



GRAME

Groupe de recherche appliquée en macroécologie
WWW.GRAME.ORG

262 P NP DM28

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

Pour une gestion efficace des déplacements des personnes avant, pendant et après les travaux

Projet de reconstruction du complexe Turcot

12/06/2009

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

Préparé par Juste Rajaonson et Jonathan Théorêt

Mémoire déposé à la Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal

POUR UNE GESTION EFFICACE DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES AVANT, PENDANT ET APRÈS LES TRAVAUX

Projet de reconstruction du complexe Turcot

Préparé par :

Juste Rajaonson, ressources@grame.org *Analyste en développement durable (GRAME)*,
et Jonathan Théorêt, grame@videotron.ca *Directeur (GRAME)*.

CONSTATS

1. Étape préconstruction et construction

1.1. Au niveau de l'organisation du chantier et aménagement des accès, plusieurs impacts s'adressant au milieu humain ont été soulevés. Parmi ceux-ci, le rapport de l'étude d'impact du MTQ souligne particulièrement :

i. « Certains itinéraires des autobus locaux pourraient être modifiés pour certaines périodes selon les secteurs des travaux et les circuits existants. De plus les déplacements à pied et à vélo à proximité de ces secteurs pourraient être perturbés »

Référence : Dossier PR3.1 Étude d'impact, Rapport principal, décembre 2008, Tableau 73b, Page 331.

1.2. Au niveau de l'excavation et terrassement, plusieurs impacts s'adressant au milieu humain ont été soulevés. Parmi ces impacts, le rapport souligne particulièrement :

ii. « Lorsque les travaux d'excavation doivent être réalisés dans des rues où transitent les autobus ou à proximité de celle-ci, des entraves ou des détours temporaires affecteront le réseau, ce qui pourrait se traduire par des ralentissements ou un allongement des trajets »

Référence : Dossier PR3.1 Étude d'impact, Rapport principal, décembre 2008, Tableau 73b, Page 339.

Le Rapport prévoit d'installer des dispositifs de signalisation, d'appliquer une stratégie de communication et de faire la promotion des mesures alternatives à l'utilisation de l'automobile en solo. À ce dernier point, le GRAME est préoccupé par l'efficacité de telles mesures de promotion au vu des contraintes et perturbations occasionnées par

l'organisation du chantier et l'aménagement des accès. Autrement dit, comment peut-on mener une campagne de promotion efficace des transports collectifs et actifs dans des conditions où ils seraient justement moins accommodants, particulièrement si les travaux devront s'étaler jusqu'en 2016 ?

1.3. Au niveau de **la circulation de la machinerie lourde et des engins de chantier**, plusieurs impacts s'adressant au milieu humain ont été soulevés. Parmi ces impacts, le rapport souligne particulièrement :

iii. « Lors du déplacement de la machinerie au chantier, le transport en autobus [et le transport routier] local pourrait être ralenti de façon ponctuelle »

Référence : Dossier PR3.1 Étude d'impact, Rapport principal, décembre 2008, Tableau 73b, Page 335.

Le Rapport renvoi aux mêmes mesures de mitigation au chapitre de l'organisation du chantier et de l'aménagement des accès présenté précédemment. Malgré les dispositifs de signalisation annoncés et l'application de stratégie de communication, le GRAME est préoccupé par la densité de trafic qui risque d'augmenter dans des secteurs résidentiels indirectement concernés par les impacts du projet. Nous croyons que ces impacts résiduels sont sous-estimés et nous nous questionnons sur l'incidence des risques d'accidents encourus par la population locale.

Plus particulièrement, le GRAME est préoccupé par les impacts indirects sur des projets comme ceux du Comité de revitalisation urbaine intégré de Saint-Pierre dans l'arrondissement Lachine. Ce Comité consent en effet beaucoup d'efforts à la mise en œuvre de projets structurants impliquant l'amélioration de la circulation locale, la mise en valeur de certains axes routiers et de pistes cyclables et l'encouragement du transport actif.

2. Étape exploitation

2.1. Concernant **la présence de l'autoroute**, des impacts s'adressant au milieu humain et relatifs au transport commun ont été soulevés.

i. « Comme la capacité du réseau routier n'est pas augmenté et que le projet prévoit l'ajout éventuel de voies ferroviaires et d'infrastructures favorisant le transport actif, le transport en commun sera favorisé pour accéder au centre-ville. En effet, le projet permet de réserver des emprises pour une future navette qui desservira l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et d'améliorer le transport en commun dans l'axe de la rue Notre-Dame, grâce à des mesures préférentielles et l'ajout d'un nouveau lien de transport actif au bas de la falaise Saint-Jacques et dans l'axe du boul. Sainte-Anne-de-Bellevue. Enfin, le projet pourra contribuer à l'amélioration de la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes (...) »

Référence : Dossier PR3.1 Étude d'impact, Rapport principal, décembre 2008, Tableau 73b, Page 357.

Comme le projet prévoit déjà des voies réservées et l'application de mesures préférentielles, l'ajout d'une ligne de tramway, au préalable, diversifierait les choix modaux et améliorerait la gestion de la demande, notamment dans les secteurs les plus touchés par la congestion.

En ce sens, le GRAME appuie et félicite les intentions de prévoir un corridor destiné au projet de construction d'un lien ferroviaire entre l'ouest de l'île, l'aéroport Trudeau et le centre-ville, et un corridor de voies réservées pour le transport collectif. Si le GRAME est pour le principe, il est toutefois préoccupé par sa mise en œuvre et sa portée réelle. En effet, l'aménagement de corridor pour l'implantation de lignes ferroviaires pour des navettes ou des tramways ne devrait pas être juste un « ajout éventuel ». Il devrait faire partie intégrante des travaux de reconstruction du complexe d'abord dans une perspective d'atténuation des impacts pendant les travaux. En insérant notamment les voies de tramways dès les premières phases de travaux de réfection de l'échangeur Turcot, des économies financières pourraient être réalisées, en plus de mitiger considérablement les impacts de la reconstruction sur la capacité de transit.

LES RECOMMANDATIONS DU GRAME EN VUE DE BONIFIER LES MESURES D'ATTÉNUATION AUX ÉTAPES DE PRÉCONSTRUCTION, CONSTRUCTION ET EXPLOITATION DE L'ÉCHANGEUR TURCOT EN MATIÈRE DE GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DES PASSAGERS

1. **Le GRAME appuie toute mesure permettant de réduire les externalités négatives liés au transport (congestion, pollution, coûts privés et sociaux, etc.) et de réaliser des bénéfices à long terme malgré les inconvénients temporaires associés.**
2. **Le GRAME recommande d'optimiser les voies réservées et d'intégrer clairement l'aménagement d'une ligne de tramway dans les travaux de reconstruction du complexe Turcot. Le GRAME tient à préciser qu'une ligne absolument prioritaire – car elle pourrait être intégrée comme une des principales mesures de mitigation des travaux de réfection de l'échangeur Turcot – serait une ligne du centre-ville vers Lachine-Dorval.** Elle impliquerait des coûts bien moindre en s'intégrant dans les travaux de reconstruction de l'échangeur et en bonifiant la desserte non seulement des populations locales mais de toutes celles de l'ouest de l'île qui seront affectées par les travaux de l'échangeur Turcot.
3. **Présentés ensemble, le duo voies réservées/ligne de tramway afficherait une volonté ferme du gouvernement de promouvoir concrètement la diversification de l'offre de transport pour gérer la demande. Cette diversification encouragerait à long terme le transfert modal de l'automobile vers d'autres moyens de transport disponibles et permettrait de réduire le nombre relatif de déplacements en automobile à l'origine de la congestion tout en contribuant à des émissions urbaines de GES plus réduites. En outre, le GRAME**

recommande une évaluation rigoureuse des besoins réels qui miserait sur la mise en œuvre permanente de plusieurs autres mesures complémentaires en transport en commun et actif.

4. **Le GRAME recommande que les actions et les efforts relatifs à la sensibilisation et à la promotion des transports alternatifs à l'automobile initiés lors des travaux de réfection du complexe Turcot comme mesures de mitigation soient maintenus, poursuivis s'il y a lieu et élargis éventuellement à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal.** En ce sens, l'augmentation de l'offre de service de transport en commun, la promotion et le développement des pistes cyclables et des projets de transport actif en plus des moyens d'information incitant à utiliser le vélo ou la marche sont autant de mesures qui devraient être maintenues une fois que le projet serait en phase d'exploitation.
5. **Le GRAME recommande que les organisations locales, soient consultés, en plus des délégués et responsables municipaux, avant même les débuts des travaux et ce, jusqu'à son échéance de manière à harmoniser la stratégie de communication qui sera adoptée relativement aux signalisations, aux fermetures d'accès, aux détours, etc.** Ces organisations locales sont non seulement en mesure de transmettre plus efficacement l'information à la population locale, mais ont une connaissance approfondie du milieu leur permettant de mieux accommoder autant les résidents locaux que les ouvriers. La mise en place d'une stratégie de communication en étroite collaboration avec les organisations locales bien avant les débuts des travaux permettrait de s'assurer d'une meilleure réceptivité de la part des usagers de la route et de minimiser la perturbation éventuelle des activités locales majeures.
6. **Le GRAME suggère qu'en phase d'exploitation des nouvelles infrastructures, le promoteur mette en place une structure ou un groupe de travail ayant pour mandat de mesurer au moyen d'indicateurs si les résultats anticipés correspondent réellement aux résultats observés et si les objectifs ont été réellement atteints dans une perspective de transport durable.** En ce sens, cette structure pourrait aboutir à la rédaction d'un rapport vulgarisé démontrant clairement qu'un projet structurant d'une telle envergure est non seulement essentiel au développement de la métropole mais contribue, lorsqu'il intègre les principes du développement durable, à encourager l'usage des modes de transport collectif et actif et à une meilleure perception sociale de la gestion générale de la demande en transport.
7. **Le GRAME soumet finalement que plusieurs projets favorisant le transport collectif des personnes peuvent être mis en place rapidement. Des projets qui ont déjà l'appui d'acteurs importants (ville, arrondissements, groupes locaux) devraient avoir été étudiés en priorité par le Ministère.** La réalisation de projets comme le TRAM-Train à Lachine, aurait un impact bénéfique important sur le transit dans la métropole en plus de contribuer à la revitalisation urbaine. **Prioriser** les axes d'intervention qui mettent en évidence les solutions alternatives à l'auto-solo doit être une constante préoccupation lors de l'élaboration des plans du futur complexe Turcot.

GRUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE



Fondé en 1989, le GRAME est une ONG basée à Montréal.

Sa mission est d'œuvrer à la promotion du développement durable en tenant notamment compte du long terme et des enjeux globaux, dont celui des changements climatiques, par la promotion des énergies renouvelables, des transports durables, de l'efficacité énergétique et de l'utilisation d'incitatifs économiques en gestion de l'environnement



Bureau 213
800, rue Sherbrooke
Montréal, arrondissement Lachine
Québec H8S 1H2

Téléphone (514) 634-7205
Télécopieur (514) 634-7204
grame@videotron.ca
WWW.GRAME.ORG