
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Questions et commentaires
pour le projet de reconstruction du complexe Turcot
sur le territoire de la Ville de Montréal
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-435

Le 11 juillet 2008

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. SOLS CONTAMINÉS.....	1
2. CLIMAT SONORE	2
3. QUALITÉ DE L' AIR.....	4
4. QUALITÉ DE L'EAU.....	6
5. SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	7
6. SÉCURITÉ PUBLIQUE.....	9
7. FAUNE ET HABITAT FAUNIQUE	9
8. DIVERS.....	10

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de reconstruction du Complexe Turcot.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander à la ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. SOLS CONTAMINÉS

Commentaire

Section 6.3.5.10.4 - Sites de gestion des matières dangereuses résiduelles (p. 136)

Il faudrait changer ce titre par Sites d'élimination de sols contaminés.

Section 6.4.8 - Qualité des sols et des eaux souterraines (p. 177) et

Section 10.3.1.1 - Gestion des déblais et des résidus de démolition (p. 305)

Il n'est pas mentionné que le site de la cour Turcot est un site où s'est déroulée une activité visée à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) et de ce constat, le projet de reconstruction est soumis à l'application de l'article 31.53 de la LQE et éventuellement à l'article 31.54 de la LQE.

Commentaire

Les terrains ou parcelles de terrains potentiellement contaminés sont des composantes importantes du milieu et elles doivent être décrites de façon exhaustive dans l'étude d'impact.

L'information communiquée à ce propos est incomplète et ne permet pas de confirmer que la caractérisation réalisée est conforme aux prescriptions du guide de caractérisation en termes de maillage d'échantillonnage, du nombre d'échantillons prélevés en profondeur, etc.

Il apparaît essentiel que des renseignements supplémentaires relatifs aux options de gestion des sols contaminés et aux mesures de réhabilitation préconisées soient inclus dans l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne le traitement des sols contaminés.

Il aurait été nécessaire de préciser, ne serait-ce que de façon sommaire, quelles sont les quantités respectives de sols contaminés (niveau A-B, B-C, supérieur à C et dépassant les valeurs limites du Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC) en fonction des contaminants organiques et inorganiques identifiés) ainsi que leurs caractéristiques géotechniques.

- QC-1** Présenter les informations sur ce sujet, notamment la caractérisation préliminaire des terrains ciblés.
- QC-2** Présenter l'étude d'évaluation environnementale de site Phase 1 (Dessau-Soprin, 2004) et sa mise à jour (Dessau / les Consultants SM, 2008).
- QC-3** Fournir les études de caractérisation des sols et de l'eau souterraine des terrains à acquérir et ceux dont le MTQ est déjà propriétaire pour réaliser son projet.

Commentaires

Ces études devront être réalisées conformément au Guide de caractérisation des terrains. Pour les terrains où des activités visées à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains ont été identifiées et pour lesquels un changement d'usage (article 31.53 de la LQE) est prévu, ces études devront être attestées par un expert (article 31.65 de la LQE).

2. CLIMAT SONORE

- QC-4** Quelles sont les mesures d'atténuation qui devraient être réalisées par les municipalités et pour quelles sections du territoire en rapport avec l'engagement identifié dans ce projet de la Politique municipale de réduction du bruit en milieu urbain mentionnée à la Section 6.3.4.3, (p. 65) de l'étude d'impact?
- QC-5** Les logements qui continueront à être exposés à 65 dB après la réalisation des travaux vont-ils faire l'objet de mesures de compensation?
- QC-6** Quelles sont les caractéristiques du mur transparent expérimental de la rue Abbott mentionné à la section 6.3.7.1.3 de l'étude d'impact (p. 150) et quelle est la réduction de bruit effectivement obtenue à l'aide de ce mur?
- QC-7** La combinaison de murs antibruit transparents et végétalisés a-t-elle été envisagée là où l'effet de barrière visuelle d'une mesure d'atténuation du bruit a été jugée difficilement acceptable pour les riverains?

Section 10.3 - Mesures d'atténuation

10.3.1.9 - Climat sonore (p. 312)

QC-8 Quelles seront les seuils sonores limites imposés au mandataire, en zone sensible, pendant la durée des travaux de construction selon la période de la journée (jour, soir, nuit)?

En raison de la nature du projet, les niveaux de bruit dégagés pendant la nuit risquent d'être élevés puisque des travaux de démolition de l'infrastructure existante auront lieu pendant cette période. L'étude d'impact prévoit la nécessité d'effectuer un suivi acoustique en continu (Section 10.3.2.4.5, p. 322).

QC-9 Afin d'éviter toute ambiguïté, l'étude d'impact devrait être plus spécifique concernant le suivi acoustique et préciser qu'il s'effectuera aussi pendant la nuit lorsqu'il y a des travaux.

Pendant cette période, les bruits d'impacts seront-ils pris en compte?

Le paramètre utilisé pour présenter les niveaux de bruit actuels et simulés est le $L_{eq, 24 h}$.

QC-10 Afin de nous permettre d'évaluer les impacts en phase d'exploitation, présenter les données sur le bruit pour les périodes jour et soir ($L_{Aeq, 16 h}$ (jour : 6 h à 22 h)) et nocturne ($L_{Aeq, 8 h}$ (nuit : 22h à 6h)).

L'étude d'impact identifie quelques secteurs où l'impact sonore résiduel du projet demeure moyen ou fort (Annexe C – Rapport sectoriel : Étude d'impact sonore. Section 2.4.4, p. 46 et 47).

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée pour certains d'entre eux.

QC-11 Il nous semble possible d'implanter des mesures d'atténuation au 1667-1667B (point 1I) rue Cabot et au 5590 (point 4G), rue Saint-Jacques. Discuter de cette possibilité.

Lors d'une visite de terrain effectuée le 5 juin dernier, il a été mentionné que le MTQ prévoit l'installation d'un mur antibruit dans le secteur de l'école Marie-de-l'Incarnation. Cette information n'est pas mentionnée dans les mesures d'atténuation décrites dans l'étude d'impact à la section 10.3.1.9.

QC-12 Inclure cette information dans les mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact et préciser les dimensions du mur anti-bruit et/ou les mesures d'atténuation à mettre en place dans ce secteur.

Selon nos informations, les niveaux de bruit émis par les trains ne sont pas compris dans les évaluations du climat sonore dans les secteurs avoisinant le projet.

QC-13 Quel est l'impact sur le climat sonore du bruit émis par les trains?

3. QUALITÉ DE L'AIR

Commentaire

Les résultats de la modélisation de la qualité de l'air projetée démontrent des concentrations maximales sensiblement plus élevées par rapport à la modélisation de la situation actuelle, soit une augmentation de 7 % à 45 % selon le contaminant et la durée de la lecture (Section 10.2.3.2, p. 282 du rapport principal de l'étude d'impact).

QC-14 Aucune mesure d'atténuation n'est prévue à l'étude d'impact. Cette dernière doit mentionner quelles mesures d'atténuation seront mises de l'avant par le MTQ afin d'améliorer la qualité de l'air pour les résidents vivant à proximité de l'autoroute.

QC-15 Effectuer une évaluation de l'impact sanitaire de l'implantation du projet en fonction du risque existant (tel AQBAT ou Air Quality Benefits Assessment Tool) afin de nous permettre de connaître l'ensemble des impacts du projet.

Commentaire

L'évaluation de la qualité de l'air actuelle (concentrations des polluants reliés au transport) compare la situation actuelle avec la variante 4 (variante du projet retenue) en 2016. Lors d'une visite de terrain effectuée le 5 juin 2008, les représentants du MTQ ont précisé qu'une autre modélisation reste à faire : la comparaison des concentrations des contaminants reliés au transport selon le débit de 2016 avec la structure actuelle et selon la variante 4.

Cette modélisation est importante pour évaluer l'impact de l'abaissement des infrastructures sur la qualité de l'air.

QC-16 Effectuer cette modélisation. Tel que mentionné ci-dessus, les impacts sanitaires associés à ces modifications prévues au niveau de la qualité de l'air devraient aussi être évalués.

Commentaire

L'étude d'impact prévoit les mesures à prendre pour s'assurer du respect de la réglementation en vigueur dans le cas où des bâtiments qui pourraient potentiellement être acquis par le MTQ contiendraient de l'amiante ou des BPC. Lors de la visite de terrain du 5 juin dernier, une question a été posée sur la présence d'amiante dans les infrastructures de l'échangeur Turcot. Les représentants du MTQ ont assuré que des tests effectués ont démontré l'absence d'amiante dans ces infrastructures.

QC-17 Produire l'information sur l'absence d'amiante dans les infrastructures de l'échangeur Turcot. Cette information doit notamment comprendre les éléments suivants :

- le nombre et le lieu des échantillonnages des structures (y compris le revêtement effectués
- le laboratoire ayant effectué les analyses
- le type de fibres recherchées (ex. : chrysotile, amosite, crocidolite)

Commentaire

L'étude d'impact prévoit des mesures d'atténuation pour diminuer une détérioration de la qualité de l'air pendant la phase de la construction, mais elle ne prévoit pas de mesures de surveillance de la qualité de l'air pendant cette période (Section 10.3.2.2.3 Air, p. 318 de l'étude d'impact).

QC-18 Afin de pouvoir améliorer les mesures d'atténuation lorsque les normes de qualité de l'air sont dépassées pouvez-vous préciser quelles seront les mesures de surveillance de la qualité de l'air qui seront mises en place pendant la phase de la construction?

Commentaire

Lors de la visite de terrain du 5 juin 2008, les représentants du MTQ ont mentionné que, en raison de l'abaissement des structures, les prises d'air frais du Centre sportif Gadbois se trouveront à la hauteur de l'autoroute. Ceci pourrait avoir un impact sur la qualité de l'air intérieur de ce centre sportif qui accueille des milliers de personnes à chaque année.

QC-19 Modéliser l'impact de l'abaissement des structures sur la qualité de l'air intérieur du Centre Gadbois et prévoir, selon les résultats de la modélisation, les mesures d'atténuation appropriées.

Modélisation de la dispersion atmosphérique et qualité de l'air ambiant

À la page 13 de l'annexe E (rapport sectoriel – qualité de l'air), il est mentionné que le modèle de dispersion CAL3QHCR a été utilisé pour calculer les concentrations de CO, PM 2.5 et PM 10 en tenant compte d'une année complète de données météorologiques. En ce qui concerne le NO₂, le modèle de dispersion qui a été utilisé est le CALINE4.

Il nous semble que, pour simplifier l'interprétation des résultats, le même modèle (CAL3QHCR) aurait dû être utilisé pour simuler l'ensemble des contaminants. L'utilisation du modèle CAL3QHCR aurait permis, par surcroît, de modéliser les concentrations maximales quotidiennes (24 heures) de NO₂ et de comparer ensuite les résultats avec le critère d'air ambiant correspondant ce qui n'a pas été fait.

QC-20 Expliquer pourquoi la modélisation de la dispersion du NO₂ n'a pas été réalisée avec le même modèle que les autres contaminants (CO, PM 2.5 et PM 10).

QC-21 Indiquer quelle année de données météorologiques a été retenue pour effectuer les simulations avec le modèle CAL3QHCR.

D'après les résultats de la modélisation, il appert que les modifications proposées au complexe Turcot se traduiront par une augmentation des concentrations maximales des différents contaminants dans l'air ambiant.

- QC-22** Cette augmentation est-elle attribuable à un débit horaire plus élevé ou au fait que les voies de circulation se retrouveront plus près du sol ou encore à une combinaison des deux facteurs?
- QC-23** La modélisation de la dispersion atmosphérique a-t-elle été réalisée en utilisant les mêmes taux d'émission (par véhicule) pour les deux scénarios (situation actuelle et situation projetée en 2016)?
- QC-24** Compte tenu du renouvellement prévisible du parc automobile au cours des prochaines années, serait-il plus réaliste d'employer des taux d'émission (par véhicule) différents d'un scénario à l'autre?
- QC-25** Les concentrations maximales modélisées qui sont présentées dans l'étude d'impact se produisent-elles à des résidences ou sur des terrains non habités actuellement?
- QC-26** Pour permettre de poursuivre notre évaluation du projet, nous souhaitons connaître quelles sont les concentrations maximales modélisées (CO, NO₂, PM 2.5 et PM 10) aux résidences les plus impactées (scénarios actuel et projeté)?

4. QUALITÉ DE L'EAU

Section 8.5.2.3.3 - Pile du canal de l'Aqueduc (p. 258)

- QC-27** Quelle est la superficie du littoral du canal de l'Aqueduc qui sera affectée par les travaux de démolition des piles (étendue des travaux).
- QC-28** Expliquer pourquoi un mur sera construit, quelle est la localisation de celui-ci (rive, littoral) et quelles sont ses dimensions approximatives.

Section 10.3 - Mesures d'atténuation

Commentaire

On ne retrouve nulle part dans ce chapitre des mesures d'atténuation pour minimiser les impacts des travaux de démantèlement des ouvrages existants et de construction pouvant affecter le canal de l'Aqueduc.

- QC-29** Étant donné que ce canal est la source d'approvisionnement en eau brute de l'usine de production d'eau potable Atwater, définir des mesures d'atténuation appropriées.

Commentaire

Il est à noter que ces mesures d'atténuation devront être approuvés par le responsable des usines de production d'eau potable de la Ville de Montréal.

Un programme de suivi de la qualité de l'eau brute devrait être mis en place durant la réalisation des travaux. Les paramètres à analyser ainsi que les fréquences d'échantillonnages devront être approuvés par le MDDEP.

QC-30 Intégrer au programme de surveillance environnementale pendant les travaux un programme de suivi de la qualité de l'eau brute dans la portion du canal de l'Aqueduc affecté par les travaux.

Section 10.3.1.2 - Gestion des eaux de ruissellement (p. 308)

Commentaire

En plus de répondre aux exigences de la Ville de Montréal, la conception des ouvrages de rétention devra satisfaire aux exigences du MDDEP. Ces exigences pour la conception des ouvrages se traduisent par aucun ajout de territoire ou d'augmentation d'imperméabilisation générant une augmentation des débits qui aurait pour conséquences une augmentation des débordements en volume et en fréquence.

Également, tous les travaux concernant la mise en place de conduites d'aqueduc, d'égouts sanitaire et pluvial ainsi que les ouvrages de rétention devront faire l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 32 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

5. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Section 3.4.2.5 - Circulation et sécurité routière (p. 24)

Commentaire

Il est mentionné que « ... malgré les lacunes observées, l'échangeur Turcot ne présente pas de problématique majeure comparativement à d'autres échangeurs du réseau montréalais ... ».

Aucune donnée sur les collisions, les blessés et les décès ne permet d'étayer cette affirmation. Une analyse du bilan de cette infrastructure (ex. : nombre et taux de collisions, blessés et décès) par rapport aux autres échangeurs du réseau montréalais ainsi que par rapport à des échangeurs comparables ailleurs serait essentielle pour nous renseigner sur la sécurité de l'infrastructure actuelle et les opportunités d'amélioration.

QC-31 Pouvez-vous fournir le rapport (Étude d'opportunité / Étude des solutions) réalisé par la firme SNC – Lavallin / CIMA, en 2006 dans le cadre de ce projet?

Section 6.3.6.4.1 - Lacunes géométriques (p. 144)

En page 144, l'étude d'impact mentionne plusieurs aspects liés à la sécurité routière (ex. : géométrie, signalisation, comportements). L'impact sur le bilan routier du volume de voitures et de camions circulant sur l'infrastructure n'est aucunement discuté. De plus, aucune donnée sur le bilan routier projeté n'est fournie dans l'étude d'impact.

QC-32 Nous avons besoin de données sur le bilan routier projeté ainsi que sur l'impact du volume de circulation anticipé et des autres aspects pris en compte par le MTQ (ex. : géométrie) sur ce bilan pour apprécier l'impact sur la sécurité routière du projet.

L'échangeur Turcot contribue actuellement, de façon significative, au volume de véhicules circulant dans le centre-ville de Montréal et ainsi au bilan routier observé dans ce secteur.

QC-33 Au même titre que le traitement des lacunes géométriques identifiées (p. 144 et suivantes) vise à améliorer le bilan routier sur l'infrastructure, nous avons besoin de connaître dans quelle mesure le nouveau projet améliorera le bilan routier au centre-ville de Montréal.

Section 10.3.1.6 - Transport routier local (p. 309)

Il est mentionné que « ... le raccordement des nouvelles infrastructures routières du complexe Turcot à la voirie locale soulève plusieurs problèmes... ».

QC-34 Par delà l'identification sommaire des secteurs particulièrement sensibles, aucune donnée n'est fournie sur les volumes de circulation anticipés sur le réseau local ou sur les problématiques potentielles de sécurité routière locale liées aux nouvelles infrastructures. L'appréciation de l'impact au niveau du réseau routier local est impossible sans de telles données.

Les débits de circulation

Pour mieux comprendre la situation actuelle, en particulier pour l'échangeur le plus sollicité du complexe Turcot (avec ses 280 000 véhicules/jour), il serait utile de connaître les débits et secteurs d'origine pour chacune des approches (en période de pointe du matin), en chiffres absolus plutôt que simplement en pourcentage.

QC -35 Quelles sont les augmentations prévues pour chacun de ces mouvements à l'horizon 2016?

Les données sur l'évolution des débits de circulation qui comparent la situation actuelle avec la variante retenue (4) en 2016 sur les rues bordant cette infrastructure devraient être fournies également.

6. SÉCURITÉ PUBLIQUE

Section 10.5.2 - Impacts environnementaux résiduels sur les CVE retenues (p. 335)

À la page 335 de cette section, l'initiateur fait état que « Le déplacement des voies ferrées au pied de la falaise entraînera possiblement une augmentation du bruit et des vibrations causés par le passage des trains » et il ajoute « Afin de limiter l'impact de ce déplacement et surtout pour protéger l'écoterritoire de la falaise (...) le MTQ étudie la possibilité de conserver une zone tampon entre la falaise et le corridor de transport ». Le risque de *glissement de terrain* n'est pas considéré alors que les vibrations peuvent en augmenter l'occurrence.

L'étude ne comporte pas de caractérisation des dépôts meubles retrouvés le long de la falaise Saint-Jacques et, de plus, l'initiateur n'a pas établi une cartographie des zones de contraintes relatives au risque de glissement de terrain.

QC-36 Afin de vérifier si le projet est conforme à l'approche gouvernementale en matière de gestion des risques de glissement de terrain dans les dépôts meubles, l'initiateur peut-il effectuer ces caractérisations et fournir cette cartographie?

QC-37 Le cas échéant, l'initiateur prévoit-il se conformer aux bandes de protection ou aux marges de précaution prescrites dans le *Guide d'utilisation des zones de contraintes et d'application du cadre normatif* et, si oui, peut-il en faire la démonstration?

7. FAUNE ET HABITAT FAUNIQUE

Dans l'ensemble, la faune et ses habitats sont bien inventoriés et documentés dans cette étude. L'escarpement Saint-Jacques et le canal de Lachine sont des éléments clés du patrimoine naturel à prendre en compte.

À cet égard, il y aurait lieu d'intégrer à cette étude, à la Figure 27 de la page 276 et au Tableau 66 de la page 283, les informations relatives aux activités reliées à la faune sur le territoire à l'étude.

QC-38 Effectuer la description de ces activités.

Falaise Saint-Jacques

Section 6.3.4.1.2 - Aires de préservation – Patrimoine naturel (p. 64)

QC-39 Inclure la falaise Saint-Jacques aux éléments du patrimoine naturel.

La zone d'éboulis au pied de la falaise constitue un habitat important pour l'herpétofaune. Maintenir un drainage en surface des eaux de ruissellement de la falaise, préserver le fossé de drainage actuel de la falaise, y ajouter un bassin de rétention au besoin constituent des mesures à privilégier et qui serviraient notamment l'herpétofaune (couleuvre brune).

QC-40 Quelles sont les mesures qui seront mises en place afin de préserver cette zone?

Les sites de dépôt à neige contiennent des contaminants résiduels laissés sur place, la superficie qu'ils occupent est soustraite à l'habitat de la couleuvre brune et le microclimat y est refroidi durant toute la période de fonte.

QC-41 De quelle manière le pied de la falaise sera-t-il utilisé comme site de dépôt à neige?

Idéalement, les eaux de l'autoroute ne devraient pas être acheminées dans le réseau des eaux de la falaise.

QC-42 Le réseau de drainage des eaux de surface provenant de la falaise et celui de l'autoroute seront-ils séparés?

Canal de Lachine

La qualité de l'eau de ce canal présente un grand potentiel pour une pêche urbaine, dont celle de type dépôt retrait au printemps, à la truite arc-en-ciel ensemencée de taille capturable. Il est important de maintenir la qualité de l'eau du canal de Lachine excellente (p. 167), à la fois pour protéger la faune ichthyenne diversifiée, abondante et d'intérêt pour la pêche sportive ainsi que pour protéger l'activité de pêche sportive actuelle.

QC-43 Où seront acheminées les eaux de l'autoroute en bordure du canal de Lachine?

QC-44 Des accès en bordure du canal pour la pêche sportive sont-ils prévus?

Cinq espèces d'hirondelles fréquentent le canal : hirondelles noires, bicolores, des granges, à front blanc et des rivages. Les interstices entre les blocs de pierre naturelle des murs du canal servent d'aire de nidification pour des hirondelles des rivages à Lachine.

QC-45 Lors de la reconstruction des murs et des ponts, de quelle façon seront protégés les aires de nidification sur ces structures?

Commentaire

Sections 6.5.2.2.1 - Espèces fauniques présentes dans le secteur d'étude (p. 198)

Ajouter la présence du lapin à queue blanche.

8. DIVERS

Secteurs à protéger et mettre en valeur

Commentaire

Il y aurait lieu de mentionner, à la section 3.4.2.4 - Secteurs à protéger et mettre en valeur (p. 23) de l'étude d'impact, que la piste cyclable des berges du canal de Lachine est aussi utilisée par les cyclistes pour aller et revenir de leur travail, en tant que voie de transport alternatif à l'automobile, et non pas seulement par les baladeurs récréatifs en bicyclette (p. 91).

À cet égard, il y aurait lieu de profiter des travaux de l'échangeur pour réaliser le lien proposé à la Figure 8 entre le canal et le haut de la falaise au niveau du boulevard Girouard ou Décarie à proximité des stations de métro. Ce lien proposé est absent de la Figure 9 du projet de construction.

La sécurité urbaine de la piste cyclable envisagée

Commentaire

L'étude d'impact mentionne la possibilité d'inclure des pistes cyclables et piétonnières au bas de la falaise Saint-Jacques et de les relier au réseau existant.

L'idée d'ajouter des infrastructures pour le transport actif est très intéressante. Dans le cadre des discussions visant à évaluer la possibilité et la pertinence d'inclure de telles infrastructures, il faudra tenir compte de l'aspect de la sécurité des personnes selon les principes d'aménagement sécuritaire mis de l'avant par la Ville de Montréal. Par exemple, si le projet prévoit un long tronçon de la piste cyclable entre la falaise et les voies ferrées sur le site de l'ancienne gare de triage Turcot, ceci constituera un long corridor à déplacement prévisible, sans possibilité de sortie alternative, disposant d'une faible surveillance naturelle et d'aide potentielle par des usagers riverains. De plus, étant éloigné de toutes activités autres que celles du transport lourd (voies ferrées bordées des voies rapides de Turcot), cette piste serait peu connectée avec le tissu urbain du quartier, ce qui diminuerait son usage utilitaire pour du transport actif local.

QC -46 Quelles sont les mesures qui pourraient être mises en place afin d'accroître la sécurité des usagers de ce nouveau lien cyclable?

La relocalisation de certains locataires

Commentaire

L'étude d'impact n'indique pas clairement de quelle façon les locataires qui devront déménager en raison du projet seront indemnisés. Lors de la rencontre du 5 juin 2008, les représentants du MTQ ont précisé qu'ils recevront trois mois de loyer.

Le prix des logements des secteurs concernés est probablement assez bas en comparaison de d'autres secteurs. Cette seule mesure d'indemnisation n'apparaît pas suffisante pour compenser l'ensemble des difficultés qui seront vécues par les locataires qui seront expropriés.

QC-47 Présenter une gamme plus complète de mesures d'atténuation possibles afin de diminuer les impacts chez les locataires qui devront trouver un nouveau logement abordable.

Original signé par :

Danielle Dallaire, Géographe, M.A.
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales