built under the existing structures and parallel to them. This will ensure the uninterrupted circulation of traffic throughout most of the roadwork project.

Moving Highway 20 and railway tracks between the Turcot and Montréal-Ouest interchanges, close to the Saint-Jacques escarpment, will open up the land of the former railroad yard bought by the Ministère in 2003. After work is completed, nearly 100 hectares of the Turcot yard will be opened up by the Ministère, which will foster the development of this large space.

The Complexe Turcot requires major rebuilding, and its surrounding environment has also changed considerably over the years. For example, standards regarding passage over railway tracks and the Lachine canal have changed, the urban framework in which it was erected has been transformed, the Canadian National has stopped using the railroad yard, and the upcoming arrival of the McGill University Health Centre will also change the sector's environment. In this context, the MTQ decided to evaluate the project not only in terms of rebuilding work, but also in terms of integrating the complex into its surroundings. To ensure that the planning will take into account the needs and points of view of concerned citizens and organizations, the MTQ awarded a contract to the Centre de consultation et de concertation (CCC) to carry out an interactional process with the community.

CCC Contract

As a first step, the contract awarded by the MTQ to the CCC called for meetings with organizations from different sectors in order to understand their perception of the issues, and to note their questions, concerns and needs. This step was carried out to determine whether the concerns of the organizations consulted had changed since the first study carried out in June 2004.

The information collected during the meetings that took place over the last year enabled the planning of multi-sectoral panels. All organizations with an interest in the project were invited. Public information meetings for citizens from the project's nearby area are currently taking place.

Study area

The study area is bordered by Sherbrooke Street to the north, Newman Avenue to the south, Dollard Avenue to the west and Atwater Avenue to the east.

Goal of the multi-sectoral and public meetings

The multi-sectoral panels and the public meetings for citizens were established to give the MTQ the opportunity to present the Complexe Turcot redevelopment project, and to allow participants to ask questions, express their concerns, and submit their suggestions or comments. The outcomes of these sessions will be taken into account by the MTQ for the next phases of the project's development.

Montréal, le 6 septembre 2007

Projet de reconstruction du complexe Turcot

TABLE RONDE MULTISECTORIELLE

DATE : Jeudi 20 septembre 2007

LIEU : Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, Square Sir-George-Étienne-Cartier
Montréal (arrondissement du Sud-Ouest)
Salle 215, 2^e étage

HEURE : 9 h 30

CONFIRMATION

S'il vous plaît, nous retourner votre confirmation par télécopieur au **514 376-0876**

_____ sera présent(e) Oui Non

Nom de l'organisme

Nom du représentant

Vous pouvez également communiquer avec Isabelle Laporte au **514 376-3328** ou au **il@c-consult-concert.qc.ca** pour confirmer votre présence ou pour avoir des renseignements additionnels.

Annexe 2 : Liste des organismes invités (2 pages)

Liste des organismes invités – Complexe Turcot (Tables multisectorielles et petit déjeuner)

Action-Gardien (Table de concertation communautaire de Pointe Saint-Charles)
Arrondissement Lachine
Arrondissement Sud-Ouest
Arrondissement Verdun
Association canadienne des automobilistes (CAA-Qc)
Association des hôtels du grand Montréal
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
Association des résidents de St-Raymond
Association du camionnage du Québec
Association québécoise du transport et des routes (AQTR)
Astenjohnson inc. (Division toiles spécialisées)
Bâtir son quartier
Bédard & Bédard (1982) inc. électriciens
Bureau du taxi et du remorquage de Montréal
CDEC CDN/NDG
Centre du comptoir coupe d'or inc.
Centre Gadbois
Centre universitaire de santé McGill (CUSM)
Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
CLSC CDN
CLSC de Dorval-Lachine (Vieux-Lachine)
CLSC Lasalle
CLSC NDG/Montréal-Ouest
CLSC Saint-Henri
Comité d'Action des CitoyenNEs de Verdun
Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier St-Pierre
Commission scolaire de Montréal
Commission scolaire Marguerite-Bourgeois (CSMB)
Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)
Complexe Dompark 9021-1988 Québec inc.
Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul
Confédération des syndicats nationaux (CSN)
Conférence régionale des élus de Montréal
Conseil régional de l'environnement de Montréal
CSSS du Sud-Ouest-Verdun
Cyclo-club de Lachine
Direction de la santé publique de Montréal
Directions et bureaux régionaux de la sécurité civile
Distribution Crane inc.
Dynatool industries inc.
Éco-quartier Pointe-St-Charles

English Montreal School Board
Entreprises Benoît Legault Itée (Les)
Entreprises de Réfrigération Snowdown inc.
Entreprises Larry inc.
Faculté de l'aménagement – Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
Groupe Guy inc. (Le)
Industries Tri Steel inc.
Kapo communication enr.
Laboratoires Constant (Division de Constant Amérique inc.)
Médicar
Mittal Canada inc.
Montréal Éco-Centre
Palais des congrès de Montréal
Pierrexpert Div. de 3129900 Canada inc.
Plomberie Charbonneau inc. (filiale du Groupe Charbonneau)
POPIR-Comité Logement de St-Henri, Petite Bourgogne, Côte St-Paul et Ville-Émard
Prodomo inc.
Produits Star Appetizing inc.
Pro-Vert Sud-Ouest
Regroupement Information Logement (RIL)
RESO
Royale Patate
Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
Service de sécurité incendie de Montréal
Services de Pneus C.D. inc.
Signalisation J.P. 2000
Société des ponts Jacques Cartier et Champlain inc.
Société environnementale de Côte-des-Neiges
Solidarité St-Henri
STOP (Society To Overcome Pollution)
Sûreté du Québec : District de Montréal-Laval-Laurentides-Lanaudière
Tandem Montréal
Tourisme Montréal
Transport 2000
Université de Montréal
UQAM - École de design
Urgences-Santé
Vandal Industrie
Vélo Québec Association
Village des Tanneries
Ville de Montréal-Ouest
Ville de Westmount

Annexe 3 : Liste des hebdos et publicités (5 pages)

Liste des hebdos et publicités – Complexe Turcot

- * Actualités CDN-NDG
- * Actualités Westmount
- * Le Messenger Lachine-Dorval
- * Le Messenger LaSalle
- * Le Messenger Verdun
- * La Voix Populaire
- * The West End Suburban
- * The West End Chronicle
- * The Westmount Examiner

Soirées d'information publiques Projet de reconstruction du complexe Turcot

En juin dernier, le ministère des Transports du Québec a annoncé la reconstruction du complexe Turcot. Ce projet d'envergure comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que la relocalisation des corridors autoroutier (autoroute 20) et ferroviaire sur une distance de près de 4,5 km.

Nous vous invitons à participer à l'une des trois soirées d'information au cours desquelles des représentants du Ministère répondront à vos questions et recueilleront vos commentaires et suggestions.

Horaire des soirées d'information :

25 septembre et 3 octobre 2007, à 19 h, au :

Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, square Sir-George-Etienne-Cartier
Montréal (arrondissement du Sud-Ouest)
Salle 118 au rez-de-chaussée

Stationnement sur rue, le transport en commun est à privilégier (ligne orange, métro Place Saint-Henri)

27 septembre 2007, à 19 h, au :

Cégep André-Laurendeau
1111, rue Lapierre
Montréal (arrondissement de LaSalle)
Salle des pas perdus, porte n°4

Stationnement disponible

Nous vous suggérons d'arriver tôt pour vous assurer d'avoir une place.

Si vous avez des questions, vous pouvez communiquer avec le Ministère par le biais de l'Inforoutière : 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Public Information Evenings Complex Turcot Reconstruction Project

In June 2007, the ministère des Transports du Québec announced the reconstruction of Complexe Turcot. The scope of this significant project includes the reconstruction of the Turcot, De La Vérendrye, Angrignon and Montréal-Ouest interchanges as well as the relocation of the autoroute 20 and railway for a distance of nearly 4.5 km.

We invite you to participate in one of the three information evenings where representatives of the ministère will respond to your questions and will note your comments and suggestions.

Information Evening Schedule:

September 25 & October 3, 2007, 7:00 PM at:

Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, Square Sir-George-Etienne-Cartier
Montréal (Sud-Ouest borough)
Room 118 on the main floor

Street parking is available, public transport is recommended
(Orange Line, Place Saint-Henri metro station)

September 27, 2007, 7:00 PM at:

Cégep André-Laurendeau
1111, rue Lapierre
Montréal (LaSalle borough)
Salle des pas perdus, door n°4

Parking available

We recommend early arrival to ensure a place.

If you have any questions, please call the Inforoutière line any time at: 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Soirées d'information publiques Projet de reconstruction du complexe Turcot

En juin dernier, le ministère des Transports du Québec a annoncé la reconstruction du complexe Turcot. Ce projet d'envergure comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que la relocalisation des corridors autoroutier (autoroute 20) et ferroviaire sur une distance de près de 4,5 km.

Nous vous invitons à participer à une des soirées d'information au cours desquelles des représentants du Ministère répondront à vos questions et recueilleront vos commentaires et suggestions.

Horaire des soirées d'information :

27 septembre 2007, à 19 h, au :

Cégep André-Laurendeau
1111, rue Lapierre
Montréal (arrondissement de LaSalle)
Salle des pas perdus, porte n°4

Stationnement disponible

3 octobre 2007, à 19 h, au :

Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, square Sir-George-Etienne-Cartier
Montréal (arrondissement du Sud-Ouest)
Salle 118 au rez-de-chaussée

Stationnement sur rue, le transport en commun est à privilégier (ligne orange, métro Place Saint-Henri)

Nous vous suggérons d'arriver tôt pour vous assurer d'avoir une place.

Si vous avez des questions, vous pouvez communiquer avec le Ministère par le biais de l'InfoRoute : 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Soirée d'information publique Projet de reconstruction du complexe Turcot

En juin dernier, le ministère des Transports du Québec a annoncé la reconstruction du complexe Turcot. Ce projet d'envergure comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que la relocalisation des corridors autoroutier (autoroute 20) et ferroviaire sur une distance de près de 4,5 km.

Nous vous invitons à participer à une soirée d'information au cours de laquelle des représentants du Ministère répondront à vos questions et recueilleront vos commentaires et suggestions.

3 octobre 2007, à 19 h, au :

Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, square Sir-George-Etienne-Cartier
Montréal (arrondissement du Sud-Ouest)
Salle 118 au rez-de-chaussée

Stationnement sur rue, le transport en commun est à privilégier (ligne orange, métro Place Saint-Henri)

Nous vous suggérons d'arriver tôt pour vous assurer d'avoir une place.

Si vous avez des questions, vous pouvez communiquer avec le Ministère par le biais de l'InfoRoute : 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Public Information Evening Complexe Turcot Reconstruction Project

In June 2007, the ministère des Transports du Québec announced the reconstruction of Complexe Turcot. The scope of this significant project includes the reconstruction of the Turcot, De La Vérendrye, Angrignon and Montréal-Ouest interchanges as well as the relocation of the autoroute 20 and railway for a distance of nearly 4.5 km.

We invite you to participate to the information evening where representatives of the ministère will respond to your questions and will note your comments and suggestions.

October 3, 2007, 7:00 PM at:

Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, Square Sir-George-Étienne-Cartier
Montréal (Sud-Ouest borough)
Room 118 on the main floor

Street parking is available, public transport is recommended
(Orange Line, Place Saint-Henri metro station)

We recommend early arrival to ensure a place.

If you have any questions, please call the Inforoutière line any time at: 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Soirée d'information publique Projet de reconstruction du complexe Turcot

En juin dernier, le ministère des Transports du Québec a annoncé la reconstruction du complexe Turcot. Ce projet d'envergure comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que la relocalisation des corridors autoroutier (autoroute 20) et ferroviaire sur une distance de près de 4,5 km.

Nous vous invitons à participer à une soirée d'information au cours de laquelle des représentants du Ministère répondront à vos questions et recueilleront vos commentaires et suggestions.

19 novembre 2007, à 19 h, au :

Centre communautaire de Saint-Raymond
5600, chemin Upper-Lachine (à l'angle de l'avenue Old Orchard)
Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
Salle : gymnase

Stationnement sur rue, le transport en commun est à privilégier
(ligne orange, métro Vendôme)

Nous vous suggérons d'arriver tôt pour vous assurer d'avoir une place.

Si vous avez des questions, vous pouvez communiquer avec le Ministère par le biais de l'Inforoutière : 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Public Information Evening Complexe Turcot Reconstruction Project

In June 2007, the ministère des Transports du Québec announced the reconstruction of Complexe Turcot. The scope of this significant project includes the reconstruction of the Turcot, De La Vérendrye, Angrignon and Montréal-Ouest interchanges as well as the relocation of the autoroute 20 and railway for a distance of nearly 4.5 km.

We invite you to participate to the information evening where representatives of the ministère will respond to your questions and will note your comments and suggestions.

November 19, 2007, 7:00 PM at:

Centre communautaire de Saint-Raymond
5600, chemin Upper-Lachine (corner avenue Old Orchard)
Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce borough
Room: gymnasium

Street parking is available, public transport is recommended
(Orange Line, Vendôme metro station)

We recommend early arrival to ensure a place.

If you have any questions, please call the Inforoutière line any time at: 1 888 355-0511.

Transports
Québec 

Annexe 4 : Lettre d'invitation aux industriels (1 page)

Lettre d'invitation aux industriels – Complexe Turcot



Montréal, le 9 octobre 2007

Objet : Information et consultation.
Projet de reconstruction du complexe Turcot.

Madame/Monsieur,

Le Centre de Consultation et de Concertation (CCC) et le Regroupement Économique et Social du Sud-Ouest (RESO) vous invitent à une séance d'information sur le projet de reconstruction du complexe Turcot du ministère des Transports (MTQ) qui comprend les échangeurs De La Vérendrye, Turcot, Angrignon et Montréal Ouest.

La rencontre se tiendra:

Date Le 18 octobre 2007.
Heure 07h30 AM.
Endroit Centre de loisirs Monseigneur Pigeon
au 5550 rue Angers, Montréal (Qc) H4E 4A5

Le Centre de Consultation et de Concertation, mandaté par le MTQ pour réaliser le programme d'interaction avec le milieu, s'est joint à RESO pour organiser cette séance d'information. Lors de cette rencontre, les représentants du MTQ présenteront le projet, répondront à vos questions et recevront vos commentaires. L'information portera **essentiellement** sur l'ensemble du projet de construction. Les problèmes particuliers de relocalisation ne pourront être traités à cette rencontre. Par contre, RESO et le CCC avec le MTQ et les responsables de l'arrondissement travailleront avec les entreprises qui seront obligées d'être relocalisées afin de minimiser les impacts négatifs. Nous tiendrons ultérieurement des séances de travail avec les entreprises directement touchées par les travaux.

Nous vous invitons à confirmer votre présence à Maria Sanchez soit par téléphone au (514) 931-5737 poste 272 ou par courriel : msanchez@resomtl.com.

Au plaisir de vous rencontrer car votre point de vue est primordial et nous permettra de faire valoir la position des entreprises sur le sujet.

Richard Roussel, Adm.A.



Directeur du Service aux entreprises
RESO

Annexe 5 : Liste des participants aux rencontres (1 page)

Liste des participants aux rencontres – Complexe Turcot

(Tables multisectorielles et petit déjeuner)

Action-Gardien	Kapo communication enr.
Agence métropolitaine de transport	Médicar
Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce	Ministère de la sécurité publique
Arrondissement Lachine	Mittal Canada inc.
Arrondissement Lasalle	Opération Galt
Arrondissement Sud-Ouest	Parc Canada
Arrondissement Ville-Marie	Pierrexpert Div. de 3129900 Canada inc.
Association des résidants de Saint-Raymond	Plomberie Charbonneau inc. (filiale du Groupe Charbonneau)
Astenjohnson inc. (Divisions toiles spécialisées)	Popir – Comité logement de St-Henri, Petite Bourgogne, Côte-St-Paul et Ville-Émard
Atelier du patrimoine urbain de Montréal	Pro-vert Sud-Ouest
Bâtir son quartier	Prodomo inc.
Bédard & Bédard (1982) inc. électriciens	Regroupement information logement
Bureau du taxi et du remorquage de Montréal	Reso
CDEC Lachine/Lasalle	Produits Star Appetizing inc.
CDEL	Royale Patate
Centre universitaire de santé McGill	Services de Pneus C.D. inc.
Chambre de commerce du Montréal métropolitain	Société de Transport de Montréal
Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal	Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.
CLSC Saint-Henri	Solidarité Saint-Henri
CLSC Notre-Dame-de-Grâce/Montréal-Ouest	Sûreté du Québec
Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre	Urgences-Santé
Commission scolaire de Montréal	Université du Québec à Montréal
Communauté métropolitaine de Montréal	Village des Tanneries
Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul	Ville de Montréal
Conférence régionale des élus	Ville de Montréal-Ouest
CSSS Cavendish	
CSSS Sud-Ouest/Verdun	
Direction de la santé publique de Montréal	
Direction et bureaux régionaux de la sécurité civile	
Distribution Crane inc.	
Éco-quartier Louis-Cyr	
Éco-quartier Ville-Émard	
Entreprises Benoît Legault ltée	
Entreprises de réfrigération Snowdown inc.	
Entreprises Larry inc.	
Groupe Guy inc.	
Groupe Orléans Express	
GRUHM	
Industries Tri Steel inc.	