

Mémoire portant sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot.

Mon nom est Julie Couture. J'ai une propriété qui est située dans le quartier Saint-Henri, à proximité de la rue Richelieu, rue qui longe les abords de l'autoroute 720. Vous trouverez en annexe 1 mes coordonnées exactes.

Je suis contre le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot tel qu'il est en ce moment, et ce, pour plusieurs raisons. La première raison attrait à l'élargissement prévu de l'autoroute 720, encourageant une augmentation de la circulation routière dans St-Henri (et d'autres quartiers), donc par le fait même, une augmentation de la pollution. À mon avis, nous devrions plutôt chercher à diminuer la circulation routière dans la ville de Montréal et encourager davantage le recours au transport en commun, moins polluant. Il me fut mentionné que la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain créerait une augmentation de la circulation sur la 720. Il me semblerait illogique et injuste d'accepter d'augmenter la circulation routière dans une zone densément habitée (aux abords de la 720) pour compenser une diminution de la circulation routière dans une zone qui, il me semble, est beaucoup moins habitée (aux abords de l'autoroute Bonaventure).

La deuxième raison de mon opposition à ce projet concerne l'abaissement prévu de l'autoroute 720 (est et ouest) à partir de la rue Greene pour le poursuivre vers l'Ouest ainsi que le déplacement des structures vers le Sud. Je trouve ce projet préjudiciable pour les résidents de la rue Richelieu ainsi que ceux vivant sur les rues perpendiculaires à proximité (soit entre les rues St-Antoine et Richelieu et entre les rues Laporte et Lenoir). Pour alléger le texte, je référerai dorénavant à ce secteur en le désignant par l'appellation "secteur 720". Il est à mon avis préjudiciable pour les résidents du secteur 720 d'abaisser l'autoroute dans ce secteur où la population résidente est très dense. En effet, on trouve dans le secteur 720 une forte concentration de propriétés résidentielles multifamiliales (triplex, quintuplex et sixplex). Le projet de reconstruction présenté par le ministère du transport prévoit abaisser les structures de la 720 dans ce secteur et déplacer ces structures vers le Sud, ce qui rapproche doublement la circulation routière des résidents (doublement puisque à la fois sur le plan de la périphérie et sur le plan de la hauteur). Selon les conclusions divulguées dans le résumé d'étude d'impact en regard des impacts sur la qualité de l'air, une légère augmentation des concentrations de certains contaminants est prévue en raison de la réduction de la hauteur des structures autoroutières: "Deux scénarios ont été étudiés avec les données de circulation de 2016: le maintien de la configuration actuelle du complexe, et sa reconstruction avec des structures routières moins élevées. En comparant les résultats des modélisations des émissions atmosphériques pour ces deux scénarios, on constate que la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot entraînerait une légère augmentation des concentrations de certains contaminants (NO₂, PM_{2,5}, benzène et formaldéhyde), principalement dans le secteur immédiat des infrastructures projetées, en raison de la réduction de la hauteur des structures autoroutières." (extrait du Résumé d'étude d'impact, février 2009, p. 44, voir une photocopie de l'extrait en annexe 2). Selon l'étude d'impact réalisée, il serait toutefois prévu que les véhicules qui transiteront par le complexe Turcot en 2016 consommeront moins de carburant, ce qui viendrait compenser pour l'augmentation prévue de la pollution de l'air résultant de l'abaissement des structures. Cette assomption demeure à vérifier dans l'avenir et, étant basée sur une part de spéculation, ne peut à elle seule rassurer la population quant aux impacts sur la qualité de l'air qu'entraînerait vraisemblablement le rapprochement de la circulation routière des

résidents du secteur 720. Et s'il était vrai que les voitures qui circuleront au Québec d'ici 7 ans seront moins polluantes que celles d'aujourd'hui (et tant mieux si c'est le cas) il s'en trouverait que la qualité de l'air s'améliorerait pour la majorité des montréalais sauf pour les résidents du secteur 720 (et d'autres secteurs touchés par ce projet). Donc même si ces prévisions optimistes quant à la performance environnementale des véhicules s'avéraient confirmées dans l'avenir, les résidents du secteur 720 se trouveraient quand même défavorisés par rapport aux autres montréalais qui eux verraient la qualité de l'air ambiant s'améliorer, alors que les résidents du secteur 720, eux, ne bénéficieraient pas de cette amélioration.

Il me semble également qu'un aspect du projet et ses impacts sur la qualité de l'air pour les résidents du secteur 720 n'a pas reçu suffisamment d'attention. Actuellement, l'autoroute 720 se trouvant en haut de la falaise, les émissions polluantes émanant de la circulation routière peuvent se disperser tant vers le Nord, le Sud, l'Est et l'Ouest. Si l'autoroute 720 est abaissée, la falaise créera à mon avis un écran qui bloquera les émissions polluantes, empêchant leur déplacement vers le Nord et "emprisonnant" ainsi la pollution au Sud de la 720. Ceci risque donc peut-être de causer une concentration de la pollution dans le secteur 720.

En regard des impacts sonores du projet, une certaine détérioration sonore est prédite aux abords d'une partie de la rue Richelieu, un statu quo ou une légère amélioration sont prédits sur la rue où se trouve ma propriété. Cependant, il m'a semblé en consultant le rapport d'étude que les points de mesure sélectionnés pour estimer les impacts sonores étaient peu nombreux. D'autre part, le projet de reconstruction actuel prévoit l'installation de murs antibruit pour contrôler la pollution sonore. Les édifices du secteur 720 comportent presque tous 3 étages. Or, selon l'illustration en annexe 3 de ce mémoire (tiré du document PR 2.3 partie 3), il me semble incertain que la hauteur du mur antibruit au Sud de la 720 Est soit égale ou supérieure à la hauteur des bâtiments du secteur 720. Ce fut également mon impression suite à l'examen de la maquette 3D qui fut exposée. Il me semble donc incertain que le projet actuel protège les résidents du secteur 720 contre la détérioration sonore.

En regard de l'impact sonore, je remarque également qu'aucun mur antibruit n'est prévu le long de la voie ferrée qui se trouve en haut de la falaise. Comme les structures routières qui se situent actuellement au Sud de la voie ferrée seront démolies pour être abaissées, il n'y aura donc aucun écran entre cette voie ferrée et la population du secteur 720.

Toujours en regard de l'impact sonore du projet et en référence au graphique présenté en annexe 3 de ce mémoire, il me semble que la hauteur du mur antibruit prévu au sud de la 720 ouest soit insuffisante. Selon la graphique, on constate que la hauteur prévue est à peine égale à la hauteur d'un camion (peut-être même moins), ce qui me semble insuffisant pour bloquer la pollution sonore.

L'abaissement des structures routières dans le secteur 720 aurait également un impact sur l'aspect visuel des lieux. Selon le plan en annexe 3 de ce mémoire, nous remarquons qu'un petit mur vert est prévu mais la hauteur de celui-ci semble très petite: la hauteur de ce petit mur vert s'arrêterait au pied de la 720 est, soit au pied de la structure routière la plus basse. Ainsi, aucune mesure ne semble prévue pour améliorer l'aspect visuel des deux structures routières avec leurs rebords en béton et les murs antibruit sans doute en béton également (cela n'est pas spécifié). Je crois que la présence de ces nombreux murs de bétons qui longeraient, suite à l'abaissement de la 720, la rue Richelieu,

risque grandement de créer un aspect visuel froid et dur (béton gris). Y aurait-il de la végétation (capable de survivre dans ces conditions) pour créer un écran visuel?

Par ailleurs, les propriétaires des immeubles se trouvant dans le secteur 720 subiront je crois un autre préjudice si le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot est mis en application tel que prévu: la valeur de leur immeuble sera diminuée. Le sens commun dicte en effet que la proximité d'une autoroute contribue à diminuer la valeur d'une propriété. Certains répondront peut-être que l'autoroute 720 se trouve déjà à proximité des résidences de ce secteur. Toutefois, la hauteur élevée des structures routières dans leur état actuel tient la circulation des voitures plus à l'écart des résidents de ce secteur. En abaissant la structure et en descendant les voies routières plus au Sud, la valeur des propriétés de ce secteur s'en trouvera je crois diminuée par rapport à l'état actuel des choses. D'ailleurs, le tableau synthèse des impacts et des mesures d'atténuation fourni dans le résumé d'étude d'impact mentionne: "La présence des nouvelles infrastructures routières pourrait avoir un impact sur la valeur des propriétés existantes qui seront aux limites de l'emprise (tableau 73b: Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation, Rapport principal février 2009 p. 357, voir copie de l'extrait en annexe 4). À l'impact négatif du rapprochement de l'autoroute sur la valeur des propriétés du secteur 720 s'ajoute également la perte d'un accès à l'autoroute par la rue Greene, enlevant ainsi un accès plus rapide à l'autoroute pour les résidents du secteurs 720.

Le Ministère des transport a invoqué je crois des questions de coûts plus économiques et une question de moindre perturbation de la circulation routière durant les travaux de reconstruction pour justifier ces choix (abaissement au sol et déplacement vers le Sud des structures routières). Bien que je comprenne ces objectifs, je trouve que les résidents du secteur 720 paieront trop cher, et ce pendant les 50 prochaines années, pour ces bénéfices recherchés.

Je trouve injuste de pénaliser ainsi les résidents du secteur 720 alors que l'abaissement des structures routières et leur déplacement vers le Sud pourraient peut-être être évités, du moins dans le secteur 720 où la population résidente est plus dense.

Je ne peux m'empêcher de voir dans ce choix que fait le Ministère du transport d'abaisser les structures et de les déplacer vers le Sud un certain favoritisme d'un quartier (au Nord de la 720) au détriment d'un autre quartier (St-Henri, plus spécifiquement le secteur 720, au Sud). Les résidents établis au Nord de la 720 vis à vis le secteur 720 verront disparaître de leur paysage une autoroute. Quelle chance pour eux! Nous ne pouvons en dire autant pour les résidents du secteur 720 toutefois, ceux-ci voyant se rapprocher d'eux une autoroute qui non-seulement ne disparaîtra pas de leur paysage mais marquera ce paysage de façon encore plus évidente qu'auparavant, en plus de polluer davantage l'air qu'ils respirent. Les résidents au Nord de la 720 connaîtront une diminution de la pollution sonore alors qu'une détérioration sonore est attendue à certains endroits dans le secteur 720. Ces éléments laissent dans mon esprit une impression amer d'inéquité.

D'autre part, le projet prévoit l'acquisition par le Ministère des transports de certains bâtiments désaffectés en voie de démolition aux abords de l'autoroute 720 (entre la rue Richelieu et l'autoroute) dans le secteur 720. Aucune information précise quant à l'usage projeté de ces édifices n'est fournie de sorte que nous ne pouvons être rassurés quant à la compatibilité de l'usage de ces lieux avec le caractère à forte concentration résidentielle du secteur 720. Selon certaines informations

disponibles dans la documentation déposée au BAPE, il serait question d'une requalification urbaine du site commercial/industriel aux fins de mêmes usages afin d'optimiser sa compatibilité fonctionnelle avec l'autoroute et son rôle de filtre visuel pour le secteur visuel adjacent. Comme cette bande de terrain (située entre la rue Richelieu et l'autoroute 720 et où se trouvent les bâtiments désaffectés en question) semble relever de l'arrondissement Westmount et non de l'arrondissement Sud-Ouest, l'intérêt des citoyens de St-Henri, plus spécifiquement l'intérêt des résidents du secteur 720 sera-t-il pris en compte lors des décisions relatives à cette requalification des bâtiments désaffectés et des terrains acquis par le Ministère des transports? J'ai également certaines inquiétudes quant à l'aspect visuel du bassin de rétention d'eau prévu aux abords de la rue Richelieu (aspect visuel ainsi que l'éventualité d'un va et vien de machineries ou d'équipements d'entretien qui seraient reliés à la présence d'un tel bassin de rétention).

Merci de l'attention que vous avez portée à ce mémoire.

- **Moyenne:** l'impact occasionne des répercussions appréciables sur la composante touchée, entraînant une altération partielle de sa nature et de son utilisation, sans toutefois mettre en cause sa pérennité dans la zone d'étude.
- **Mineure:** l'impact occasionne des répercussions réduites sur la composante touchée, entraînant une altération mineure de sa qualité et de son utilisation.

Parmi les impacts potentiels couramment associés à des chantiers de construction routière et décrits de façon détaillée dans l'étude d'impact, l'analyse des impacts potentiels du projet a fait ressortir plus particulièrement certains impacts sur le milieu humain nécessitant une attention particulière comme les impacts psychosociaux, sur le milieu sonore et sur la qualité de l'air. Certains de ces impacts nécessitent l'élaboration de mesures d'atténuation particulières alors que d'autres feront l'objet de surveillance ou de suivi environnemental.

5.2.1 Impact sur le milieu sonore

Les résultats des simulations des niveaux sonores projetés qui seront générés en 2016 par le complexe Turcot réaménagé dans les cinq (5) zones sensibles identifiées précédemment ont permis d'identifier certains secteurs sensibles susceptibles d'être touchés avec le projet par un impact potentiel variant de moyen à fort selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, soit les zones 1 (De La Vérendrye), 2 (Côte-Saint-Paul) et 5 (Montréal-Ouest, à l'ouest de l'échangeur Montréal-Ouest).

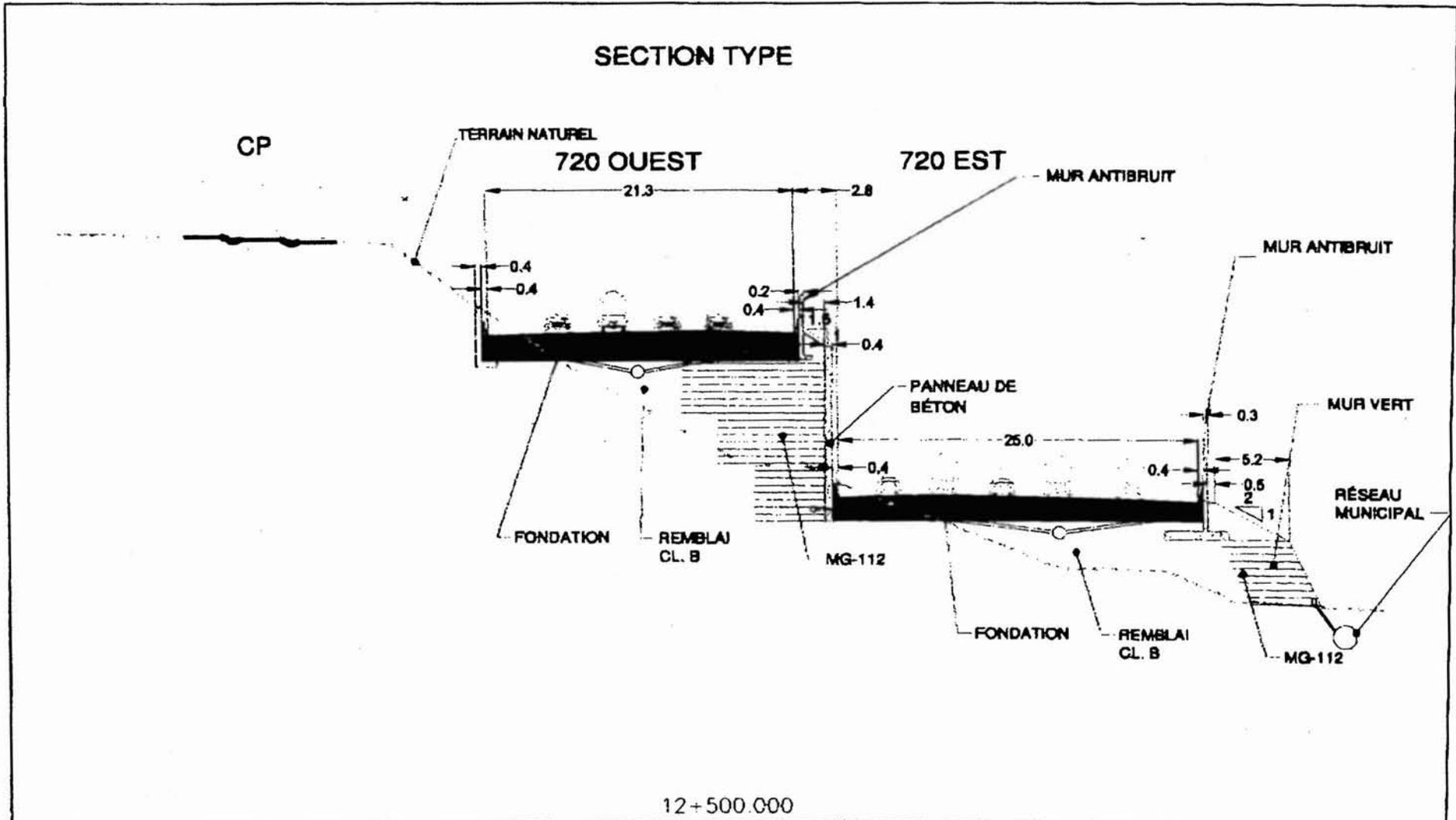
5.2.2 Impact sur la qualité de l'air

Dans un premier temps, les concentrations de monoxyde de carbone (CO), de matières particulaires de moins de 2,5 microns (PM_{2,5}) et de dioxyde d'azote (NO₂) ont été calculées pour la situation actuelle (2007) et comparées à la situation qui prévaudrait si la configuration actuelle des voies de circulation était maintenue en 2016. Les prévisions d'achalandage montrent que l'on assisterait à une légère hausse de la circulation dans le complexe Turcot en 2016. Comme la flotte des véhicules en 2016, composée de véhicules allant des modèles 1991 à 2016, émettra beaucoup moins de polluants que la flotte actuelle, on obtient une réduction proportionnelle des émissions des véhicules. L'augmentation très faible de la circulation routière est grandement compensée par cette diminution des émissions, de sorte que l'effet net serait une diminution généralisée des concentrations pour l'ensemble de la zone d'étude.

Deux scénarios ont été étudiés avec les données de circulation de 2016 : le maintien de la configuration actuelle du complexe, et sa reconstruction avec des structures routières moins élevées. En comparant les résultats des modélisations des émissions atmosphériques pour ces deux scénarios, on constate que la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot entraînerait une légère augmentation des concentrations de certains contaminants (NO₂, PM_{2,5}, benzène et formaldéhyde), principalement dans le secteur immédiat des infrastructures projetées, en raison de la réduction de la hauteur des structures autoroutières. Les concentrations dans l'air ambiant estimées pour 2016 avec le projet demeurent toutes inférieures aux normes en vigueur.

Annexe 3

JN 11 2009 01:44



 Consortium SNC-LAVALIN / CISSA	 Transports Québec		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">Dessiné :</td> <td style="font-size: small;">Marie-Eve McNeil, dess.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Préparé :</td> <td style="font-size: small;">Marc-André Bernard, ing.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Vérifié :</td> <td style="font-size: small;">Jacques Duran, ing.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Date :</td> <td style="font-size: small;">2008/10/28</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Échelle :</td> <td style="font-size: small;">1:250</td> </tr> </table>	Dessiné :	Marie-Eve McNeil, dess.	Préparé :	Marc-André Bernard, ing.	Vérifié :	Jacques Duran, ing.	Date :	2008/10/28	Échelle :	1:250
Dessiné :	Marie-Eve McNeil, dess.												
Préparé :	Marc-André Bernard, ing.												
Vérifié :	Jacques Duran, ing.												
Date :	2008/10/28												
Échelle :	1:250												
			PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT - AUTOROUTE 720 CH. : 12+500 6 0 5 2 9 5 A G R C R 0 3 8										

