

**Mémoire sur le projet de  
reconstruction du complexe Turcot**

**présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**Julie Grondin  
Josiane Paradis**

**22 juin 2009**

“Lors de la conception ou du réaménagement géométrique d'une route, on doit désormais tenir compte de l'environnement puisque la route en fait partie. Ainsi, la route devrait être située et délimitée de façon à mettre en valeur les territoires qu'elle traverse, tout en continuant d'assurer son rôle de desserte du secteur. La route que l'on construit ou reconstruit doit donc s'intégrer au milieu qu'elle traverse et non s'imposer à ce milieu.”

Michèle St-Jacques, ing. et Paul A. Bourque

Julie Grondin et Josiane Paradis ont complété une maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal, ainsi qu'un baccalauréat en sociologie et psychologie, respectivement. Elles sont toutes deux montréalaises, et l'une d'entre elles habite le quartier St-Henri. Elles s'intéressent au projet car celui-ci, par son envergure, constitue une opportunité inouïe d'influencer les répercussions environnementales qu'a le transport au Québec, tout comme le développement de certains secteurs de l'île de Montréal.

# Préoccupations liées au projet

Dans cette section, nous souhaitons effectuer un survol de nos préoccupations en lien avec le projet de reconstruction du complexe Turcot. Une deuxième section visera ensuite à présenter quelques cas de réaménagement autoroutier en milieu urbain à travers le monde, dont le promoteur et ses partenaires pourraient s'inspirer pour améliorer le projet.

## 1) Atteinte des objectifs du protocole de Kyoto

Selon le scénario prévisionnel du MTQ, la quantité totale de contaminants rejetée dans l'atmosphère par les véhicules empruntant le futur complexe Turcot va demeurer similaire à celle d'aujourd'hui, alors que pour respecter les objectifs de Kyoto elle devrait avoir diminué, d'ici 2020, de l'ordre d'au moins 25% par rapport à son niveau de 1990.

L'État québécois doit respecter ses engagements à ce niveau. La capacité véhiculaire des voies autoroutières ne doit pas augmenter. Au contraire, des interventions contraignant l'usage de l'automobile doivent être intégrées au projet. Parallèlement, les mesures concernant le transport en commun doivent être revues, ce que propose le ministère en ce sens n'étant pas suffisant pour encourager un réel transfert modal.

## 2) Santé

La présence de voies autoroutières au sein de quartiers résidentiels a de nombreux effets nocifs sur la santé et le bien-

être de leur population, par les diverses nuisances qu'il engendre: pollution de l'air, bruit, vibrations, îlot de chaleur, etc. Le projet de reconstruction doit permettre de diminuer ces effets négatifs.

Également, les intentions du ministère des Transports concernant le transport actif (vélo, marche, etc.) sont nettement insuffisantes. Quant à l'unique mesure en ce sens, soit l'aménagement d'un sentier multifonctions sur l'écoterritoire de la falaise St-Jacques, elle est questionnable quant à ses effets bénéfiques sur la santé des usagers, puisque les voies autoroutières occuperont une position adjacente au sentier.

## 3) Intégration au milieu

On peut difficilement parler d'intégration au milieu lorsque l'on considère le futur complexe Turcot projeté par le MTQ. On assiste plutôt dans ce cas-ci à une structure qui vient s'imposer à son environnement.

Tout d'abord, la nouvelle infrastructure intensifie l'enclavement des quartiers qui la bordent et réduit la mobilité au sol. Notamment, il n'y a plus de passage sous l'autoroute au niveau des rues Hadley et Eadie, ce qui rend l'accès au Canal Lachine beaucoup moins aisé pour les habitants de Côte-St-Paul.

Ensuite, en ce qui concerne l'intégration paysagère des voies autoroutières, on retrouve une série de murs aveugles. Même

s'ils sont gazonnés, même s'ils sont paysagés de façon esthétique, ce sont des murs quasi totalement imperméables. En plus d'entraver l'accessibilité de certains secteurs, ceci nuit à leur sécurité, à leur convivialité. En somme ils ne constituent pas des espaces attractifs.

Quant aux passages sous les autoroutes, le ministère assure qu'ils seront conçus pour favoriser la sécurité. Or, un tunnel en soi constitue un lieu qui dégage une ambiance d'insécurité, et par ce fait, un type de voie que les piétons et cyclistes préfèrent éviter.

En bref, une structure routière sur talus ponctuée de tunnels peut constituer une solution envisageable lorsqu'il n'y a pas de développement dans son environnement immédiat; c'est-à-dire, en milieu rural ou en banlieue. Mais en milieu urbain, il faut considérer qu'il y a des habitations, des commerces et autres entreprises, des écoles, bref des milieux de vie aux abords immédiats de ces voies.

Bref, si la présence d'une structure routière ou ferroviaire surélevée est jugée absolument nécessaire dans une zone urbanisée, on devrait veiller à ce qu'elle soit la plus légère et perméable possible. De plus, sa construction ne devrait pas se faire au prix de logements.

#### **4) Développement économique**

Une des justifications au projet présenté par le MTQ est qu'il faut régler le problème de la congestion car celle-ci a des conséquences néfastes sur l'économie. Or, l'augmentation de la capacité d'une autoroute ne constitue qu'une solution tem-

poraire à la congestion; l'expérience démontre que ce problème refait généralement surface quelques années plus tard.

Plutôt que de dépenser des milliards de dollars pour revenir au même point de départ dans un futur qui n'est peut-être pas si lointain, le gouvernement du Québec devrait investir dans des solutions réellement durables.

Le transport en commun étant appelé à gagner de plus en plus d'importance dans les villes à travers le monde au cours des prochaines années, pourquoi ne pas encourager de manière plus active le développement de ce créneau au Québec? Voilà qui pourrait être une façon de contribuer au développement économique viable de notre territoire.

À une autre échelle, rien ne laisse présumer que la reconstruction du complexe Turcot sera favorable au développement économique des territoires qu'il traverse. Au contraire, la lourdeur de l'infrastructure et les nuisances qu'elle risque d'entraîner la caractériseront sûrement plutôt comme un élément répulsif de la trame urbaine, venant décourager les activités.

Pourtant, les territoires traversés par ces voies autoroutières, par leur proximité au Canal de Lachine et au centre-ville de Montréal, possèdent un potentiel de développement élevé pour la municipalité.

De plus, l'emprise beaucoup plus grande au sol par rapport à la situation actuelle signifie la perte de terrains qui pourraient être utilisés à d'autres fins beaucoup plus intéressantes pour le développement local.

## **5) Mode de conception du projet**

Si on pose un regard sur les structures gouvernementales à travers le monde, on s'aperçoit que certains pays ont regroupé les acteurs décisionnels du transport, de l'environnement et de l'aménagement. En Allemagne, on retrouve par exemple sous un même ministère le transport, l'aménagement du territoire ainsi que l'habitat. Ces domaines sont intimement liés les uns aux autres et ne peuvent être traités individuellement.

Or, la structure de prise de décision actuelle au Québec sépare tous ces champs. Aussi, dans le cas présent, le projet du promoteur va à l'encontre du Plan de transport de la Ville de Montréal, celle-ci n'ayant eu son mot à dire seulement lorsque l'élaboration du projet était dans un stade avancé.

Afin de réaliser un projet réellement intégré, l'implication d'une diversité d'acteurs aux compétences et points de vue différents est essentielle, et ce, dès les premières phases de l'élaboration d'un projet, surtout dans un projet de l'envergure du complexe Turcot.

La Ville de Montréal ainsi que les agences de transport de son agglomération auraient dû être des partenaires actifs du ministère des Transports dès les premières étapes de l'élaboration du scénario de reconstruction. De plus, une consultation publique au tout début du processus de planification aurait permis d'intégrer de manière plus approfondie les besoins, préoccupations et idées des citoyens et autres acteurs concernés.

## **6) Accessibilité à l'information**

Plusieurs documents nécessaires à la compréhension du scénario présenté par le ministère des Transports furent mis à la disposition du public assez tardivement, ce qui a posé des difficultés quant à l'analyse des enjeux découlant de ce projet.

### **Conclusion**

Bref, contrairement à ce qu'affirme le promoteur, l'approche selon laquelle le projet de reconstruction du complexe Turcot a été conçu n'est pas véritablement intégrée. Un projet réellement intégré aurait tenu compte, dès les premières phases de son élaboration, des points de vue des multiples acteurs concernés, afin de pouvoir mieux répondre aux problématiques environnementales et sociales de notre époque. Les réflexions auraient englobé un territoire beaucoup plus vaste, elles ne se seraient pas limitées au seul secteur de l'actuel complexe autoroutier. De plus, ces réflexions auraient tenu compte d'une palette élargie des modes de transports à notre disposition, et non presque exclusivement de l'automobile.

Pour toutes ces raisons, nous sommes d'avis que le projet de reconstruction du complexe Turcot tel que présenté par le Ministère des Transports ne devrait pas être autorisé.

La section suivante présente quelques cas exemplaires dont on pourrait s'inspirer pour bonifier le projet.

## Quelques sources d'inspiration

Le ministère des Transports du Québec affirme avoir étudié certains cas internationaux concernant les pratiques en matière de conception des infrastructures routières et autoroutières en milieu urbain. Pourtant, il nous offre un projet de réfection du complexe Turcot quasi à l'identique de ce qu'il est présentement, provenant de façons de penser et de concevoir dépassées, qui prévalait dans les années 60. Or, depuis les années 90, la tendance qui se dessine au niveau international est tout autre : on tente de plus en plus d'intégrer la circulation de transit à la circulation locale afin de préserver les milieux urbains dans lesquels celles-ci se déploient.

De plus, dans une optique de réduction des émissions de GES et de lutte au réchauffement climatique, de même que par son obligation morale de veiller au mieux-être de sa population (qualité des logements, qualité de l'air, qualité des paysages urbains, etc.), le ministère des Transports doit adopter des pratiques exemplaires dans le domaine du développement du territoire de même que dans tous les autres domaines.

Nous dénonçons ici le manque de leadership et le manque de vision véhiculé dans le projet du complexe Turcot proposé par le MTQ. L'adoption et la réalisation d'un projet amélioré est possible et souhaitable pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Les échangeurs autoroutiers sont complexes et dans la section qui suit, à défaut de projets d'échangeurs, nous vous présentons des projets de réaménagements autoroutiers en boulevards urbains, qui permettent une intégration douce de la ou des voie(s) dans leur contexte physique. Ils constituent des exemples dont nous aurions avantage à nous inspirer pour le traitement des voies autoroutières pénétrant et formant l'échangeur Turcot (A-20, A-15, A-720).

### 1) Le « BIG DIG », Boston <sup>1</sup>

Le Central Artery était, il y a un peu plus d'une dizaine d'années, une autoroute nationale surélevée à six voies, traversant le centre-ville de Boston et ayant une emprise sur tout le réseau de l'agglomération bostonnaise, qui accueillait un flux véhiculaire important (200 000/jour).

Bien que le cœur du projet du Central Artery/Tunnel and Corridor réside dans la construction d'un tunnel permettant aux flux transitoires de passer en dessous du sol et ainsi de réduire considérablement les impacts négatifs liés à ce type de flux (congestion, pollution, emprise de la voirie au niveau du sol, etc.), nous traiterons ici du réaménagement de la voie en boulevard urbain, apposé directement sur le tunnel nouvellement construit, dans sa portion du centre-ville. Nous considérons que l'intégration du boulevard à la trame urbaine existante et la forte prise en compte du piéton à travers des amé-

---

<sup>1</sup> Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, 2006



BEFORE

AFTER

Source: *Spacing Toronto : understanding the urban landscape* :  
<http://spacing.ca/wire/2007/12/31/the-end-of-bostons-big-dig/>

Aménagements conçus à échelle humaine, constitue un cas dont devrait s'inspirer le MTQ pour la redéfinition des voies autoroutières formant l'échangeur, ces dernières traversant des milieux de vie.

Au départ, le projet du Central Artery/Tunnel and Corridor visait l'amélioration de la mobilité et de la qualité de l'environnement, ainsi que la croissance économique de la région. Le nombre élevé de véhicules et ses conséquences négatives directes étaient considérables et l'État se devait d'agir sur ces problématiques. De plus, la volonté était de rétablir les connexions est-ouest entre les quartiers traversés et les rives de la Charles River en démolissant la barrière physique que créait l'autoroute aérienne et ses voies d'accès.

Aujourd'hui terminé, le boulevard permet la circulation automobile du secteur du centre-ville, tout en favorisant les flux piétons par des aménagements conséquents, notamment par la construction de plusieurs km de plus de trottoirs et par la mise en place de nombreuses traverses est-ouest, servant à l'ouverture des voies latérales et une perméabilité accrue vers les rives de la Charles River. Cette voie urbaine est constituée de 3 voies dans chacun des sens, celle vers la Charles River étant plus souple dans son tracé, donnant une perspective visuelle intéressante.



Source: *Roadtraffic-technology* :  
[http://www.roadtraffic-technology.com/projects/big\\_dig/big\\_dig4.html](http://www.roadtraffic-technology.com/projects/big_dig/big_dig4.html) et *le Boston Globe*. [http://www.boston.com/beyond\\_bigdig/](http://www.boston.com/beyond_bigdig/)

Ce projet a permis un dégagement de plus de 120 hectares au sol, réaménagés en plus de 45 parcs et places publiques,





Source: Google Earth

dont une série de parcs formant le Rose Kennedy Greenway sur trois parcelles de longueur, à la hauteur du centre-ville. De plus, 25% de l'espace récupéré dans la partie du centre-ville a rendu possible une augmentation de l'offre commerciale, dont des commerces de détail et la construction d'unités résidentielles en immeubles de type plex.<sup>2</sup> En outre, on compte un ajout de 600 feux de circulation et la plantation de 900 arbres irrigués.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Boston Globe. [http://www.boston.com/beyond\\_bigdig/](http://www.boston.com/beyond_bigdig/)

<sup>3</sup> *ibid*

<sup>4</sup> Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2006

Le transport en commun a fait partie intégrante de la démarche : une amélioration de la desserte existante ainsi qu'une ligne de tramway constituent l'offre de transport collectif.

Ce projet a été réalisé par l'État du Massachusetts, en partenariat étroit avec la ville de Boston et quelques autres acteurs concernés, dont les citoyens, qui ont été consultés dès le départ pour l'aménagement des différents parcs.

En somme, nous voyons ce projet comme un exemple pour un réaménagement à échelle humaine des voies rapides (A15, A20, A720) formant le complexe Turcot, ce qui rendrait les milieux urbains qu'elles traversent certainement plus attractifs.

## 2) L'avenue 9 de Julio, Buenos Aires

Bien que l'on puisse critiquer certains aspects de son aménagement, l'avenue 9 de Julio peut tout de même nous intéresser au sens où elle démontre qu'il est possible de faire cohabiter une circulation automobile à haut débit avec un milieu urbain.

Se retrouvant, avec ses 18 voies, parmi les rues les plus larges du monde, ce boulevard urbain situé en plein centre-ville voit passer 50 000 voitures dans chaque direction quotidiennement.<sup>4</sup>





Source: <http://wikipedia.org>

Cependant, les automobilistes ne sont pas les seuls à se partager cette voie reliant deux autoroutes situées au nord et au sud de la capitale argentine. Une part notable de l'espace est dédié aux piétons et les flux piétonniers qui la parcourent sont importants.

En plus de trottoirs d'une largeur de



plusieurs mètres, on y retrouve une série de bandes vertes de part et d'autre, qui comportent des sentiers et des placettes. Également, des éléments pour contrer les nuisances associées à l'automobile et améliorer le confort des piétons ont été intégrés: végétation, fontaines, bancs et autre mobilier, etc.



L'ensemble de la rue est située au même niveau, ce qui laisse les perspectives sur ses deux côtés complètement dégagées et permet d'atténuer la coupure entre les deux quartiers adjacents.



On retrouve une grande variété d'activités tout au long de l'avenue 9 de Julio. Bordée d'hôtels, d'établissements de restauration, de commerces de détail, de bureaux et d'habitations, elle est plus souvent qu'autrement fortement achalandée. Soulignons également le fait qu'une ligne de métro se déploie tout au long de celle-ci en sous-terrain.





En bref, le traitement particulier de cette voie routière en boulevard urbain, tel qu'explicité ci-haut, a permis d'en faire une avenue monumentale pour la ville.



### 3) La rivière Cheonggyecheon, Séoul<sup>5</sup>

À Séoul, en 2002, on osa poser un geste radical en termes de reaménagement d'une infrastructure routière urbaine. La rivière Cheonggyecheon avait été recouverte à la fin des années 1960 par une autoroute de six voies. Cette dernière, dont le flux automobile journalier était d'environ 170 000 voitures, fut démolie en 2002 dans le but de restaurer la rivière Chonggyecheon. Parallèlement à cela, on a augmenté la performance de modes de transport alternatifs sur ces axes, tel que le réseau d'autobus.

Ce projet a eu de nombreux résultats positifs. Tout d'abord, il a poussé les automobilistes à revoir leurs habitudes de déplacement, ce qui a réduit la congestion. Ensuite, tout en recréant un lien entre deux quartiers socialement très différents, il a grandement rehaussé la qualité du milieu, entraînant une hausse des investissements.



Source: <http://carfree.free.fr/index.php/2008/01/12/supprimons-les-autoroutes-urbaines/>

<sup>5</sup> [http://www.koreatimes.co.kr/www/news/special/2009/06/180\\_4926.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/special/2009/06/180_4926.html)

## Bibliographie

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (Marie Lessard, dir.). *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine : quelques expériences américaines et européennes*. Étude effectuée pour le Ministère des transport, 2006.

Boston Globe. [http://www.boston.com/beyond\\_bigdig/](http://www.boston.com/beyond_bigdig/)

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Nueva salida de AU 9 de Julio Sur a Av. Suárez*. 15 septembre 2006.  
[http://www.ccgsm.gov.ar/noticias/?modulo=ver&item\\_id=20986&contenido\\_id=14738&idioma=es](http://www.ccgsm.gov.ar/noticias/?modulo=ver&item_id=20986&contenido_id=14738&idioma=es)

Korea Times. [http://www.koreatimes.co.kr/www/news/special/2009/06/180\\_4926.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/special/2009/06/180_4926.html)  
En ligne le 11 juin 2009.

St-Jacques, Michèle et Paul A. Bourque. *Analyse de quatre réaménagements géométriques de boulevards traditionnels en boulevards urbains*. En ligne le 26 mai 2009:  
[www.ctn.etsmtl.ca/cours/ctn774/articles/boulevards%20urbains.pdf](http://www.ctn.etsmtl.ca/cours/ctn774/articles/boulevards%20urbains.pdf)