

## Mémoire sur le réaménagement de l'échangeur Turcot

Ce mémoire est rédigé par un regroupement de citoyens habitant le quartier Émard-Côte-Saint-Paul.

Considérant que le plan de transport de Montréal veut augmenter la part modale de l'utilisation du transport en commun et du transport actif, nous considérons que la géométrie routière proposée par le gouvernement ne favorise pas cette orientation.

Nous considérons que les nombreuses voies de service ainsi que le nouveau lien routier Pullman/Notre-Dame en passage inférieure sous l'autoroute 20 comme une proposition inadéquate. En effet, celle-ci est en opposition par rapport à la nouvelle tendance de conception d'aménagement urbain qui est de restreindre la circulation automobile dans les quartiers centraux.

Bien que le lien Notre-Dame/Pullman améliore la desserte du futur centre Hospitalier McGill, ce nouvel axe routier qui relie la rue Notre-Dame à la rue Pullman augmentera la quantité de véhicules transitant par le quartier Saint-Henri sur les rues Saint-Antoine (en direction ouest) et Saint-Jacques (en direction est) pour accéder ou partir de la partie ouest du centre-ville. **Voir fig. A.**

La géométrie des voies de service et du tracé du nouveau lien Notre-Dame/Pullman propose une voie de contournement de la rue Saint-Jacques située au-dessus de la falaise et réinstaura le schéma routier établi par l'ancienne autoroute 20 des années cinquante qui déversait le matin un flot continu d'automobiles provenant de l'ouest de l'île dans le quartier Saint-Henri et la ville de Westmount.

Nous craignons que cette augmentation de véhicules se fasse sentir jusqu'à la rue Peel sur les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine.

### Mesures favorisant le transport en commun

Nous considérons que le projet de l'aménagement Turcot est l'occasion d'instaurer des mesures durables favorisant le transport en commun. Pour ce faire, nous croyons qu'il faut instaurer dès le début du projet des voies réservées pour autobus, taxis et ambulances entre Lachine et le métro Lionel Groulx. Ces voies pourraient être éventuellement reliées à des voies réservées desservant le pont Mercier afin d'améliorer le service d'autobus de Châteauguay, ce qui diminuerait considérablement le temps de trajet de ce dernier.

Nous croyons que la construction de la navette ferroviaire de l'aéroport n'augmentera pas le service de transport en commun pour les résidents de la Montérégie traversant par les ponts Mercier et Champlain. Nous croyons que l'instauration de voies réservées en site propre pour autobus et l'augmentation de la fréquence des trains de banlieue desserviront d'une façon économique et seraient mis en place beaucoup plus rapidement pour les citoyens de la région ouest de la métropole que la mise en place de la navette aéroportuaire. À moyen terme, la mise en place d'un système de transport de type système léger sur rail (SLR) ou tramway devrait être envisagée pour desservir l'arrondissement Lachine. À long terme, la navette aéroportuaire pourrait être implantée.

### Voies routières à reconsidérer

Les coûts de la construction du projet de l'échangeur Turcot sont considérables.

Nous considérons que certaines superstructures proposées ne valent pas le coût de l'investissement compte tenu du peu de temps gagné par ses utilisateurs sans pour autant inciter à l'utilisation du transport en commun. Nous croyons que pour chaque structure proposée, une analyse de la valeur économique vis-à-vis le bénéfice et le nombre d'utilisateurs doit être faite.

Ainsi, certaines structures pourraient être annulées ou dédiées exclusivement au transport en commun. Ces structures sont identifiées à l'annexe 3 ci-joint.

Avec la configuration proposée par le Ministère, beaucoup de voies additionnelles sont placées afin d'améliorer la fluidité des véhicules pour accéder au futur hôpital McGill, les quartiers centraux tels que Westmount, Saint-Henri, Émard et Côte-Saint-Paul. Les nombreuses voies parallèles à l'autoroute 20 telles que les voies de service de l'autoroute 20 et le nouveau lien Pullman/Notre-Dame serviront comme voies de contournement à la circulation lors d'embouteillages sur l'autoroute 20 et 720 et amèneront un flot considérable de véhicules de transit dans les quartiers centraux. Nous croyons qu'il y a une trop grande offre de voies de contournement qui seront très vite adoptées par les conducteurs, ce qui risque de paralyser les quartiers centraux et de rendre en quelques années caduques les gains de temps promis. Le nouveau pont Angrignon construit au dessus du canal Lachine est un bon exemple de structure devenant rapidement congestionnée en l'espace de dix ans. **Voir fig. A, B et C.**

### Pistes cyclables

Sur le dessin montrant le scénario retenu (fig. A), nous voyons des nouvelles pistes cyclables proposées par le Ministère sur leurs structures ainsi que des pistes sur des rues avoisinantes appartenant à la Ville de Montréal. Nous joignons à l'annexe 1 nos commentaires sur les pistes proposées. Bien que les pistes cyclables soient de compétences municipales, nous présentons nos commentaires sur les pistes montrées sur le scénario retenu par le MTQ. Nous vous rappelons que la planification des pistes doit être faite dans la conception initiale de l'aménagement afin de réduire les coûts d'adaptation future des structures.

## Conclusions

Le projet proposé par le Ministère propose beaucoup de structures qui seront utilisées par les véhicules privés pour accéder plus facilement aux quartiers centraux. D'après nous, le plus grand impact du projet est l'augmentation en fluidité des voitures pour accéder directement au quartier Saint-Henri et à Westmount. Cette augmentation de fluidité concurrencera indûment la mise en place future de systèmes de transport en commun au niveau métropolitain dans le corridor formé par le pont Champlain, le pont Mercier, l'échangeur Saint-Pierre et l'ouest de l'île.

Un autre impact est que l'aménagement proposé de la cour Turcot réduit la possibilité d'un aménagement futur de ce vaste terrain comme un quartier multifonctionnel. Nous craignons qu'avec l'infrastructure routière proposée, le seul aménagement viable sera un méga centre d'achats.

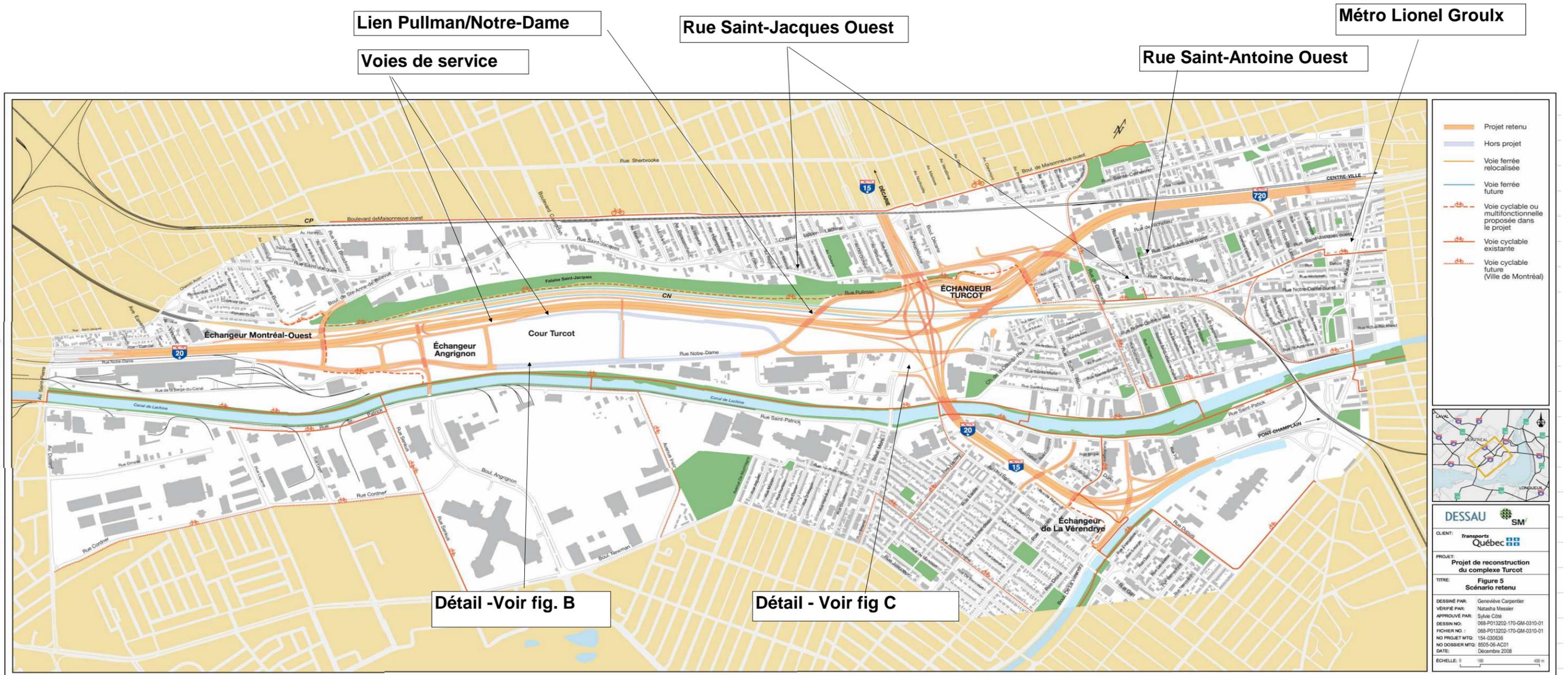
Nous croyons que les sommes prévues pour le projet doivent être investies dans des structures routières qui maximiseront le nombre d'utilisateurs, tout en aidant à revitaliser les quartiers centraux. Nous croyons que pour chaque structure proposée, une analyse de la valeur économique versus le bénéfice et le nombre d'utilisateurs doit être faite.

Considérant que tout gain de temps réalisé grâce à la mise en place de nouvelles structures routières sera en quelques années annulé par un accroissement du flot de circulation, nous croyons que le Ministère doit réserver une part non négligeable de structures routières prévues dans le projet pour le transport en commun et pour les véhicules d'urgence.

Nous préconisons l'instauration de deux axes de transport en commun dans le projet. Un Axe est/ouest et un axe nord-sud pour permettre une diminution notable de véhicules en transit dans l'échangeur.

Nous considérons que l'ensemble de nos recommandations bonifie le projet vers une urbanisation plus moderne en favorisant le transport en commun au détriment des véhicules personnels.

Par : Caroline Aubert, Frédérique Back, Philippe Boulerne, Jude Levasseur.



**Fig. A**  
**Projet de reconstruction du complexe Turcot**  
**Scénario retenu par le MTQ**

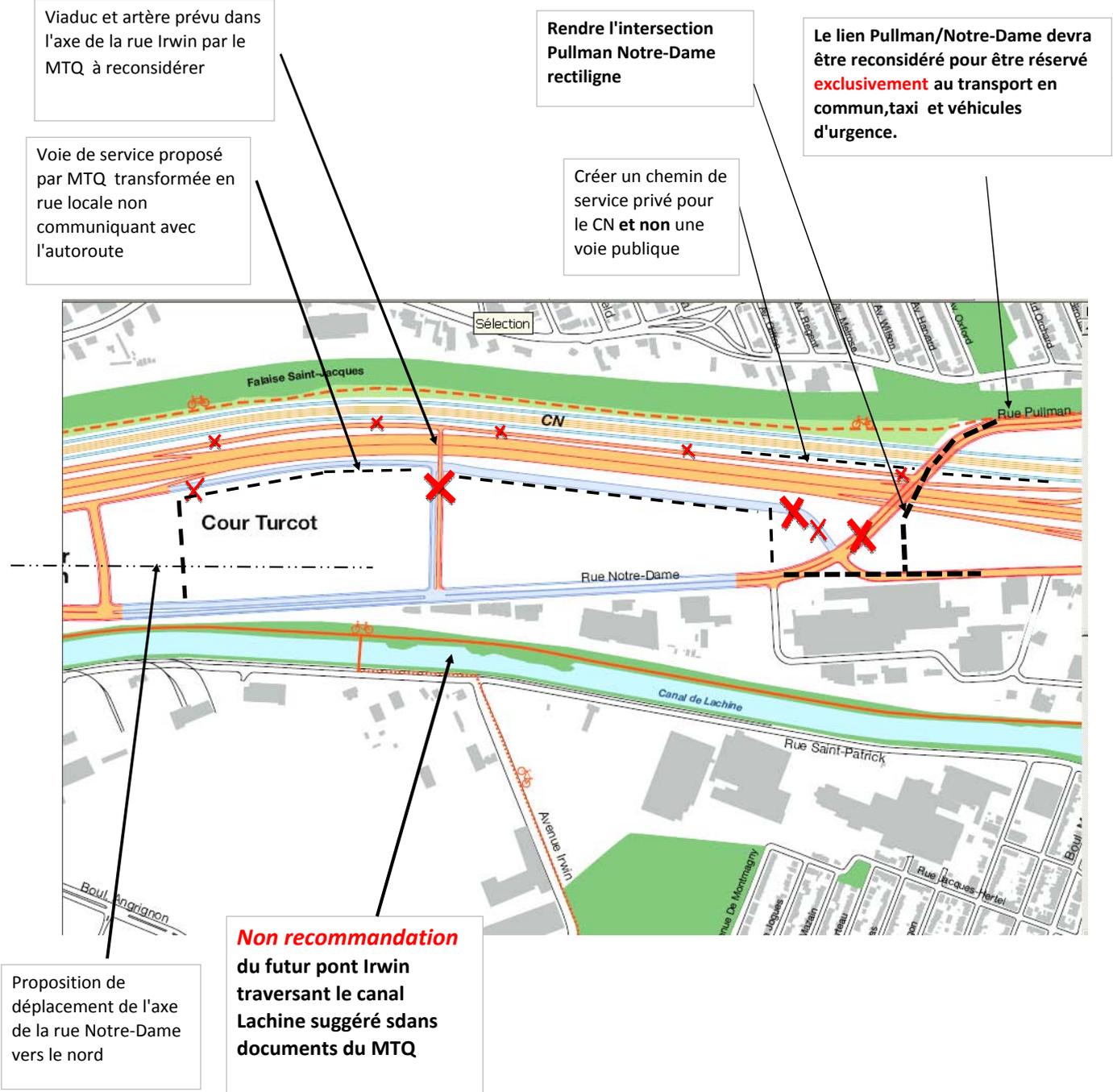
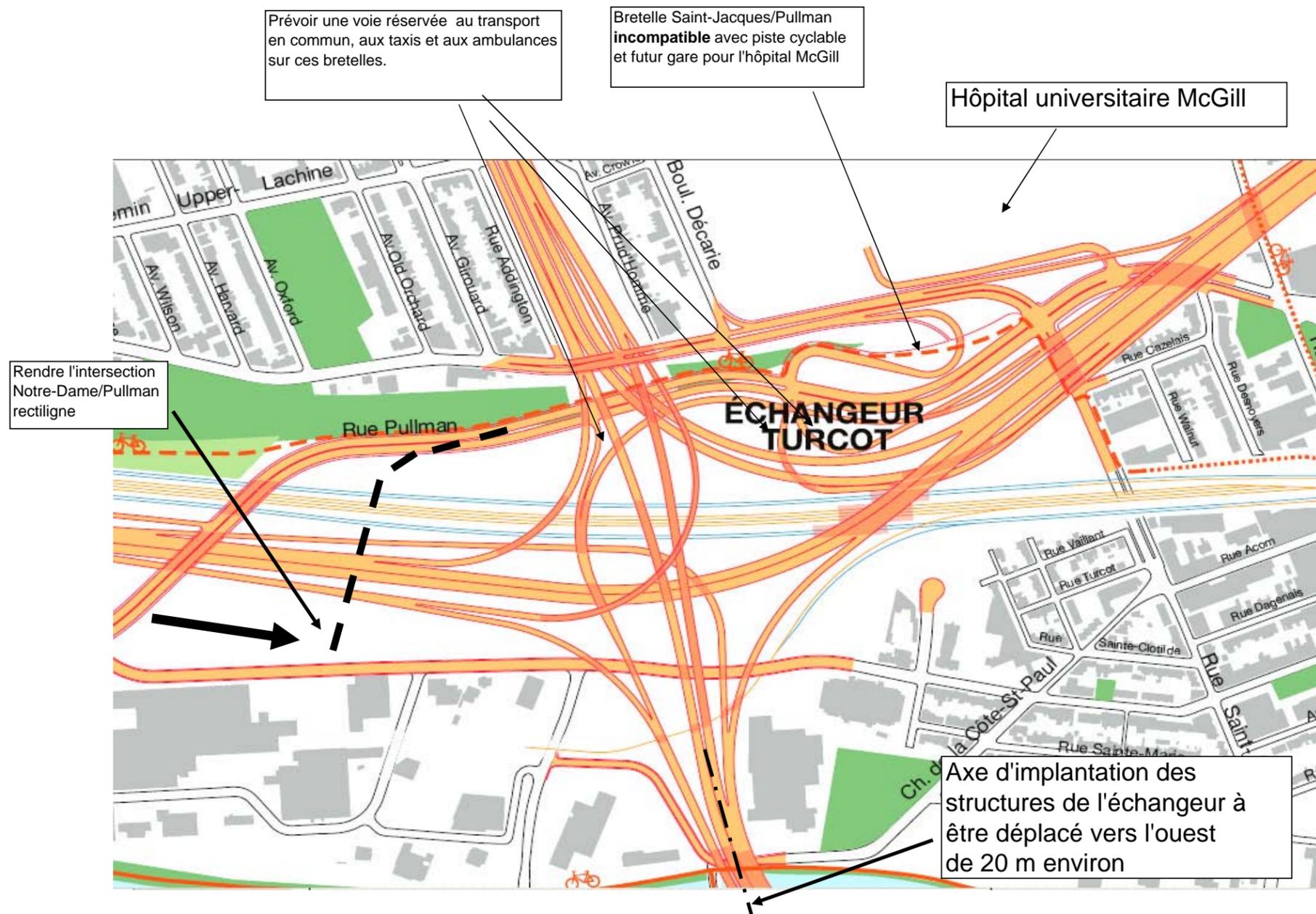


fig. B Détail - Commentaires sur l'aménagement du réseau autoroutier et artériel dans la cour Turcot



**fig C - Détail** - Commentaires sur l'aménagement du réseau autoroutier et artériel de l'échangeur Turcot

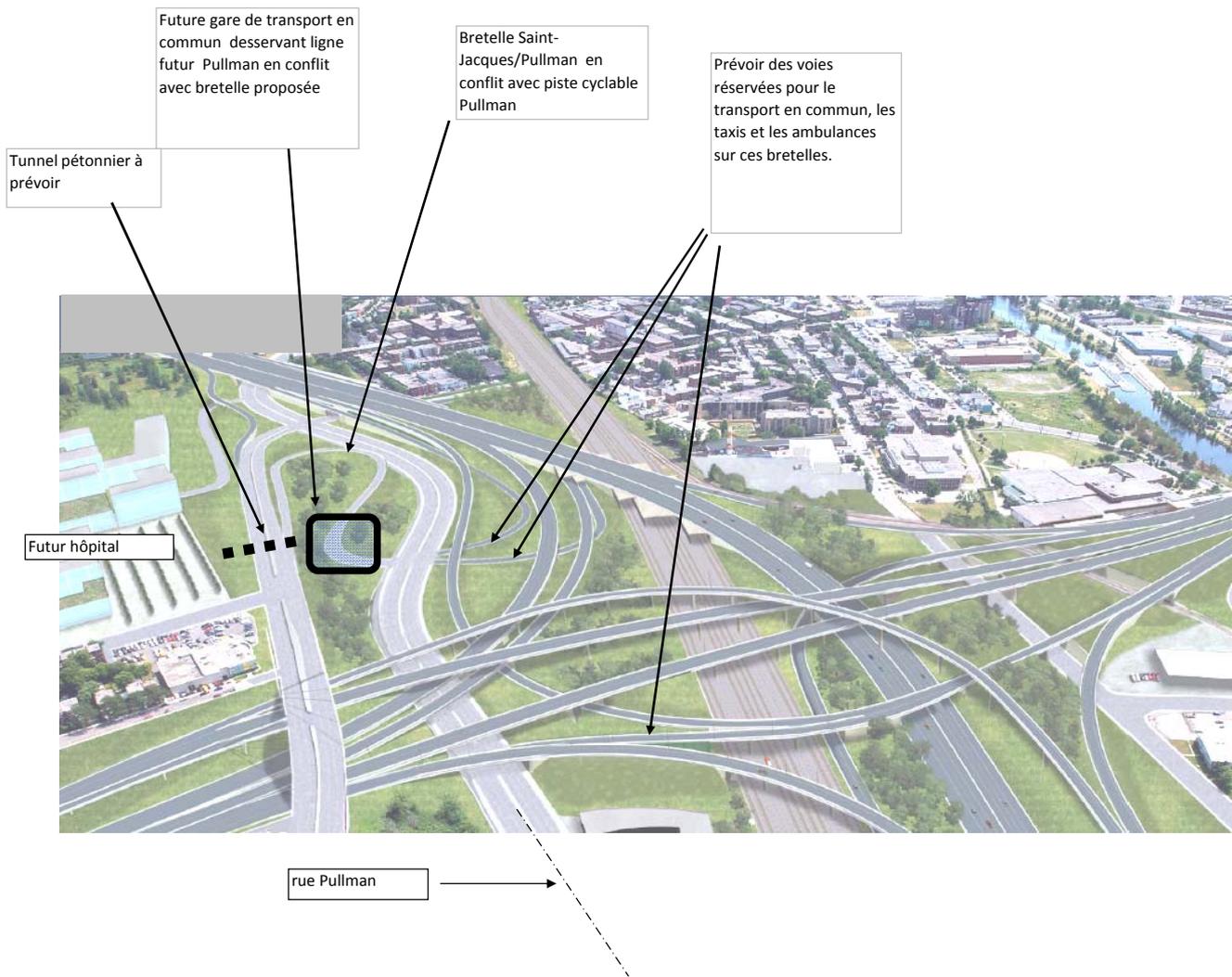


Fig. D Vue aérienne du futur échangeur Turcot  
Commentaires sur bretelles d'accès à l'hôpital

Annexe 1

**Infrastructures cyclables**

## Annexe 1

### Infrastructures cyclables

#### Piste cyclable rue Briand, quartier Émard-Côte-Saint-Paul

Dans le quartier Émard, pour mieux desservir le quadrilatère à l'ouest de la rue Monk, nous considérons que la piste cyclable prévue par la ville de Montréal sur la rue Briand doit être prolongée jusqu'à la rue Saint-Patrick et qu'une piste cyclable doit être prévue du côté sud de la rue Saint-Patrick entre les rues Briand et de l'Église. Ceci nécessitera un réaligement de la rue Saint-Patrick pour conserver le même nombre de voies pour les véhicules. **Voir fig. 1**

#### Piste cyclable rue de Roberval

La piste proposée par le Ministère sur la rue Roberval entre Angers et la piste du canal de l'aqueduc doit être prolongée jusqu'à la rue Saint-Patrick. Le grand débit de véhicules sur la rue de l'Église ne permet pas une circulation sécuritaire. À défaut d'une piste cyclable sur la rue de Roberval, nous recommandons une piste cyclable sur la rue de l'Église entre Saint-Patrick et de La Vérendrye. **Voir fig. 1**

#### Piste cyclable au-dessus de l'écluse de la Côte-Saint-Paul

La piste cyclable montrée sur la figure 1 traversant l'écluse Côte-Saint-Paul n'existe pas. **Voir fig. 1**

#### Piste cyclable rue Saint-Ambroise, quartier Saint-Henri

Une piste cyclable existante est indiquée sur la rue Saint-Ambroise entre la rue Delinelle et Saint-Philippe alors que dans les faits, il n'y en a pas. Il serait souhaitable que la piste en question soit construite et rallongée entre les rues de Courcelle et Saint-Augustin pour mieux desservir la zone du marché Atwater. **Voir fig. 2**

#### Piste cyclable de la rue Pullman, quartier Saint-Henri

L'implantation de la piste cyclable longeant la falaise Saint-Jacques entre les rues Prud'Homme et la rue Saint-Rémi sur le dessin montrant le scénario retenu (fig A) ne semble pas réalisable. La pente du terrain, la présence de la future bretelle entre la rue Saint-Jacques et la rue Pullman font craindre que le tracé proposé ne soit pas possible. Une solution sécuritaire pour les cyclistes et les piétons serait d'éliminer la future bretelle et d'installer à cet endroit une gare desservant l'hôpital McGill et la future voie de transport en commun qui utiliserait le lien Pullman/Notre-Dame. **Voir fig. 3**

#### Infrastructure cycliste à prévoir sur diverses structures proposées par le MTQ

Dans l'hypothèse que la cour Turcot sera développée en un quartier multifonctionnel, le MTQ devra prévoir des infrastructures cyclistes sur ou sous les structures suivantes :

- le nouveau lien Pullman/Notre-Dame, **voir fig. 3**
- le côté nord de l'intersection des voies du CN et du passage inférieur St-Rémi, **voir fig. 3,**
- la rue Notre-Dame sous l'échangeur Turcot, **voir fig. 3,**
- la rue Notre-Dame sous le boul. Angrignon, **voir fig. 4,**
- une piste sur sol dans l'axe nord/sud dans le prolongement de la passerelle Senkus pour rejoindre la piste allant vers le boul. Sainte-Anne-de-Bellevue, **voir fig. 4.**

Nous soulignons des inconsistances sur les infrastructures cyclistes montrées sur le dessin du scénario retenu (fig A) et les documents d'intégration présentés par le Ministère. Les pistes montrées sur ces derniers documents ne sont pas montrées sur le dessin du scénario retenu. Par exemple, sur le dessin du scénario retenu, nous ne voyons pas de piste cyclable sur le nouveau lien Pullman/Notre-Dame, ni de piste sur la rue Notre-Dame directement sous l'échangeur Turcot. Dans les documents d'étude d'intégration (doc DA9 et doc DA1.1) nous voyons qu'une infrastructure cycliste et piétonnière sera prévue à ces endroits. Nous nous posons la question s'il y a effectivement prévision d'infrastructure cycliste sur ou sous les nouvelles structures routières du MTQ.

#### Réseau de pistes cyclables dans le quartier Émard

Compte tenu de l'achalandage croissant de véhicules appréhendé dans le quartier Émard de par la création d'un éventuel pont au dessus du canal Lachine sur la rue Irwin et de l'effet déjà ressenti par la création depuis dix ans du pont Angrignon, nous proposons un réseau de pistes cyclables dans le quartier Émard qui s'inspire du réseau proposé du plan préliminaire de transport de la Ville. Dans ce plan daté de 2006, des pistes étaient montrées sur les rues Allard et Jolicoeur. Il est à noter que ces pistes ont été éliminées dans la version finale du plan de transport (2007) et nous trouvons cela malheureux.

Nous présentons donc à la figure 5 une proposition d'un réseau de pistes cyclables pour le quartier Émard qui desservira les différents trajets les plus utilisés par des cyclistes, écoliers et résidents habitant à l'ouest de la rue Briand.

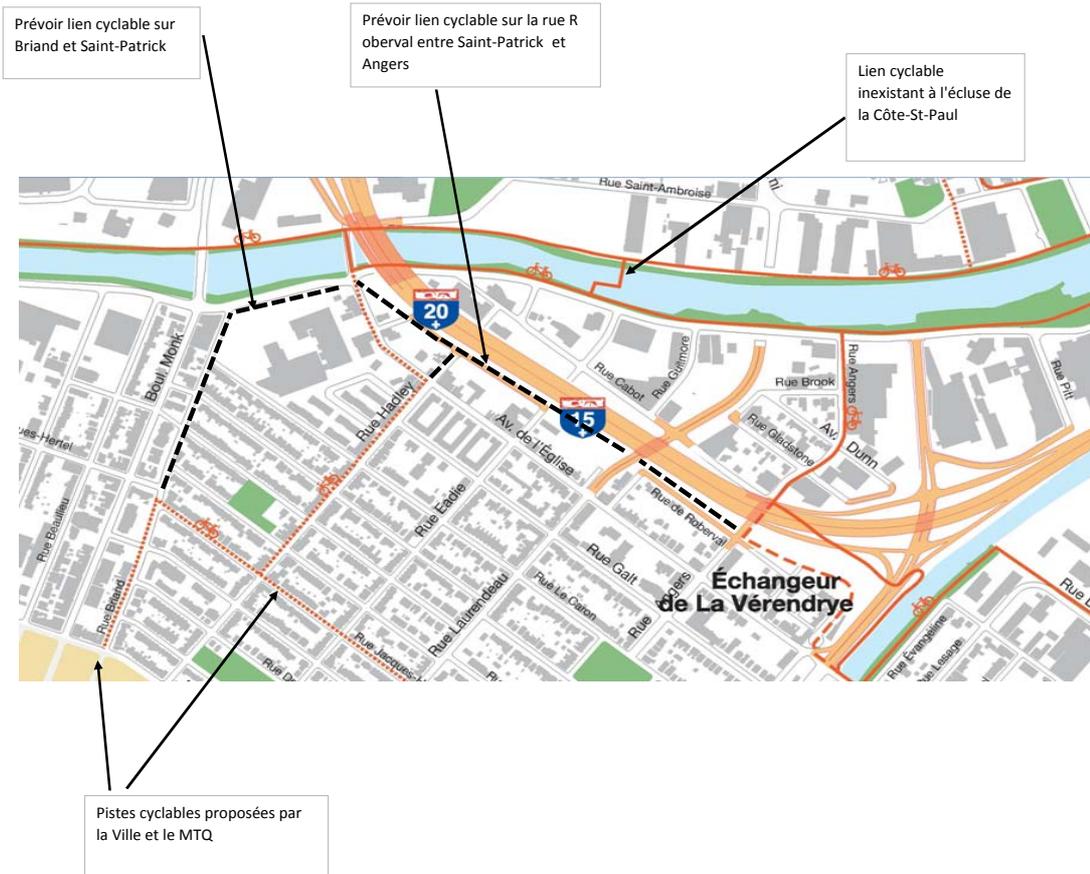
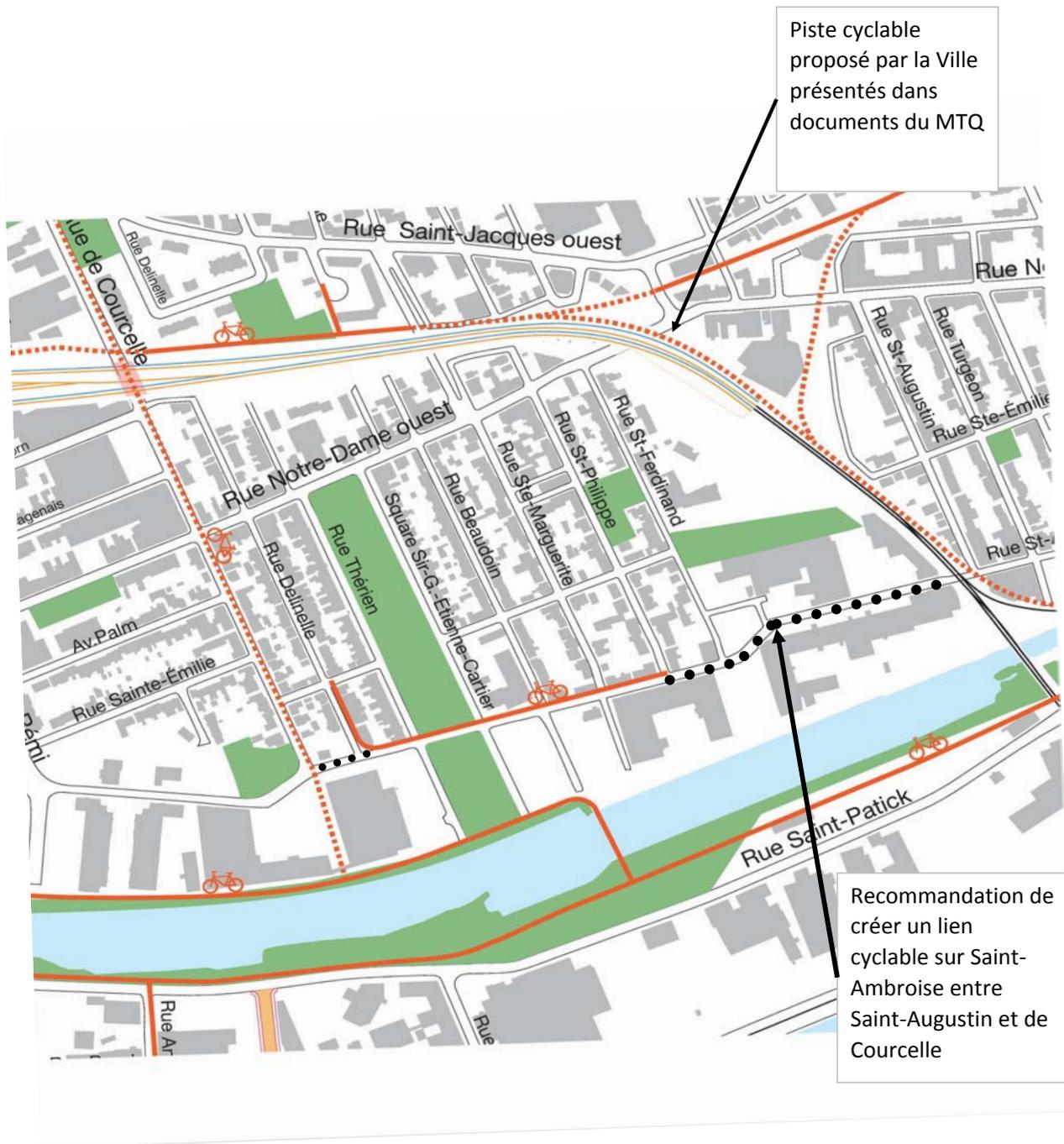


fig. 1 Pistes cyclables à Côte-Saint-Paul



**Fig. 2 Lien cyclable sur Saint-Ambroise à prévoir**

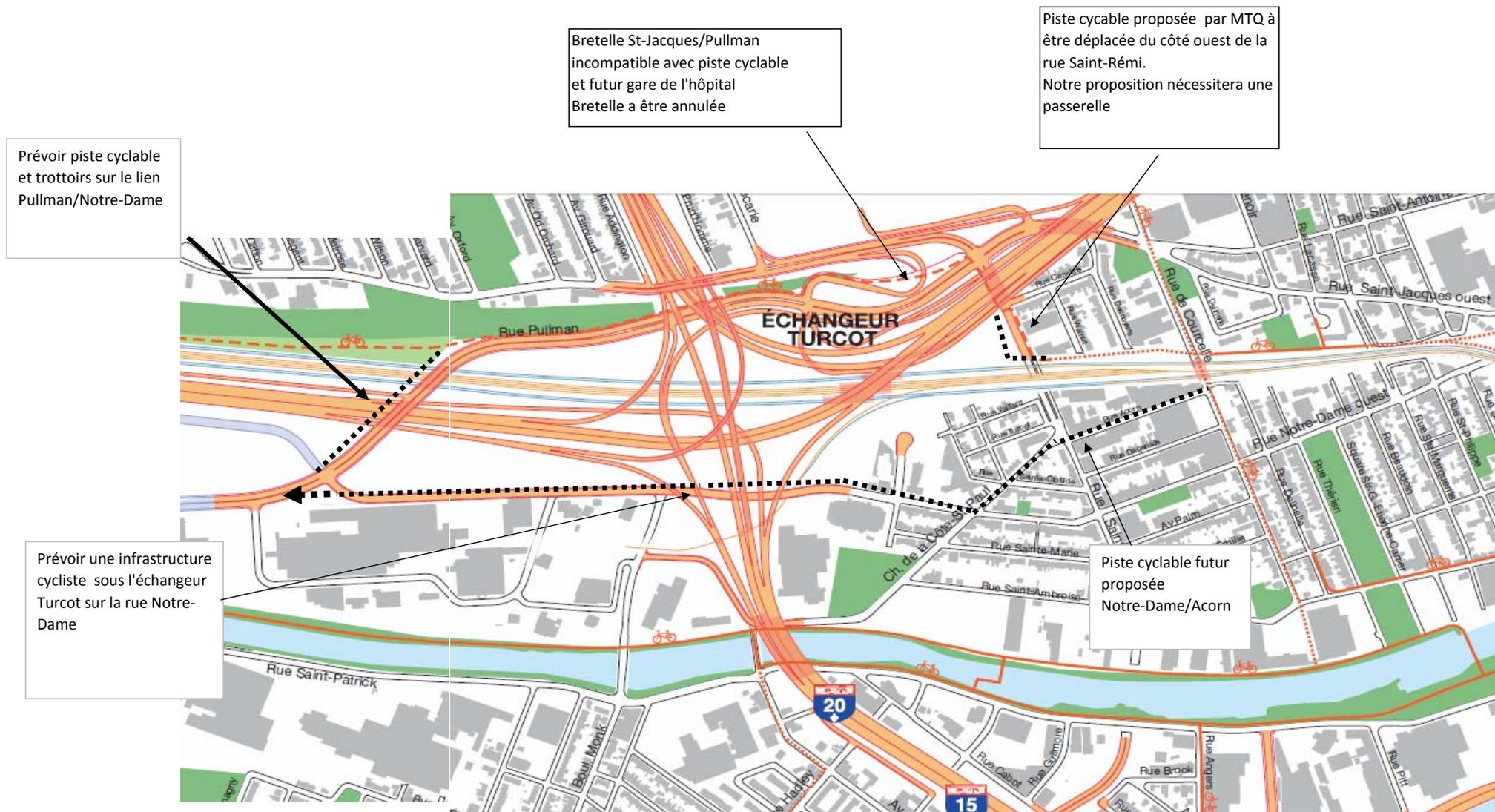


Fig. 3 Infrastructure cycliste à prévoir près de l'échangeur Turcot

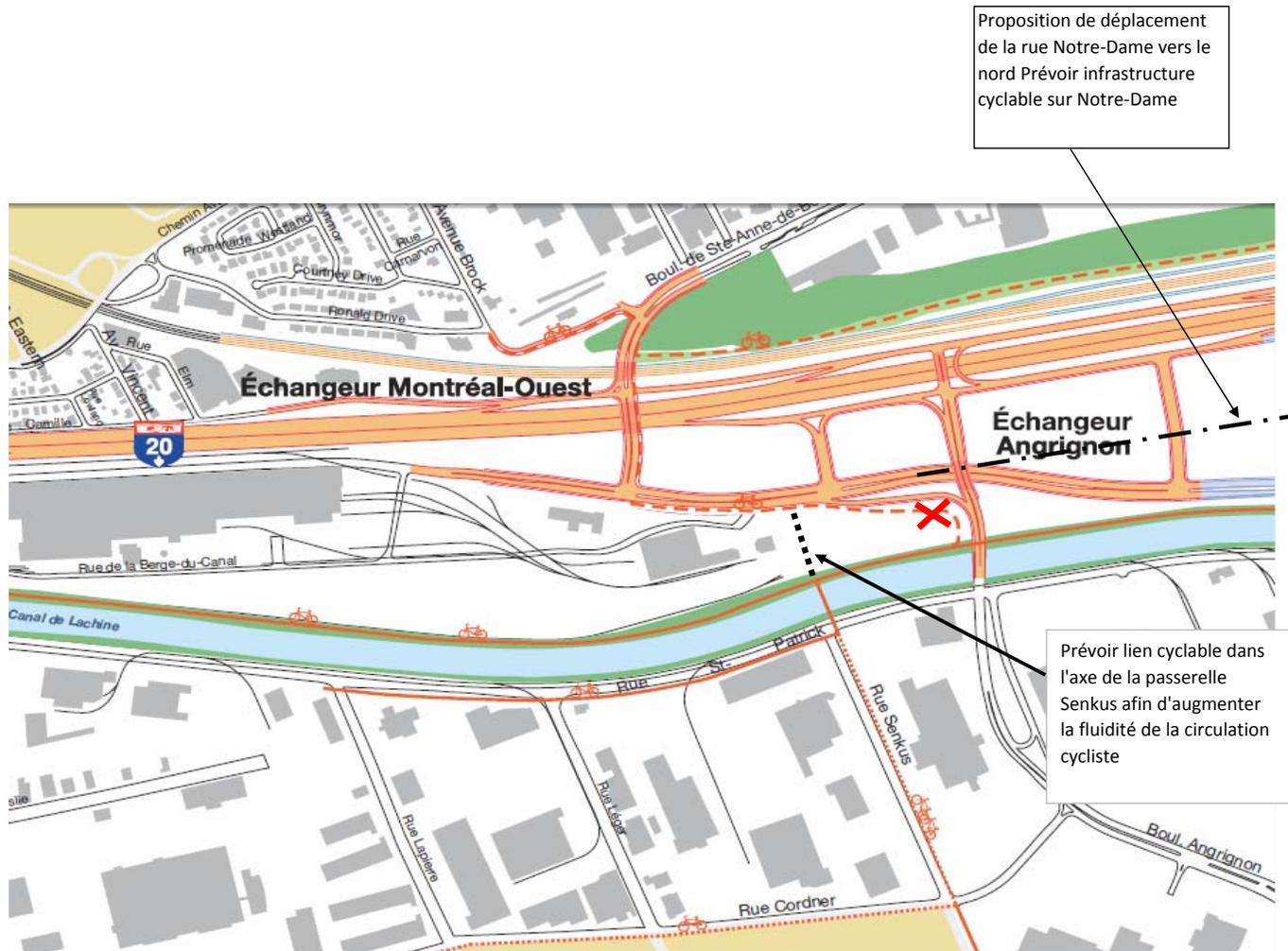


fig. 4 - Piste cyclable axe Senkus



## Annexe 2

### Systèmes de transport en commun futur

## Annexe 2

### **Systèmes de transport en commun futur**

#### SLR dans l'axe est/ouest

Nous indiquons que si, éventuellement, des fonds deviennent disponibles pour un système léger sur rail (SLR) dans l'axe est/ouest desservant l'arrondissement Lachine, il faudrait que le tracé ne soit pas situé sur l'emprise du parc linéaire du canal Lachine.

Nous proposons que le tracé est/ouest du SLR soit placé en site propre, dans le secteur de la Cour Turcot, parallèle à la rue Notre Dame et que le système de transport choisi desserve le centre Gadbois, pour ensuite emprunter le passage inférieur de la rue de Carillon. Le SLR irait ensuite vers le nord pour desservir le futur centre hospitalier McGill en empruntant le passage inférieur de Carillon. Par la suite, le tracé proposé suivrait la rue St-Jacques jusqu'à la rue Atwater, **voir fig. 100.**

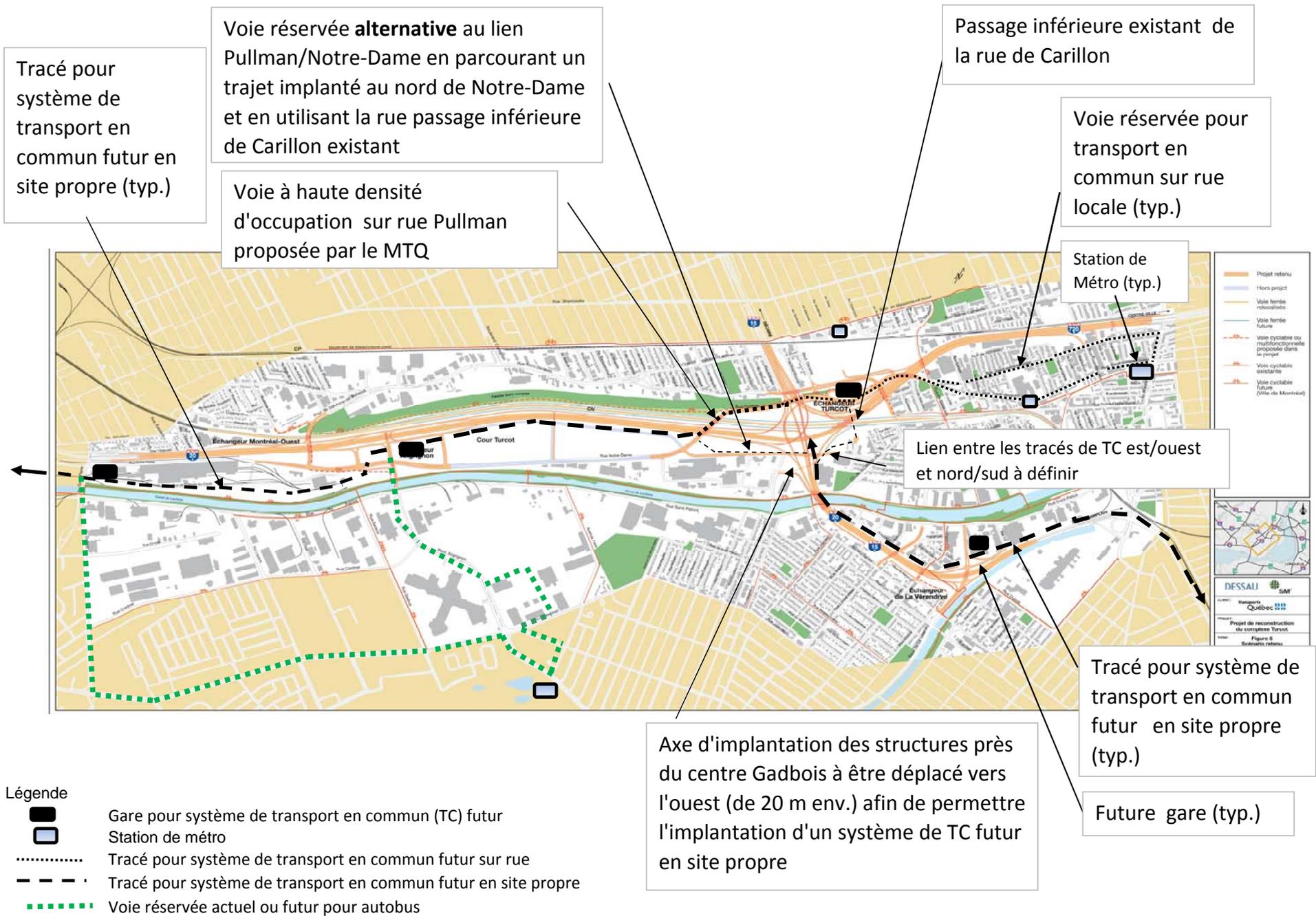
Le potentiel pour créer un lien de transport en commun sur la rue de Carillon est très grand et le tracé proposé augmenterait les points de correspondance avec le métro, la future navette ferroviaire de l'aéroport ainsi que les institutions actuelles et futures de l'arrondissement Le Sud-ouest, **voir fig 101.**

#### SLR provenant du pont Champlain

Nous recommandons que l'axe d'implantation de l'échangeur Turcot soit déplacé d'environ 20 m vers l'ouest au droit du centre sportif Gadbois pour permettre une implantation d'un futur système de transport en commun de type SLR en provenance du pont Champlain.

Nous recommandons que les nouvelles superstructures du Ministère des Transports prévoient une provision pour une implantation de SLR dans une phase ultérieure. Le choix des tracés devra être fait dès le début de la réfection de l'échangeur Turcot afin que les structures soient conçues en conséquence.

Les tracés que nous proposons pour le transport en commun pour le lien est/ouest et le SLR provenant du pont Champlain sont montrés sur les **figures 100 et 101.**

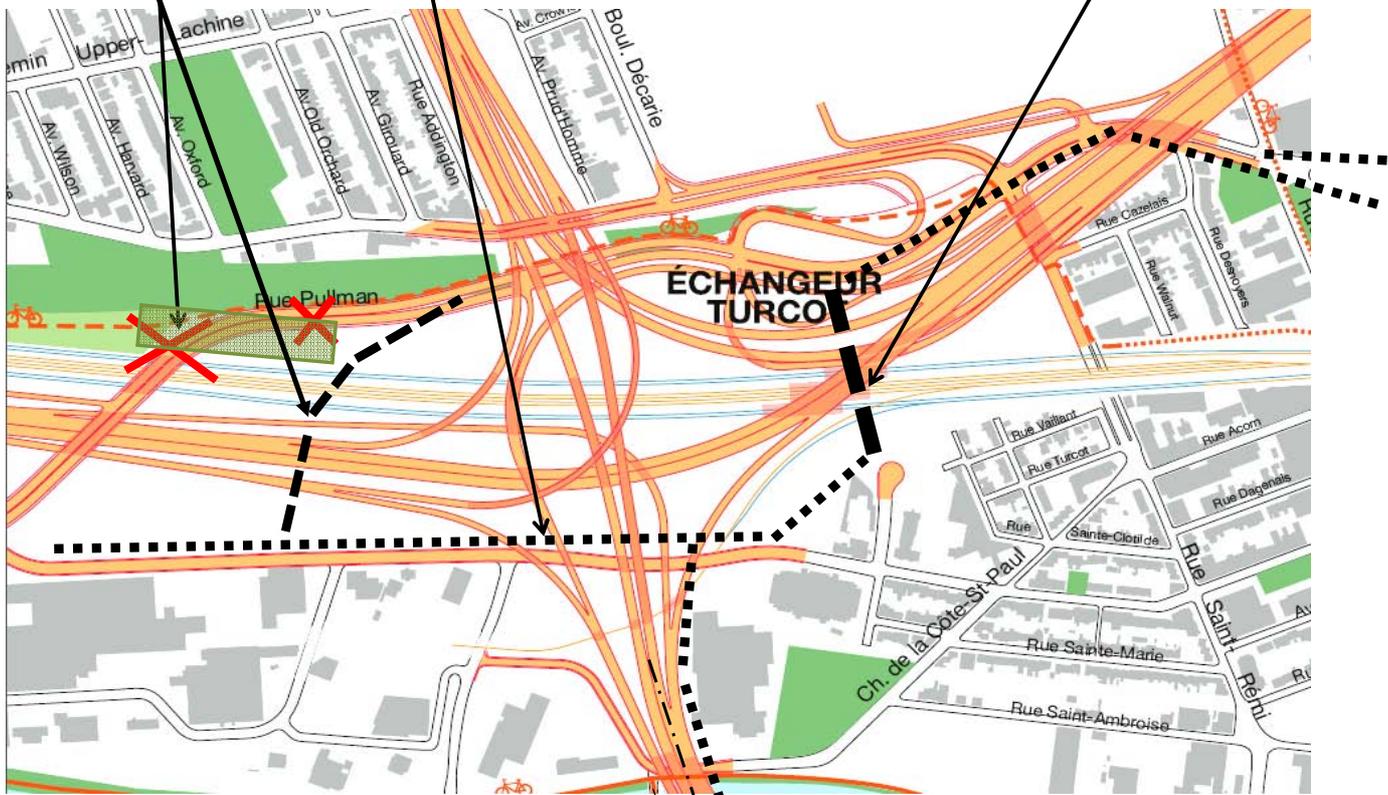


**Fig. 100 Proposition de tracés de système de transport en commun**

Lien Pullman/Notre-Dame pouvant possiblement être annulé ou déplacé vers l'est

Tracé **recommandé** pour transport en commun au lien Pullman/Notre Dame

Passage inférieur de Carillon **existant** désaffecté par le projet du MTQ



Tracé futur d'une voie de transport en commun en site propre en direction du Pont Champlain

Pont de la Côte-Saint-Paul a être remplacé et rue de l'église à être réaligné

Déplacer l'axe d'implantation de l'échangeur Turcot et pont de la Côte-Saint-Paul de 20 m vers l'ouest près du centre Gadbois

**Fig 101 Déplacement de l'échangeur Turcot vers l'ouest**

## Annexe 3

### **Structures à reconsidérer**

## Annexe 3

### **Structures à reconsidérer**

Ci-joint une liste de structures routières que nous trouvons que le Ministère devra reconsidérer compte tenu du peu de temps gagné sans pour autant favoriser l'utilisation du transport en commun. **Voir fig. B**

- Le viaduc au dessus de l'autoroute 20 dans l'axe de la rue Irwin.
- Le futur pont au dessus du canal Lachine dans l'axe de la rue Irwin. Bien que ne faisant pas partie du projet du Ministère, nous indiquons dans notre mémoire notre désaccord avec la construction du pont Irwin, car nous considérons cette structure traversant le canal comme étant non souhaitable compte tenu l'augmentation prévisible du nombre de véhicules transitant dans le quartier Émard-Côte-Saint-Paul. En effet, le Ministère prévoit de construire la phase I de ce lien routier qui serait complété par la Ville en construisant le pont Irwin.
- Voie de service en direction ouest de l'autoroute 20, entre l'axe créé par le prolongement de la rue Melrose et le boulevard Angrignon. Un chemin de service privé pour les compagnies de chemin de fer serait toutefois acceptable.
- La bretelle reliant la rue Saint-Jacques à la rue Pullman. **Voir fig. 3 et fig.D**

### **Structures qui doivent être réservées au transport en commun**

Nous proposons que le nouveau lien Notre-Dame/Pullman soit réservé exclusivement au transport en commun, aux taxis et aux ambulances. Ce faisant, le nombre de voies sur ces structures pourrait être réduit diminuant sensiblement le coût de ces structures. Ce lien routier exclusif donnerait un avantage marqué au transport en commun et serait un facteur positif dans l'impact du projet. De plus, en utilisant ce lien exclusif, les véhicules d'urgence pourraient accéder plus facilement à l'hôpital universitaire. **Voir fig. B**

### **Autres voies à reconsidérer**

- Nous proposons que la voie de service de l'autoroute 20 en direction Est se termine à environ 200m à l'Est du boulevard Angrignon. Nous proposons une rue locale bidirectionnelle ne communiquant pas avec l'autoroute 20 dans cette zone.  
**Voir fig. B**
- Nous recommandons qu'une étude et une consultation publique soient faites sur la réaffectation du terrain de l'ancienne cour Turcot, situé entre le boulevard Angrignon et la papeterie Kruger. Un déplacement de la rue Notre-Dame vers le nord pourrait être envisagé.
- Nous recommandons que l'intersection de la rue Notre-Dame/Pullman soit revue afin de rétablir la continuité de la rue Notre-Dame.

### **Voies réservées temporaires pour autobus et taxis**

Avec le prolongement du boulevard de La Vérendrye jusqu'à la rue Saint-Patrick nous considérons qu'une voie réservée temporaire pour autobus sur la rue Saint-Patrick doit être prévue entre le pont Monk et la rue Atwater pendant les dix années de construction du projet. Avec le prolongement du boulevard de La Vérendrye, la circulation sur la rue Saint-Patrick augmentera diminuant l'efficacité des autobus provenant du métro Lionel Groulx circulant sur cette artère.

De plus, cette voie réservée proposée sur Saint-Patrick permettrait d'instaurer une voie réservée bidirectionnelle pour autobus et taxis provenant du pont Champlain. Dans l'arrondissement Verdun, nous proposons d'instaurer une voie réservée au dessus du collecteur d'eaux usées Saint-Pierre directement situé à l'Est de l'autoroute 20. Cette voie réservée temporaire, se prolongerait vers l'ouest en empruntant la rue Saint-Patrick, le pont Monk et la rue Notre Dame.

### **Voir figure 200**

Nous croyons qu'il s'agirait d'un premier jalon d'une infrastructure de transport en commun qui concurrencera les véhicules transitant entre l'Île des Sœurs et Lachine sur l'autoroute 20. Le coût de cette infrastructure serait modeste et permettrait de présenter une alternative au transport automobile individuel.

# Proposition de voie réservée pour autobus et taxis sur rues durant les travaux



fig. 200 Voies réservées temporaires pour autobus et taxis

## Annexe 4

### Création d'un corridor vert entre le fleuve et la cour Turcot

## Annexe 4

### Création d'un corridor vert entre le fleuve et la cour Turcot

Nous recommandons la création d'un corridor vert entre la cour Turcot et le fleuve en créant un espace vert continu entre le fleuve et la cour Turcot en créant une réserve de terrain pour un futur parc au nord du parc Ignace Bourget sur les terrains de l'actuelle aciérie Ispat (Sidbec-Dosco). **Voir figure 300.**

Ainsi, un piéton pourrait partir du fleuve en face de l'hôpital Douglas, traverser les magnifiques terrains de l'institution psychiatrique, utiliser la passerelle du canal de l'aqueduc, longer les étangs du parc Angrignon, emprunter le corridor vert de la rue Irwin, traverser le parc Ignace Bourget, emprunter un sentier du futur parc, sis sur les terrains de Ispat (Sidbec-Dosco), emprunter une passerelle pour traverser le canal Lachine et se promener sur un futur parc situé dans la cour Turcot. Avec une passerelle au-dessus de l'autoroute 20 ou un aménagement piétonnier sur le futur lien Pullman/Notre-Dame, le piéton pourrait se rendre jusqu'à la falaise Saint-Jacques, pour marcher jusqu'à Notre Dame de Grâce vers le nord ou aller vers l'est jusqu'au nouvel hôpital universitaire de McGill.

Ce trajet piétonnier proposé pourrait être un axe donnant une cohésion à un ensemble disparate des quartiers et de terrains vagues. Ce lien pourrait justifier un embellissement de la cour Turcot par un aménagement de parc urbain de qualité. Certains groupes ont en effet proposé la création d'un grand parc dans l'espace vide de la cour Turcot pour recréer le défunt lac à la Loutre qui a été asséché.

Nous recommandons que des propositions d'aménagement doivent être faites par des spécialistes en aménagement urbain et la communauté avant que les implantations des structures du MTQ soient définitives.

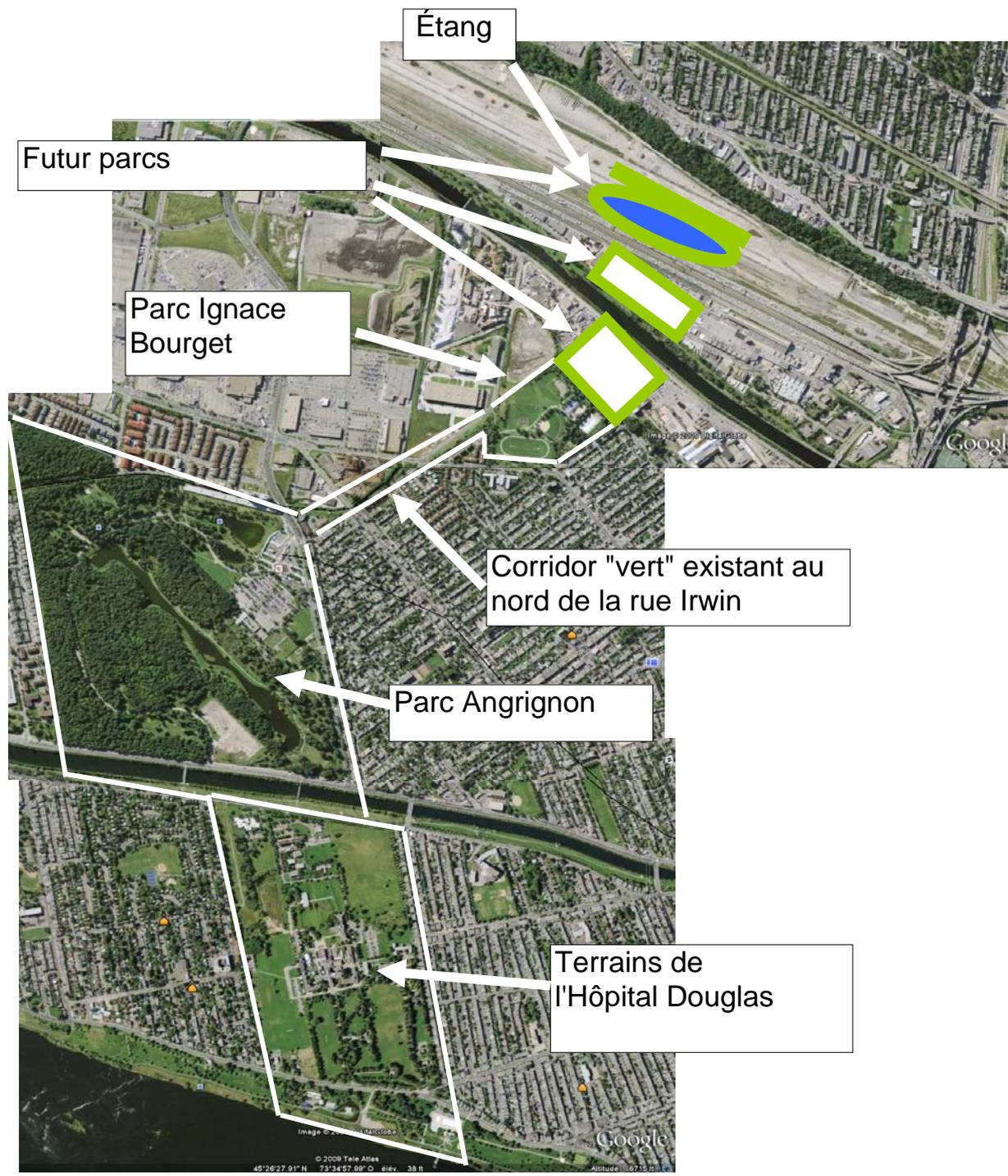


Fig 300 - Création d'un corridor "vert" entre la cour Turcotte et le Fleuve