

Reconstruction du complexe Turcot

Mémoire de la Ville de Montréal présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

16 juin 2009
Montréal 

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction.....	3
2. Un mode de réalisation à revoir.....	6
3. Un projet à inscrire dans une vision d'ensemble	7
3.1 Vision métropolitaine des transports	7
3.2 Vision d'aménagement du territoire	9
3.3 Vision en matière d'habitation.....	10
3.4 Vision de protection et de mise en valeur des milieux naturels.....	10
3.5 Vision de développement durable.....	11
3.6 Vision du développement économique	11
4. Modifications apportées au projet à ce jour	13
5. Projets complémentaires au complexe Turcot	15
5.2 Aménagement du territoire	15
5.3 Protection et mise en valeur des milieux naturels.....	17
5.4 Infrastructures	17
6. Points en suspens.....	19
6.1 Réseau local et transports actifs.....	19
6.2 Transport en commun	19
6.3 Aménagement	19
6.4 Ententes de financement	22
7. Mesures d'atténuation durant les travaux	23
8. Conclusion	24

Annexes :

Liste des membres de la table des maires concernés par le projet.....	26
Lettre du maire et du vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal adressée à la ministre des Transports du Québec	27
Communiqué de presse du 21 novembre 2008	29

1. INTRODUCTION

À l'instar du gouvernement du Québec, la Ville de Montréal reconnaît l'urgence et l'importance de la reconstruction du complexe Turcot. Cela dit, le projet proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) soulève un très important débat public. Il faut nous en réjouir, car les nombreuses interrogations soulevées démontrent toute l'importance que les citoyens et les élus accordent aujourd'hui aux questions relatives à la protection de l'environnement, la qualité de l'air, la qualité de vie, la santé, la sécurité, la circulation automobile et même la qualité des infrastructures publiques et leur design.

Depuis quelques années, un important changement de paradigme s'opère quant aux valeurs sociales et environnementales auxquelles adhèrent la population et les élus de Montréal.

Ce sont d'ailleurs ces nouvelles valeurs qui ont guidé l'élaboration et l'adoption du premier Plan de transport de Montréal, en 2008, et de plusieurs autres politiques de la Ville.

À cet égard, il est essentiel de rappeler ici la vision du Plan de transport qui est d'« assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi ».

La Ville souhaite que la consultation qui a trait à la reconstruction du complexe Turcot serve de tremplin à la prise rapide d'un ensemble de décisions qui démontreraient une véritable volonté de réduire substantiellement la dépendance à l'automobile et les déplacements des personnes en auto solo sur l'ensemble du territoire métropolitain et d'accélérer certains investissements attendus depuis longtemps dans le transport collectif.

Conformément à la vision du Plan de transport, la Ville considère que le complexe Turcot ne doit pas faire l'objet d'une reconstruction basée essentiellement sur la capacité de l'ouvrage et la fluidité de la circulation. Le niveau déjà très important de congestion qui affecte tout le réseau métropolitain et toutes les conséquences négatives qui en découlent impliquent d'agir, non seulement sur le complexe Turcot, mais aussi bien en aval qu'en amont.

La Ville estime, par exemple, que l'implantation de voies réservées au covoiturage à haute occupation de même qu'aux autobus, aux taxis et aux véhicules d'urgence sur l'ensemble du réseau autoroutier métropolitain devrait avoir un effet rapide extrêmement positif pour toute la région, tout en permettant d'envisager une réduction du nombre de mouvements automobiles à anticiper dans le complexe Turcot.

Du même souffle, la mise en œuvre rapide de certains projets de transport en commun, tel que la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau, irait dans le même sens.

Il ne saurait pour nous être question de ne pas profiter de l'opportunité que nous offre le projet pour repenser l'équation de la circulation routière. Il ne s'agit pas, comme certains semblent le craindre, d'obstruer la circulation mais bien plus de proposer des alternatives audacieuses et efficaces.

Une telle approche permettrait de concilier les enjeux contemporains et les préoccupations régionales et locales en matière de transport, d'aménagement du territoire et de qualité de vie des citoyens.

Elle permettrait aussi de mieux tenir compte des besoins de la population ainsi que des activités et du territoire situés aux abords du complexe Turcot, de même que du potentiel de ces secteurs. Nous croyons aussi que le développement d'une vision d'aménagement des différents sites avoisinants, soit la cour Turcot, le secteur du canal de Lachine, le secteur des tanneries, le centre Gadbois, le secteur Cabot, le secteur Galt, les abords du CUSM, le secteur Saint-Jacques–Upper-Lachine, etc., doit faire partie intégrante du projet.

Le projet doit donc encore évoluer. Pour permettre l'atteinte de cet objectif, il est essentiel de disposer de la souplesse et de la marge de manœuvre nécessaire.

La Ville remet donc en cause la réalisation du projet en mode partenariat public-privé (PPP). Cette formule ne donne ni le temps, ni la latitude et la flexibilité requises pour adapter un projet aussi névralgique. Nous demandons que ce projet se fasse plutôt en mode conventionnel.

D'autre part, il n'est pas envisageable de reconstruire le complexe Turcot sans que nous soyons déjà en mesure d'apprécier les mesures de mitigation qui seront déployées pour absorber les impacts d'un chantier aussi important. Il va de soi que ces mesures devront également tenir compte des contraintes qui seront générées par les nombreux chantiers qui sont déjà prévus à la même période.

Soulignons que les élus qui représentent la population des arrondissements ne demandent pas mieux que d'être très sérieusement impliqués dans les prochaines étapes entourant ce projet. À ce titre, mentionnons que la Ville partage les opinions et les demandes formulées par les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, LaSalle et le Sud-Ouest dans le cadre de la présente consultation, de même que celles de la Société de Transport de Montréal (STM).

Rappelons, en terminant, que la table de concertation des maires concernés par le projet s'est réunie à quelques reprises depuis l'annonce du projet. En novembre 2008, pour faire écho à leurs discussions, la Ville a décidé d'exprimer publiquement ses préoccupations quant au projet. C'est alors qu'une lettre cosignée par le maire de Montréal, Monsieur

Gérald Tremblay, et le responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif, Monsieur André Lavallée, fut adressée à la ministre des Transports du Québec, Madame Julie Boulet. Cette lettre¹ faisait le point sur les attentes des élus et proposait essentiellement que le « corridor soit conçu, non pas uniquement comme un projet routier, mais comme un véritable projet urbain intégré ». Un communiqué de presse² informant la population des attentes des élus montréalais a aussi été émis.

¹ Voir la copie de la lettre jointe en annexe.

² Voir le communiqué de presse joint en annexe.

2. UN MODE DE RÉALISATION À REVOIR

D'entrée de jeu, la Ville de Montréal considère nécessaire de revoir le mode de réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot en PPP, étant donné la contrainte de temps et le cloisonnement du projet qui en résulte.

Les firmes candidates, qualifiées pour l'octroi d'un éventuel contrat en PPP, sont appelées à redéfinir un avant-projet dans un contexte de grande confidentialité afin de maintenir l'indépendance entre leurs propositions. Ainsi, il devient difficile, voire carrément impossible, pour la Ville d'influencer le contenu du projet. Rappelons que plusieurs parties du concept ne font actuellement pas l'objet d'un consensus entre les partenaires et que des discussions devront se poursuivre afin de trouver des solutions acceptables pour tous. De plus, le partage des responsabilités nécessaire à la réalisation du projet n'a pas encore été convenu entre les intervenants publics.

Par ailleurs, en vertu de l'échéancier fixé par le MTQ, la réalisation du projet selon la formule PPP oblige le gouvernement à procéder rapidement à l'octroi d'un mandat à un partenaire privé pour ne pas retarder le début des travaux.

En 2010, et pendant plus de sept ans, le mode PPP, qui lierait le MTQ à un partenaire privé par des contrats d'une grande complexité, n'offrirait nullement la flexibilité et la marge de manœuvre non plus que l'imputabilité requises pour procéder aux changements inévitables lors de la réalisation d'un projet de cette complexité.

Considérant la complexité et l'ampleur du projet, l'importance des enjeux qui lui sont rattachés et le grand nombre d'intervenants concernés, la Ville considère que sa réalisation en mode conventionnel s'impose. De concert avec les groupes et individus visés par le projet, cela lui permettrait de donner son avis, en plus de préserver la latitude et la flexibilité nécessaires au cours de sa réalisation.

À ce moment-ci et considérant l'ampleur du chantier et de ses retombées sur les milieux concernés, une meilleure gouvernance de ce projet commande sa démocratisation, ce à quoi un fonctionnement en mode conventionnel convient davantage qu'un fonctionnement en mode PPP.

3. UN PROJET À INSCRIRE DANS UNE VISION D'ENSEMBLE

3.1 Vision métropolitaine des transports

En 2005, la *Coalition métropolitaine en faveur de la relance du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal*, dirigée par le maire de Montréal et président de la Communauté métropolitaine de Montréal, M. Gérald Tremblay, et regroupant des élus municipaux et des représentants de la société civile de la région de Montréal, a permis d'établir un premier consensus relativement à l'importance d'investir dans le transport collectif. La Coalition avait identifié un certain nombre de priorités, notamment le projet de la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et le développement du transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal.

En 2008, dans son Plan de transport, la Ville de Montréal a défini des objectifs visant à réduire, de façon significative, la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif. Qui plus est, les élus de Montréal ont fourni des orientations claires pour l'avenir du transport, en appuyant des projets favorisant l'utilisation du transport collectif.

Plusieurs de ces projets auront des impacts sur le secteur à l'étude :

- l'implantation d'un service de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau et l'amélioration du service de train desservant l'ouest de Montréal ;
- la réalisation du Plan d'action d'amélioration à court terme des services de transports collectifs desservant l'aéroport Montréal-Trudeau ;
- la mise en œuvre du Plan d'amélioration des services de la STM qui vise un accroissement de l'achalandage de 8 % en cinq ans ;
- l'amélioration de la desserte en transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment en augmentant l'offre dans le corridor pont Champlain / Bonaventure ;
- l'implantation d'un réseau de voies réservées sur les axes supérieurs pour le covoiturage, les autobus, les taxis et les véhicules d'urgence.

Certains projets de transport collectif structurants ont récemment fait l'objet de discussions entre les élus et les organismes de transport à l'échelle régionale, tandis que d'autres projets visant le développement du transport collectif sont à l'étude ou en cours de réalisation :

- le prolongement de la ligne 5-bleue vers Anjou ;
- le prolongement de la ligne 2-orange jusqu'à Bois-Franc et son bouclage à Laval ;
- le prolongement de la ligne 4-jaune à Longueuil ;
- la consolidation des lignes de trains de banlieue ;
- l'établissement de mesures donnant priorité aux autobus dans les corridors d'accès au Centre du Grand Montréal.

Dans ce contexte le projet de reconstruction du complexe Turcot pourra alors véritablement s'intégrer de la nouvelle vision métropolitaine des transports qui émerge de

l'ensemble de ces projets et qui reflète une volonté très claire des élus municipaux de maximiser la place du transport collectif et actif.

Par ailleurs, les projets d'optimisation de l'autoroute métropolitaine, de parachèvement des autoroutes 25 et 30, de modernisation de la rue Notre-Dame, de réaménagement de l'autoroute Bonaventure et de réfection du pont Champlain sont manifestement reliés les uns aux autres et la Ville considère qu'ils doivent eux aussi s'inscrire dans une perspective de planification régionale.

La Ville désire également souligner que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame demeure le projet routier prioritaire pour l'administration municipale.

Un réseau régional de voies réservées à implanter

Dans le but précis de réduire la dépendance à l'automobile, la Ville considère que la reconstruction du complexe Turcot doit être l'occasion de repenser les modes de déplacement dans la région métropolitaine, de concert avec la STM.

Conformément à son Plan de transport, la Ville demande en particulier au MTQ d'entreprendre la mise en œuvre d'un réseau régional de voies réservées pour autobus, taxis, covoiturage et véhicules d'urgence, notamment dans l'axe Rive-Sud / Montréal ainsi que sur l'ensemble du réseau supérieur de la région métropolitaine, incluant les autoroutes 10, 15, 20 et 40. Ces mesures contribueront grandement à réduire la dépendance à l'automobile et l'usage de la voiture en solo en aval et en amont des grandes infrastructures, tel le complexe Turcot. Combinées avec l'implantation progressive des grands projets de transport collectif prévus dans le secteur, elles contribueraient aussi à la réduction de la congestion et de la pollution, facilitant du même coup le transport des marchandises et diminuant les impacts sur les quartiers concernés.

Souvenons-nous lors de l'effondrement dramatique du viaduc de la Concorde à Laval. Comme mesure d'atténuation dans les jours qui ont suivi la tragédie, les sociétés de transport ont offert des alternatives (trajets autobus-métro avec stationnements incitatifs), qui ont non seulement satisfait aux besoins immédiats de la clientèle, mais qui, en raison de leur efficacité, ont convaincu sans peine des citoyens auparavant usagers solo de l'automobile de modifier en permanence leur façon quotidienne de se déplacer. Voilà ce qu'il nous faut faire avec le projet Turcot. Offrir une alternative en transport collectif tellement efficace et facile à utiliser qu'elle amènera les citoyens à adopter un mode de transport plus écologique.

D'autres grandes villes ont entrepris l'implantation de ce type de voies comme Toronto (sur les autoroutes 403 et 404) et Houston en Amérique du Nord et Madrid, Lyon et Grenoble en Europe. L'implantation de cet important réseau conférera un net avantage aux transports collectifs, augmentant significativement son attractivité en améliorant entre autres les temps de parcours de ses usagers et en assurant une régularité du service.

3.2 Vision d'aménagement du territoire

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal constitue le document de référence en matière d'interventions sur son territoire. Il assure non seulement la cohérence de ces interventions, mais vise aussi l'amélioration du cadre de vie des citoyens.

Le Plan d'urbanisme a permis à Montréal de s'assurer que sa vision de l'aménagement du territoire souscrive aux principes du développement durable. La Ville s'efforce ainsi de mettre en œuvre une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations futures. Cela se traduit par un ensemble de mesures visant à améliorer la condition de vie des citoyens.

L'envergure et la localisation stratégique du projet de reconstruction du complexe Turcot nécessitent un arrimage avec cette vision d'aménagement du territoire, pour en faire justement un véritable projet urbain intégré. Il importe donc de rappeler, eu égard à la proposition du MTQ, les objectifs exprimés dans le Plan d'urbanisme :

- Améliorer la qualité des milieux de vie existants ;
- Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés ;
- Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport ;
- Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu ;
- Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics ;
- Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain ;
- Préserver et mettre en valeur les patrimoines bâti, archéologique et naturel ;
- Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain ;
- Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines et le milieu environnant.

En lien avec ces objectifs, la Ville demande au MTQ que la reconstruction du complexe Turcot soit l'occasion d'édifier un projet urbain répondant aux critères de qualité et d'intégration les plus élevés. Plus précisément, certains éléments fondateurs du projet gagneraient à être revus et la Ville recommande :

- d'éviter autant que possible les expropriations en milieu résidentiel, tout en assurant la qualité de vie des résidents des logements conservés ;
- d'assurer un remaillage du tissu urbain et un désenclavement des secteurs accueillant les infrastructures ;
- d'améliorer l'environnement du centre Gadbois, sa relation avec le quartier et son accessibilité ;
- de s'assurer que le projet participe pleinement à rehausser l'image de Montréal et à enrichir son paysage urbain et naturel, étant donné son caractère d'entrée de ville ;

- de parachever les liens cyclables et piétons interrompus par l’empreinte des infrastructures ;
- de s’assurer que le développement ultérieur de la cour Turcot ne soit pas compromis par l’installation de bassins de rétention et de rues sur talus ;
- de mettre en place des accès de qualité au site du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), à la cour Turcot et au secteur Cabot ;
- de limiter la consommation d’espace occupée par les talus et d’y insérer des usages compatibles avec le milieu avoisinant.

Il faut dorénavant reconnaître le potentiel des secteurs qui avoisinent l’échangeur Turcot et les considérer comme des milieux de vie à retisser.

3.3 Vision en matière d’habitation

La Charte des milieux de vie montréalais, enchâssée au Plan d'urbanisme, énonce des critères de qualité devant guider le développement. Parmi ces critères figurent l'offre d'une gamme variée de logements, une architecture valorisant le patrimoine bâti ainsi qu'un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidants.

Dans cet esprit, la Ville a maintes fois exprimé ses réserves face aux expropriations et son souci de conserver les milieux résidentiels touchés par le projet Turcot, tout en s’assurant de leur qualité de vie. Toutefois, s’il s’avérait inévitable de procéder à l’expropriation d’îlots existants, il sera nécessaire de remplacer les logements à coûts abordables démolis par des logements fournissant des conditions d’habitation équivalentes et permettant d’améliorer la qualité de vie des personnes déplacées.

3.4 Vision de protection et de mise en valeur des milieux naturels

Le patrimoine naturel et les valeurs paysagères qui s’y rattachent constituent des éléments déterminants de la qualité de vie des Montréalais. Ce patrimoine présente une valeur d’autant plus exceptionnelle qu’il s’inscrit dans une ville fortement urbanisée.

Dans ce contexte, la Ville de Montréal entend préserver et mettre en valeur les milieux naturels d’intérêt en leur accordant une plus grande place dans la planification des projets de développement urbain. Elle préconise une approche visant une conciliation des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques découlant de leur mise en valeur.

Pour y arriver, la Ville a adopté une Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, qui vise les objectifs suivants :

- Maximiser la biodiversité sur le territoire ;
- Assurer la pérennité des milieux naturels dans les parcs et la viabilité des écosystèmes qui y sont présents ;
- Favoriser l’intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans la trame urbaine.

En ce sens, dans le cas précis du projet de reconstruction du complexe Turcot, la Ville demande au MTQ :

- de limiter les empiètements dans l'escarpement de la falaise Saint-Jacques ;
- de participer à l'aménagement d'une bande verte au pied de la falaise entre les infrastructures de transport et les milieux sensibles ;
- de collaborer à la mise en place d'un réseau vert étendu reliant notamment le canal de l'Aqueduc et le canal de Lachine avec la falaise Saint-Jacques ;
- de contribuer à un boisement intensif des excédents d'emprises non récupérables à des fins urbaines.

3.5 Vision de développement durable

Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise repose sur dix orientations dont deux ont été jugées pertinentes dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot, soit :

- Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Pratiquer une gestion responsable des ressources.

Dans le contexte du projet, et en conformité avec ces orientations, la Ville de Montréal demande au MTQ :

- d'intégrer à court terme, à son concept, un réseau régional de voies réservées pour autobus, taxis, covoiturage et véhicules d'urgence, notamment dans l'axe Rive-Sud / Montréal ainsi que sur l'ensemble du réseau supérieur de la région métropolitaine. Ces mesures favoriseraient un important transfert modal qui permettrait une amélioration prévisible de la qualité de l'air dans les quartiers limitrophes.

Ce changement de comportement de l'automobile vers le transport collectif contribuerait à une meilleure gestion des ressources fossiles non renouvelables et à la réduction de notre dépendance énergétique.

3.6 Vision du développement économique

La Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal compte plusieurs priorités et actions en lien direct avec le projet de reconstruction du complexe Turcot. Elle revêt deux aspects principaux en regard des enjeux liés au projet :

- Améliorer l'environnement d'affaires, en assurant le développement des infrastructures stratégiques de transport que sont le Port de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau et les réseaux ferroviaire et routier ;

- Stimuler le renforcement du savoir, de l'innovation et du dynamisme des grappes industrielles, dans l'optique de la mise en valeur de la cour Turcot, en favorisant la recherche et le développement ainsi que le design.

Puisque le complexe Turcot est situé au cœur d'une importante zone d'emploi qui sera appelée à se déployer davantage dans les prochaines années, la Ville demande au MTQ :

- de tenir compte des nouvelles tendances liées au transport des marchandises et des personnes dans la conception des aménagements du projet ;
- de faciliter le déplacement des personnes par transport collectif afin de mieux desservir les zones d'emplois situées aux abords du projet, en incluant la mise en valeur future de la cour Turcot ;
- de recourir à l'utilisation de systèmes de transport intelligents.

L'introduction de ces principes, visant à garantir la fluidité et la mobilité des marchandises, permettrait de renforcer la position concurrentielle de cette industrie à Montréal. Du coup, cela favoriserait la croissance et l'innovation au sein des grappes industrielles tout en accélérant la mise en valeur la cour Turcot comme site privilégié pour le développement des secteurs d'emplois.

4. MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET À CE JOUR

Dans le cadre des rencontres des divers comités dédiés à l'avancement du projet de reconstruction du complexe Turcot, la Ville de Montréal a demandé de revoir plusieurs aspects du projet proposé par le MTQ. Bien qu'il reste plusieurs points majeurs en suspens, la Ville a obtenu de la part du MTQ certains ajustements au projet, reliés pour la plupart à la géométrie des voies de circulation.

Ainsi, à la demande de la Ville, des modifications ont été apportées par le MTQ relativement aux questions de transport, à savoir :

- l'intégration du principe d'une voie réservée au transport collectif dont le concept, ajouté tardivement dans le projet, reste à être ajusté en fonction des véritables besoins ;
- l'accessibilité et les échanges entre le réseau supérieur et l'arrondissement du Sud-Ouest, par l'aménagement d'accès à partir de la nouvelle rue Pullman et l'aménagement d'un échangeur à caractère urbain assurant le raccordement et le prolongement du boulevard De La Vérendrye jusqu'à la rue Saint-Patrick, réglant ainsi un problème de camionnage et améliorant l'accessibilité du secteur Cabot ;
- le raccordement de la rue Pullman à la rue Notre-Dame dans le secteur de la cour Turcot et, du côté est, aux rues Saint-Jacques et Saint-Antoine, permettant d'éloigner la circulation de transit des quartiers habités des arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et assurant l'accessibilité nécessaire au développement futur de la cour Turcot ;
- le remplacement de l'accès de l'autoroute 20 ouest à partir de la rue Notre-Dame à la hauteur du boulevard Monk par un accès au centre de la cour Turcot ;
- le raccordement de la Ville de Montréal-Ouest et des arrondissements de LaSalle et du Sud-Ouest par le réseau cyclable ;
- le réaménagement du carrefour Notre-Dame / Angrignon.

D'autres aspects, visant à compenser certains impacts négatifs du projet, ont également fait l'objet de modifications de la part du MTQ :

- Le MTQ fait référence au maintien du nombre de logements initiaux dans le secteur grâce aux programmes gouvernementaux existants, de manière à faire contrepoids aux expropriations prévues en milieu résidentiel. Cette initiative permettrait la reconstruction, dans le secteur, d'une quantité de logements équivalente au nombre de logements démolis ;
- Le MTQ entend compenser les empiètements du complexe Turcot dans la falaise Saint-Jacques. Il mettrait ainsi des portions de terrain à la disposition de la Ville, afin d'aménager une bande verte au pied de la falaise ;
- Le MTQ entend procéder à un reboisement d'environ 30 hectares au terme du projet pour compenser les émissions de carbone de son chantier et faire notamment contrepoids aux îlots de chaleur. Il faudrait par contre s'assurer que l'opération de verdissement du territoire s'effectue en priorité dans les emprises

non utilisables, et par la suite en périphérie du projet du complexe Turcot, dans les arrondissements impactés ou ailleurs sur l'île de Montréal.

5. PROJETS COMPLÉMENTAIRES AU COMPLEXE TURCOT

5.1 Aménagement du territoire

Le Plan d'urbanisme identifie plusieurs portions du territoire montréalais comme devant faire l'objet d'une planification détaillée ultérieure : la cour Turcot, le canal de Lachine, le secteur Cabot et le secteur Saint-Jacques–Upper-Lachine. Elles interpellent directement le projet de reconstruction du complexe Turcot. De plus, un programme de revitalisation urbaine est présentement en cours dans un secteur adjacent au projet.

- La cour Turcot

L'approche générale de mise en valeur du site de l'ancienne cour de triage Turcot vise à en faire un carrefour de développement économique et urbain hautement accessible en transport collectif, intégrant physiquement et fonctionnellement le secteur aux composantes urbaines environnantes, c'est-à-dire le canal de Lachine, la falaise Saint-Jacques et les quartiers.

Une étude de prospective économique menée par la Ville en 2008 démontre la pertinence d'y développer un secteur d'entreprises s'appuyant sur les principes d'un éco-parc industriel. Ces parcs de nouvelles générations favorisent le développement du territoire de façon optimale, tout en réduisant la trace environnementale liée aux activités économiques et en renforçant les secteurs industriels de pointe générateurs de recherche et développement. La Ville entend encadrer le développement urbain de ce futur secteur par une planification novatrice intégrant les préoccupations de développement durable, notamment en assurant un aménagement urbain en fonction des transports collectifs et actifs (*Transit Oriented Development*). Un concept d'aménagement devra ainsi affirmer le caractère urbain à conférer à la cour Turcot en s'appuyant sur les principes suivants :

- Attribuer à la rue Notre-Dame Ouest le rôle d'axe structurant et de boulevard urbain auquel se grefferont l'armature des places publiques et les îlots à développer ;
- Valoriser les corridors verts est-ouest de la falaise et du canal en tant qu'éléments structurants du paysage (atouts naturels et patrimoniaux) ;
- Affirmer la topographie particulière du secteur dans la composition du développement immobilier ;
- Appliquer une approche paysagère intégrée dans l'aménagement des corridors de transport routier et ferroviaire et de la rue Notre-Dame afin d'unifier la falaise, son piémont et le canal ;
- Tirer parti de l'effet de vitrine du secteur depuis le corridor de l'autoroute 20 et de son rôle de porte d'entrée au centre-ville, en privilégiant une architecture de qualité et des formes urbaines adaptées.

Enfin, pour que ce projet d'aménagement et de développement puisse se réaliser, la Ville demande au MTQ de lui céder la cour Turcot, afin de permettre la planification et la

réalisation d'un projet intégré et de compenser une partie des coûts municipaux induits par le projet de reconstruction du complexe Turcot.

- Le canal de Lachine

La Ville et l'arrondissement du Sud-Ouest misent sur le caractère structurant, le potentiel récréotouristique et le patrimoine industriel unique du canal de Lachine. Conséquemment, une démarche de planification a été amorcée, afin de rendre le canal plus accessible et faire de ses abords un lieu de grande qualité en y intensifiant et diversifiant les activités tout en renforçant son caractère d'ensemble.

- Le secteur Cabot

La Ville et l'arrondissement du Sud-Ouest visent les orientations suivantes pour le secteur industriel Cabot :

- Améliorer l'image du secteur en lien avec sa proximité du canal de Lachine ;
- Attirer de nouvelles entreprises dynamiques et consolider le pôle d'emplois ;
- Atténuer les nuisances environnementales ;
- Améliorer l'accessibilité au secteur.

- Le secteur Saint-Jacques–Upper-Lachine

La Ville et l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce visent les orientations suivantes pour le secteur Saint-Jacques–Upper-Lachine :

- Consolider les fonctions résidentielle et commerciale ;
- Améliorer l'accessibilité au secteur ;
- Améliorer l'image générale du secteur ;
- Préserver et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques.

- Revitalisation urbaine intégrée du secteur Galt (arrondissement du Sud-Ouest)

La Ville et ses partenaires mènent des interventions de revitalisation dans le secteur Galt. Ces interventions portent sur le cadre bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain, mais aussi sur les conditions socio-économiques. Elles réfèrent à cinq enjeux fondamentaux :

- Valoriser la scolarisation et la formation ;
- Stimuler l'employabilité et l'insertion socioprofessionnelle ;
- Améliorer les conditions de vie et l'environnement sociocommunautaire ;
- Favoriser la construction de logements sociaux et abordables ainsi que l'accès à la propriété ;
- Améliorer l'aspect visuel des bâtiments ainsi que la stabilisation des prix des loyers ;
- Soutenir l'amélioration des conditions environnementales et du cadre de vie.

5.2 Protection et mise en valeur des milieux naturels

La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal a mené à la création de 10 écoterritoires à l'intérieur desquels se retrouvent des espaces à caractère naturel de grandes dimensions, possédant un intérêt écologique.

On retrouve ainsi, en bordure du complexe Turcot, l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, un espace vert déployé en relief sur une distance de plus de trois kilomètres. Il participe grandement à la qualité du paysage, contribue à la biodiversité et à la biomasse, et constitue un îlot de fraîcheur. Les peuplements forestiers entrecoupés de friches en font un lieu propice à l'établissement d'une petite faune typique de l'habitat urbain.

La Ville étudie l'avenir de cet écoterritoire et les orientations à privilégier pour le protéger, le conserver et le mettre en valeur. La Ville considère aussi établir des liens fonctionnels entre ce site et d'autres pôles verts du sud-ouest de Montréal.

5.3 Infrastructures

La Ville est sur le point d'enclencher l'étude du bassin versant Saint-Pierre, qui s'étend sur plusieurs arrondissements et dans lequel se situe la cour Turcot. Cette étude d'envergure devrait s'échelonner sur 12 à 15 mois et précisera la capacité d'accueil des eaux pluviales autoroutières par le réseau municipal. Pour l'instant, des contraintes théoriques ont été communiquées de façon préliminaire au MTQ, mais ce n'est que lorsque l'étude du bassin versant sera complétée que la Ville sera en mesure d'établir ses exigences en matière de gestion des eaux pluviales. Les stratégies de rétention et de drainage du MTQ devront aussi tenir compte du développement de la cour Turcot et des milieux humides pouvant être aménagés dans la bande verte prévue au pied de la falaise Saint-Jacques.

D'autre part, au cours des prochaines années, les capacités de disposition des neiges usées du centre et de l'ouest de Montréal vont diminuer à un niveau critique. En effet, l'aménagement du bassin de rétention Rockfield sur un site de dépôt, le développement de la cour Turcot qui agit présentement comme dépôt d'urgence, la reconstruction du complexe Turcot qui abrite trois chutes à neige et la fermeture de sites aux abords du centre-ville vont entraîner un arrêt des activités sur plusieurs sites actuellement en opération.

La Ville a donc amorcé une recherche de sites pouvant, à long terme, remédier à la pénurie prévue. Il peut toutefois s'écouler quelques années avant que les terrains ciblés ne soient complètement aménagés. Il faut effectivement tenir compte des délais attribuables à l'identification des sites, au processus d'expropriation s'il y a lieu, à l'obtention des certificats d'autorisation du MDDEP et à l'aménagement des sites mêmes. Dans ce contexte, une partie de la cour Turcot pourrait servir de site temporaire. La Ville aménagerait celui-ci en conformité avec les règles du MDDEP et l'exploiterait pendant la durée du chantier.

La Ville évalue à 12 hectares la surface requise pour répondre temporairement à la disposition des neiges usées. La cour Turcot, par sa localisation, constitue un emplacement temporaire de choix, qui permettrait de réduire la pollution et les nuisances associées à des sites plus éloignés.

6. POINTS EN SUSPENS

Bien que des modifications aient été apportées au projet de reconstruction du complexe Turcot, plusieurs aspects doivent encore être améliorés. Ces aspects sont explicités ci-dessous.

6.1 Réseau local et transports actifs

- La sécurité des aménagements proposés au réseau local dans le secteur du projet doit être évaluée et ajustée ;
- Les aménagements pour les transports actifs doivent tenir compte des orientations de la Ville ;
- Le concept de réaménagement du réseau routier dans le secteur entourant le CUSM doit être revu, car il ne fait pas consensus au sein des partenaires (MTQ, Ville, CUSM), notamment en ce qui a trait au transport actif ;
- Un lien cyclable doit être implanté jusqu'au canal de Lachine, le long de la rue De Roberval, en prolongement du lien proposé dans le secteur de l'échangeur De La Vérendrye.

6.2 Transport en commun

- Le tronçon de voies réservées, prévu au centre de l'autoroute 20, doit répondre aux besoins de transport collectif et de covoiturage en provenance de l'ouest de l'île. La planification d'une telle voie réservée doit être effectuée dans le cadre d'un effort régional de planification visant à réduire la dépendance à l'automobile, conformément aux objectifs du Plan de transport. Cette voie réservée devrait ultimement débiter à Sainte-Anne-de-Bellevue à l'extrémité ouest de l'île et se prolonger jusqu'à l'est de l'échangeur Turcot. Ainsi la STM pourrait offrir un service efficace, compétitif et régulier reliant l'ouest de l'île au centre-ville et aux stations de métro Place-Saint-Henri et Lionel-Groulx ;
- Les aménagements recommandés par l'étude de faisabilité sur les mesures de mitigation en transport collectif durant les travaux de reconstruction doivent être intégrés au projet.

6.3 Aménagement

- Des mesures de création de nouveaux logements venant s'ajouter à ceux prévus par les ententes Montréal-Québec :

Le MTQ a annoncé, lors de la première partie des audiences publiques, son intention de soutenir la construction d'environ 160 nouveaux logements dans le secteur, afin de remplacer ceux qui seront expropriés et démolis. Ces logements seraient financés grâce au programme AccèsLogis de la Société d'habitation du Québec (SHQ).

Pour la Ville, il est clair que ces nouveaux logements ne sauraient être réalisés à l'intérieur de sa programmation AccèsLogis régulière. Cette programmation

représente en moyenne, depuis 2001, quelque 1 250 unités d'habitation par année. L'allocation accordée pour 2010 sera également de cet ordre. Ces unités s'avèrent déjà insuffisantes pour répondre aux nombreux enjeux et besoins qui se manifestent sur le territoire montréalais.

La Ville demande donc au MTQ d'obtenir deux engagements gouvernementaux, soit d'une part, la garantie que les unités d'habitation requises dans la foulée du projet fassent l'objet d'une allocation spéciale consentie par la SHQ à la Ville et d'autre part, la prise en charge par le gouvernement du Québec de la contribution dite «du milieu» normalement fournie par la Ville pour le financement des projets AccèsLogis.

- Le déploiement et le design des structures en fonction des besoins de l'insertion urbaine et paysagère :

Le remplacement de nombreuses structures par des talus risque d'accentuer le cloisonnement des secteurs traversés par le complexe Turcot. Dans les milieux de vie tels que les secteurs Côte-Saint-Paul et des Tanneries, ces talus d'une hauteur de deux étages en moyenne constitueront de véritables barrières physiques auxquelles se superposeront des murs antibruit.

Concrètement, la Ville privilégie, de façon générale, la mise en place de piliers ou de murs de soutènement plutôt que des talus, pour dégager les bâtiments existants et les espaces aménageables. Elle prône aussi un aménagement approprié des passages sous les voies rapides pour intégrer les déplacements actifs (piétons et cyclistes) et assurer la sécurité des usagers.

Par ailleurs, lorsque des talus sont requis, la Ville souhaite qu'ils soient aménagés de façon à offrir un environnement plus convivial pour les piétons.

- L'accroissement de la superficie dédiée à la protection de la falaise Saint-Jacques et la participation au financement des aménagements requis :

La bande verte, prévue au pied de la falaise Saint-Jacques, doit être suffisamment large pour permettre l'implantation d'une piste multifonctionnelle, mais également la constitution d'une zone tampon à caractère naturel et l'aménagement de milieux humides.

Les plans actuels du MTQ prévoient que cette bande aurait une largeur moyenne de 15 mètres. Or, à la suite d'une évaluation préliminaire de la situation, la Ville est d'avis que cette bande devrait plutôt avoir une largeur moyenne minimale de 30 mètres. Une bande d'une telle largeur permettrait d'ajouter environ 44 000 mètres carrés aux 51 000 m² que le MTQ envisage déjà céder à la Ville pour compenser les empiétements sur la falaise. Dans ses sections les plus larges, la bande verte aurait une largeur d'environ 50 mètres, permettant ainsi d'y planifier une mosaïque d'habitats et des aménagements paysagers d'intérêt.

La Ville s'attend à ce que le MTQ lui cède le terrain requis pour implanter la bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques. Elle s'attend également à ce que le MTQ s'implique financièrement dans l'aménagement de cette zone située à l'interface d'un important corridor de transport générateur de nuisances. Cette demande apparaît amplement justifiée dans l'optique où l'aménagement de la bande verte constitue en soi une mesure de compensation du projet de reconstruction du complexe Turcot. La bande verte pourrait de surcroît permettre de capter et de traiter, par des moyens naturels, une certaine portion des eaux de drainage des emprises qui seront sous la responsabilité du MTQ et du Canadien National.

- La création d'un réseau vert reliant le canal de l'Aqueduc, le canal de Lachine et l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques :

Conformément à sa Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, qui sous-tend entre autres à l'intégration des paysages naturels dans les milieux de vie, la Ville insiste pour que le site de la falaise Saint-Jacques soit non seulement protégé et mis en valeur, mais aussi qu'il soit inséré dans un réseau régional comprenant plusieurs pôles d'intérêt (canal de Lachine, parc Angrignon, parc des Rapides, parc René-Lévesque, parc du Mont-Royal, etc.).

Dans la configuration des infrastructures de transport du complexe Turcot, il importe donc de prendre en considération l'établissement d'une trame verte comportant un réseau articulé de parcs linéaires et de pistes multifonctionnelles dans le sud-ouest de l'île de Montréal. Ce réseau à créer pourrait offrir la possibilité aux utilisateurs des modes de transport actif de cheminer dans un circuit continu au sein duquel se retrouverait la bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques.

- La poursuite des efforts de verdissement :

Le MTQ compte «végétaliser» 30 hectares de terrain dans le cadre de la reconstruction du complexe Turcot. Selon la Ville, le reboisement compensatoire doit être réalisé dans la zone du projet et aux abords de celle-ci. Tout en respectant un plan d'ensemble pour s'assurer de la cohérence des interventions et de la spécificité de chaque lieu (préservation des percées visuelles, mise en valeur des sites, etc.), une partie de cet effort de reboisement pourrait avantageusement s'effectuer au pied de la falaise Saint-Jacques, à l'occasion de l'aménagement de la bande verte qui, à elle seule, devrait s'étendre sur une surface d'au moins 10 hectares. Dans la même mesure, les espaces résiduels du projet, soit les abords des autoroutes et des échangeurs qui ne pourront bénéficier d'aménagements complémentaires aux besoins des quartiers, pourraient accueillir une plantation d'arbres, d'arbustes et de plantes indigènes.

Par ailleurs, il importe que le MTQ assure un entretien adéquat des espaces verts et paysagers.

6.4 Ententes et financement

- La poursuite des discussions concernant les ententes et le financement :

Le projet de reconstruction du complexe Turcot est accompagné d'incertitudes importantes quant à l'implication financière du gouvernement du Québec. L'avant-projet fait effectivement état d'activités ou de travaux de nature municipale auxquels la Ville ne pourra faire face sans l'aide du gouvernement.

La conclusion d'ententes de collaboration et de financement entre la Ville et le MTQ apparaît donc essentielle au bon déroulement du projet et au respect des engagements publics présentés par ce dernier lors de la première étape de l'audience publique. Ces préoccupations concernent entre autres :

- la relocalisation de l'écocentre et de la cour de voirie Eadie, dans la mesure où il s'agit de bâtiments essentiels pour les services aux citoyens et qu'aucun site de remplacement n'a été confirmé par le MTQ, malgré son intention de les exproprier rapidement ;
 - le maintien du centre Gadbois et de ses activités dans un environnement amélioré ;
 - le déplacement des nombreuses infrastructures municipales (égouts, aqueduc, sites de dépôt et chutes à neige) en conflit avec le projet, pour lesquelles le MTQ n'a fait aucune proposition de déplacement ou de remplacement ;
 - l'aménagement de la bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques ;
 - le prolongement du boulevard De La Vérendrye ;
 - l'aménagement du lien Notre-Dame–Pullman vers les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine.
- La compensation des pertes fiscales de la Ville, attribuables au déplacement de l'emprise autoroutière, et le coût des travaux municipaux induits par le projet du MTQ se chiffrent en dizaines de millions de dollars :

L'accroissement de l'empiètement autoroutier réduit les possibilités de mise en valeur du territoire et les retombées fiscales associées. Une étude interne évalue que la Ville perdra environ 40 millions de dollars de recettes fiscales, à perpétuité.

De plus, les coûts des travaux municipaux induits par le projet du MTQ s'élèvent eux-aussi à plusieurs dizaines de millions de dollars. Ces coûts ne sont pas encore connus avec précision, compte tenu de l'incertitude des nombreuses composantes du projet du MTQ.

À cet effet, la Ville compte sur une juste compensation des pertes fiscales et du coût des travaux induits. La Ville demande donc que la cession de la cour Turcot, suite à la réhabilitation des sols contaminés par le MTQ, contribue aux efforts de dédommagement de la Ville par le MTQ.

7. MESURES D'ATTÉNUATION DURANT LES TRAVAUX

Le MTQ doit mettre en place un important plan de contingences et de mesures de mitigation dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot. Ce plan doit tenir compte des travaux majeurs qui auront lieu simultanément dans la région, tels la modernisation de la rue Notre-Dame, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, le réaménagement de l'échangeur Dorval ainsi que les travaux de réfection majeurs du pont Champlain.

Ces grands chantiers auront des impacts cumulés qui perturberont les conditions de déplacement tous modes de transport confondus. Par conséquent, il sera nécessaire d'établir un plan d'envergure comprenant d'importantes mesures de mitigation à définir conjointement avec la Ville. D'ailleurs, afin de minimiser les effets des travaux prévus sur les déplacements des usagers, le MTQ doit implanter des mesures préférentielles en matière de transport en commun et ce, avant même le début des travaux.

Étant donné que le chantier s'échelonne sur au moins sept ans, la Ville accordera une attention particulière à la gestion des poussières et du bruit aux abords des secteurs résidentiels. La réduction du bruit à la source, l'interdiction de faire fonctionner certains équipements de nuit et l'implantation de murs antibruit temporaires devront faire partie des mesures adoptées par le MTQ.

La Ville devra aussi être en mesure de participer :

- à l'approbation, préalablement à l'octroi de contrats, des mesures de protection environnementales que le promoteur appliquera durant la période des travaux ;
- au suivi des mesures retenues ;
- à la mise en place et au contrôle des mécanismes permettant des modifications aux chantiers en fonction de la gravité des impacts à corriger.

8. CONCLUSION

En terminant, face à l'urgence et à l'importance de reconstruire le complexe Turcot, la Ville offre son entière collaboration au MTQ, mais considère que la conception et la réalisation de ce projet doivent se faire en véritable partenariat régional. Elle appelle à un changement rapide en faveur d'une concertation efficace et ouverte.

En raison de la complexité du projet et pour permettre l'intégration des nombreux ajustements légitimes demandés par les Montréalais, il faut se donner le temps nécessaire. La Ville demande donc qu'il soit réalisé en mode conventionnel et non en mode PPP.

Pour la Ville, ce projet doit devenir le miroir de notre vision en matière de développement durable, de transport, d'aménagement, d'habitation, de mise en valeur des milieux naturels et de développement économique. Il doit aussi devenir une vitrine de la métropole verte, efficace, innovante et d'avant-garde que nous voulons.

Pour nous, il ne saurait être question de ne pas profiter de l'opportunité que nous offre le projet de reconstruction de l'échangeur pour repenser l'équation de la circulation routière. Il ne s'agit pas, comme certains pourraient le craindre, d'obstruer la circulation mais bien plus de proposer des alternatives audacieuses et efficaces.

Nous croyons aussi que le développement d'une vision d'aménagement des différents sites avoisinants, soit la cour Turcot, le secteur du canal de Lachine, le secteur des Tanneries, le centre Gadbois, le secteur Cabot, le secteur Galt, les abords du CUSM, le secteur Saint-Jacques–Upper-Lachine, etc., doit faire partie intégrante du projet.

La reconstruction du complexe Turcot doit donc également être gérée comme un projet urbain intégré dont nous voulons être fiers, parce qu'il aura tenu compte de tous les aspects qui touchent la qualité de vie des Montréalais, particulièrement de ceux qui résident et travaillent dans les quartiers avoisinants.

Annexes

Liste des membres de la table de concertation des maires concernés par le projet

Président :

- André Lavallée, vice-président du comité exécutif, responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif

Membres :

- Michael Applebaum, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
- Manon Barbe, mairesse de l'arrondissement de LaSalle
- Claude Dauphin, maire de l'arrondissement de Lachine
- Karin Marks, mairesse de la Ville de Westmount
- Jacqueline Montpetit, mairesse de l'arrondissement du Sud-Ouest
- Campbell Stuart, maire de la Ville de Montréal-Ouest
- Claude Trudel, maire de l'arrondissement de Verdun

**Cabinet du maire
et du comité exécutif**

Hôtel de ville
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6
ville.montreal.qc.ca

Le 19 novembre 2008

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec
Place Haute-Ville
700, boul. René-Lévesque Est
29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Le réaménagement de l'échangeur Turcot

Madame la Ministre,

Bonjour

Suite à l'annonce par le Gouvernement du Québec du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, l'administration montréalaise a rapidement créé un comité de travail regroupant les maires des arrondissements et des villes concernés pour bien comprendre la portée de ce projet majeur et formuler leurs préoccupations. Les membres du comité Montréal 2025 et du comité exécutif ont pris connaissance du projet. Les élus ont de plus visité les secteurs visés pour se faire une idée encore plus précise des impacts des travaux projetés et aussi apprécier les efforts qui ont été déployés pour sécuriser l'ouvrage.

Les échanges entre les professionnels qui ont eu lieu au cours des derniers mois ont rapidement permis de modifier quelques éléments ponctuels du projet, notamment l'amélioration de la géométrie de certaines composantes du projet et la prise en compte du milieu naturel que constitue la falaise Saint-Jacques, mais nous sommes d'avis que les préoccupations plus fondamentales exprimées par les élus municipaux et les citoyens n'ont pas été prises en compte par les représentants du ministère. C'est pourquoi nous avons choisi de les porter directement à votre attention sans attendre la tenue des consultations publiques.

Nul ne remet en cause la nécessité de procéder à la reconstruction de cet ouvrage ni la priorité que votre ministère accorde à ce chantier.

...2

Nous souhaitons également que soit mis en place un mécanisme qui permettra de répondre aux préoccupations plus pointues des arrondissements et des villes concernés en ce qui a trait à certains aménagements spécifiques à leurs territoires.

Vous comprendrez aisément que tous les maires concernés sont également très préoccupés par les mesures de mitigation qui devront être mises en place pour la durée des travaux, aussi bien pour atténuer les nuisances de bruit et de poussière que pour assurer une desserte adéquate des milieux touchés directement et indirectement par les travaux.

En dernier lieu, une première revue des coûts que les représentants du ministère veulent imputer à Montréal et aux arrondissements et villes touchés nous oblige à constater des coûts imprévus de l'ordre de plusieurs dizaines de millions de dollars. Ces éléments devront, vous en conviendrez, faire l'objet d'une entente à conclure entre la Ville et le Gouvernement du Québec, tout comme le développement futur des terrains qui seront libérés par le réaménagement de l'échangeur.

Vous avez déjà indiqué votre ouverture à apporter des améliorations importantes au projet. Notre ambition est à l'effet que ce projet devienne une référence en matière de ses performances environnementales, de transfert modal vers le transport collectif, d'amélioration de la qualité de vie et de réduction des gaz à effet de serre.

C'est dans cette perspective que nous souhaitons que le projet soit revu afin que cet investissement majeur constitue un legs remarquable, aussi bien pour les populations concernées, pour la métropole et pour les générations futures.

Recevez, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le maire,



Gérald Tremblay

Le responsable de l'aménagement urbain
et du transport collectif,



André Lavallée

- c.c. Membres du comité exécutif
Mme Manon Barbe, mairesse de LaSalle
Mme Karin Marks, mairesse de Westmount
Mme Jacqueline Montpetit, mairesse du Sud-Ouest
M. Michael Applebaum, maire de CDN/NDG
M. Claude Dauphin, maire de Lachine
M. Campbell Stuart, maire de Montréal-Ouest
M. Claude Trudel, maire de Verdun

LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR TURCOT DOIT ÊTRE CONÇU COMME UN VÉRITABLE PROJET URBAIN INTÉGRÉ À SON MILIEU

Montréal, le 21 novembre 2008 – Montréal demande au ministère des Transports du Québec de réévaluer certains éléments fondateurs du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot. Les membres du comité exécutif de la Ville et les maires des arrondissements et des villes concernés jugent qu'il est absolument nécessaire de procéder à la reconstruction de l'ouvrage. Toutefois, ils sont d'avis que plusieurs préoccupations fondamentales exprimées par les élus municipaux et les citoyens n'ont pas été prises en compte par le ministère des Transports du Québec.

Le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, demande donc « que le projet ne soit pas conçu uniquement comme un corridor routier mais comme un véritable projet urbain intégré à son milieu ».

« Un réaménagement de cette dimension aura un impact énorme sur le territoire montréalais. Il devra tenir compte des orientations stratégiques de l'agglomération de Montréal en matière d'urbanisme et de son Plan de transport. Afin de faire des gains réels en matière d'environnement et de qualité de vie, nous estimons qu'il faut réévaluer la capacité du futur échangeur en tenant compte des nombreux projets prévus dans le secteur par la Ville et le Gouvernement du Québec » a souligné M. Tremblay.

Selon M. André Lavallée, membre du comité exécutif, responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif, « Il faut profiter de cette opportunité pour améliorer de façon significative l'offre de transport collectif notamment entre le Centre-ville et les secteurs du sud-ouest de même qu'entre l'île et la Rive-sud de Montréal. Il nous apparaît également essentiel d'introduire de nouvelles pratiques pour encourager le covoiturage sur le réseau artériel ».

« La question du logement nous préoccupe elle aussi beaucoup. Ce projet s'étend sur un vaste territoire et prévoit des expropriations et des déplacements d'unités d'habitation. Si cela s'avérait incontournable, elles devront être limitées au strict minimum et nous demandons que les citoyens touchés puissent bénéficier d'un programme de relocalisation de qualité. Également, certains équipements de l'arrondissement du Sud-Ouest seront très affectés, notamment le Centre sportif Gadbois. Nous croyons que l'implantation actuelle du Centre devra être en partie revue, ce qui nécessitera un investissement majeur », poursuit M. Lavallée.

Le comité exécutif demande aussi la mise en place d'un mécanisme pour répondre aux préoccupations des arrondissements et des villes qui seront affectés par les travaux, notamment les mesures de mitigation qui seront instaurées pour atténuer les émissions de bruit, de poussières et autres types de nuisances engendrés par un chantier d'une telle ampleur. Certains aménagements spécifiques à leurs territoires devront être examinés dans le but de bonifier l'ouvrage.

La question du partage de certains coûts devra faire l'objet d'une entente de partenariat entre la Ville et le ministère des Transports tout comme le développement futur des terrains qui seront libérés par le réaménagement du complexe Turcot.

Globalement, le maire Gérald Tremblay souhaite que ce projet devienne une référence en matière de performances environnementales, de transfert modal vers le transport collectif, d'amélioration de la qualité de vie et de réduction des gaz à effet de serre.

Construit il y a près de 40 ans, l'échangeur Turcot est situé dans les arrondissements et villes du Sud-Ouest de Montréal à la jonction des autoroutes 20 et 15. Le ministère des Transports du Québec a annoncé son intention de reconstruire complètement cette imposante structure routière en la ramenant au niveau du sol.

-30-

Renseignements :

Source : Darren Becker Cabinet du maire et du
comité exécutif 514 872- 6412

André Lazure Service des
communications et des relations
avec les citoyens 514 868-1125