

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de reconstruction du complexe Turcot
sur le territoire des villes de Montréal,
de Montréal-Ouest et de Westmount
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-435

Le 5 octobre 2010

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : Monsieur Hervé Chatagnier

Analystes : Monsieur Carl Ouellet
Madame Linda St-Michel

Supervision administrative : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet de reconstruction du complexe Turcot situé sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le ministère des Transports (MTQ) vise essentiellement la reconstruction du complexe, sur une longueur d'environ sept kilomètres, dans l'axe des autoroutes 20 et 720 et de trois kilomètres dans l'axe de l'autoroute 15. Il comprend également la reconstruction des échangeurs Angrignon, De La Vérendrye, Montréal-Ouest et Turcot.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction et la reconstruction, sur plus de un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation.

La procédure fédérale d'évaluation environnementale s'applique aussi à ce projet. Il est assujéti à cette procédure en raison d'une approbation formelle que l'initiateur doit obtenir en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables (L.R., 1985, ch. N-22). Les deux paliers de gouvernement ont accepté d'inscrire ce projet dans une évaluation environnementale coopérative en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale signée le 19 mai 2004.

Construit à l'occasion d'Expo 67, le complexe Turcot devait tenir compte des contraintes du site de l'époque, c'est-à-dire la présence de la falaise Saint-Jacques, des besoins de dégagement vertical pour le trafic maritime sur le canal de Lachine et des activités ferroviaires de la cour de triage Turcot. Au fil des ans, la croissance du trafic routier, l'augmentation des poids lourds et l'usage intensif des sels déglaçants ont considérablement endommagé les structures.

L'importance du complexe Turcot sur les plans du transport local, régional et national est indiscutable. Véritable plaque tournante en ce qui a trait à la circulation routière dans la région de Montréal, il permet de relier les autoroutes 15, 20 et 720 et facilite l'accès au pont Champlain. Il constitue également un lien essentiel entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville. Sur le plan national, le complexe Turcot est un carrefour stratégique pour le développement économique non seulement de Montréal, mais de l'ensemble du Québec puisqu'il constitue un carrefour majeur vers les États-Unis.

La raison d'être du projet se base sur l'état actuel des infrastructures et son espérance de vie ainsi que sur les opportunités d'amélioration du réseau routier et du milieu dans lequel il s'insère.

Le MTQ est le maître d'œuvre du projet de reconstruction du complexe Turcot. Le coût du projet est estimé à environ 2,5 milliards de dollars (2010). Les caractéristiques principales du projet qui comprend quatre échangeurs desservant les différentes autoroutes, un tronçon de l'autoroute 20 et un tronçon de l'autoroute 720, sont les suivantes :

- L'échangeur Turcot gardera une fonctionnalité optimale (échangeur de type directionnel) et conservera tous les liens actuels et présentera la particularité d'être construit au sol, en remblai, à l'exception de deux structures dites « aériennes »;

- L'échangeur De La Vérendrye aura un caractère urbain afin de faciliter les transferts avec le réseau local et de favoriser le développement du secteur Cabot. Le tronçon entre les rues Saint-Patrick et Saint-Rémi sera construit en structure (structure ouverte ou mur) et le tronçon entre la rue Saint-Rémi et le canal de l'Aqueduc sera construit en remblai;
- L'échangeur Angrignon présentera plusieurs réaménagements géométriques et il sera éventuellement le principal accès au site de la cour Turcot;
- Le secteur de l'actuel échangeur Montréal-Ouest, tout comme l'échangeur Angrignon, sera transformé à la suite du déplacement des voies ferrées du CN et de l'autoroute 20. Sa fonction première est de permettre le prolongement du boulevard Saint-Anne-de-Bellevue afin de rejoindre la rue Notre-Dame;
- L'autoroute 20, entre les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot, sera reconstruite plus au nord pour se retrouver au sud des voies ferrées, au pied de la falaise Saint-Jacques;
- L'autoroute 720, entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater, sera reconstruite à un niveau inférieur par rappart à l'existante et sera réalisée sur remblai;
- Le projet comprend également la construction d'artères municipales. C'est le cas, par exemple, du nouveau boulevard Pullman qui permettra de relier la rue Notre-Dame Ouest à la rue Saint-Jacques et du boulevard De La Vérendrye qui sera prolongé au nord de l'autoroute 15. Certaines rues existantes seront aussi réaménagées à l'approche des échangeurs ;
- Le projet prévoit aussi la construction ou le réaménagement d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes sur le réseau local et l'aménagement d'un lien multifonctionnel au pied de la falaise Saint-Jacques entre le boulevard Saint-Anne-de-Bellevue et l'échangeur Turcot ;
- Le projet inclut par ailleurs le déplacement des voies ferrées du CN qui seront relocalisées au nord de l'autoroute 20 au pied de la falaise Saint-Jacques et de deux antennes ferroviaires desservant les secteurs industriels le long du canal de Lachine ;
- Enfin, le projet prévoit protéger des corridors pour l'implantation future d'infrastructures de service de transport collectif.

Le MTQ a bonifié son projet à la suite des audiences publiques menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et des avis énoncés par celle-ci dans son rapport. Les modifications apportées sont les suivantes :

- L'agrandissement de la zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques et le déplacement des corridors de transport routier et ferroviaire;
- Le report de la construction de liens routiers locaux dans le secteur de la cour Turcot;
- Des modifications à la géométrie et au statut de l'autoroute 720 afin de minimiser les impacts sur la rue Cazalais;
- Des ajouts d'un lien sous l'autoroute 15 entre les rues Cabot et Roberval;
- L'élimination des accès à l'autoroute 15 en direction sud et à l'autoroute 20 en direction ouest à partir du futur boulevard Pullman et le maintien de l'accès à l'autoroute 15 en direction sud à la hauteur de la rue Girouard;

- La relocalisation de la bretelle P et l'élargissement de l'autoroute 15 en direction nord;
- Des modifications au corridor ferroviaire;
- L'aménagement de voies réservées au transport collectif sur l'autoroute 20 au détriment d'une voie de circulation régulière;
- Le prolongement des voies réservées au transport collectif sur l'autoroute 720;
- L'aménagement des bassins de rétention.

Par ailleurs, au printemps 2010, la Ville de Montréal et le MTQ ont convenu de collaborer pour bonifier le projet. C'est dans cette optique que plusieurs rencontres ont eu lieu à l'été 2010 afin de discuter de plusieurs éléments du projet, notamment l'aménagement du secteur De La Vérendrye de l'autoroute 15. Le MTQ a, dans le cadre de ces rencontres, proposé un type d'aménagement en structure pour le secteur compris entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Le type d'aménagement étudié serait soit en structure ouverte ou un mur. Le choix n'étant pas encore arrêté, le MTQ s'est engagé à consulter la Ville de Montréal sur le type d'aménagement à privilégier.

L'analyse environnementale révèle que les enjeux les plus significatifs concernent la capacité autoroutière du complexe Turcot, son intégration urbaine, la prise en compte du transport en commun, l'effet d'enclavement de certains quartiers dû au concept de construction en remblai, l'aménagement futur de la cour Turcot, la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, l'aménagement des espaces verts, l'impact possible sur le centre récréatif Gadbois, les acquisitions de propriétés résidentielles, commerciales et des industrielles, le climat sonore en phase de construction et de mise en service du complexe, la qualité de l'air et les gaz à effet de serre, les sols contaminés, la protection de la prise d'eau de l'usine Atwater, le drainage des infrastructures routières et enfin, le processus de concertation avec les instances municipales.

En premier lieu, l'équipe d'analyse conclut qu'une reconstruction complète des structures actuelles du complexe Turcot est nécessaire compte tenu qu'elles sont en fin de vie utile et que les coûts récurrents liés à leur entretien et à leur réparation s'élèvent à plusieurs millions de dollars. En second lieu, considérant que la capacité autoroutière du complexe Turcot est actuellement importante aux plans du transport local et régional, l'équipe d'analyse estime que, dans le futur, celui-ci se doit d'assurer une réponse adéquate aux besoins des citoyens en matière de transport. À cet égard, et compte tenu des mesures de bonification associées au transport en commun, amenées à la suite de l'audience publique du BAPE, l'équipe d'analyse estime que la capacité autoroutière du futur complexe Turcot est acceptable et devrait répondre aux besoins de la région métropolitaine à long terme.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet est justifié. Bien que le projet ait été bonifié à plusieurs égards à la suite des préoccupations soulevées lors de l'audience publique et des rencontres avec la Ville de Montréal, l'équipe d'analyse reconnaît cependant que la conception et l'aménagement de certains éléments du projet pourrait être bonifiée davantage en poursuivant les discussions avec les partenaires concernés et la population. Elle est d'avis que le MTQ et la Ville de Montréal devraient poursuivre les discussions sur deux éléments particulièrement structurants du projet. Le premier concerne le concept d'aménagement de l'infrastructure routière du tronçon De La Vérendrye entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Le second concerne l'emplacement, dans la cour Turcot, du tracé des infrastructures routières et

ferroviaires situées entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest. Dans le premier cas, l'équipe d'analyse est d'avis que les discussions devraient se poursuivre avec la Ville de Montréal afin que le choix entre un type d'aménagement en structure ouverte ou en mur soit fait dans l'optique de soutenir les efforts de requalification urbaine de la Ville. Dans le deuxième cas, les discussions devraient aussi se poursuivre avec la Ville de Montréal afin d'assurer un développement urbain de la cour Turcot qui tient compte de la planification urbaine de la Ville. Enfin, d'autres éléments tels le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit, les aménagements paysagers, la vocation des espaces publics et les travaux de reboisement à réaliser de même que les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais, les talus et les murs de soutènement devraient, selon l'équipe d'analyse, faire l'objet d'une consultation non seulement avec les autorités concernées, mais également avec la population touchée.

Enfin, l'équipe d'analyse est d'avis que l'autorisation gouvernementale du projet, tel qu'il est actuellement défini, est possible sous réserve cependant de plusieurs recommandations énumérées dans le présent rapport, et ce, afin de le bonifier davantage sur le plan de l'environnement.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	2
1.1 La raison d'être du projet	3
1.1.1 L'espérance de vie des infrastructures	3
1.1.2 Les objectifs d'amélioration du réseau routier	3
1.2 La description générale du projet et de ses composantes	4
2. L'analyse environnementale	7
2.1 L'analyse de la raison d'être du projet.....	7
2.2 L'analyse des variantes.....	8
2.2.1 La réfection des structures actuelles	8
2.2.2 Les scénarios de reconstruction	8
2.3 La capacité autoroutière et le transport en commun	10
2.3.1 La capacité autoroutière	10
2.3.2 Le transport en commun.....	12
2.4 L'intégration urbaine.....	14
2.4.1 Les plans d'urbanisme.....	14
2.4.2 L'enclavement urbain	19
2.4.3 La cour Turcot	22
2.4.4 La falaise Saint-Jacques	23
2.4.5 Les espaces verts.....	26
2.4.6 Le centre récréatif Gadbois	26
2.5 Le processus d'acquisition	28
2.5.1 L'état de la situation.....	28
2.5.2 Les mesures d'atténuation proposées.....	31
2.5.3 Les interventions psychosociales	33
2.6 Le climat sonore	34
2.6.1 Le climat sonore avec la mise en service du complexe Turcot	34
2.6.2 Les mesures d'atténuation prévues.....	38
2.6.3 L'impact cumulatif de la mise en service du complexe Turcot et de la proximité des voies ferrées.....	40
2.6.4 Le suivi en période d'exploitation	41
2.6.5 L'impact sonore de la construction du complexe Turcot	42
2.7 La qualité de l'air et les gaz à effet de serre.....	44
2.7.1 La qualité de l'air	44
2.7.2 Les effets sur la santé	45
2.7.3 Les gaz à effet de serre.....	47

2.8	Les sols contaminés.....	48
2.9	La protection de la prise d'eau de l'usine Atwater et le drainage des infrastructures routières.....	49
2.9.1	La protection de la source d'eau potable de l'usine Atwater	49
2.9.2	Le drainage.....	49
2.10	De la participation à la concertation	49
Conclusion	52
Références	55
Annexes	59

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : RELATION ENTRE LE NIVEAU SONORE ET LE DEGRÉ DE PERTURBATION	35
TABLEAU 2 : SYNTHÈSE DES MESURES D'ATTÉNUATION SONORES PROPOSÉES PAR LE MTQ	39

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE DU PROJET	2
FIGURE 2 : EXEMPLE DE L'ÉTAT D'UNE INFRASTRUCTURE DU COMPLEXE TURCOT	4
FIGURE 3 : LE COMPLEXE TURCOT AUJOURD'HUI	5
FIGURE 4 : LE COMPLEXE TURCOT TEL QUE PROPOSÉ.....	5
FIGURE 5 : LES COÛTS D'INTERVENTIONS 2000-2008 (EN MILLIONS \$)	8
FIGURE 6 : LIMITES DES ARRONDISSEMENTS ET DES VILLES DE LA ZONE D'ÉTUDE	15
FIGURE 7 : SECTEUR DE LA VÉRENDRYE	19
FIGURE 8 : LES RUES CABOT ET ÉADIE	20
FIGURE 9 : VUE AÉRIENNE DE L'ÉCOTERRITOIRE : LA FALAISE SAINT-JACQUES	24
FIGURE 10 : CENTRE RÉCRÉATIF GADBOIS	27
FIGURE 11 : PROPRIÉTÉS RÉSIDENIELLES SUR LA RUE CAZELAIS.....	29
FIGURE 12 : LE 780, RUE SAINT-RÉMI	30
FIGURE 13 : LOCALISATION DES ZONES SENSIBLES AU BRUIT	36

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	61
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	63
ANNEXE 3 : COMPLEXE TURCOT ACTUEL	65
ANNEXE 4 : COMPLEXE TURCOT SCÉNARIO RETENU – PARTIE OUEST	67
ANNEXE 4 : COMPLEXE TURCOT SCÉNARIO RETENU – PARTIE EST	69

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de reconstruction du complexe Turcot par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de reconstruction du complexe Turcot est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la reconstruction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus et dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive de la ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Montréal du 24 mars au 8 mai 2009.

Après avoir considéré les demandes d'audience publique sur le projet, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience. Ce mandat a débuté le 11 mai 2009 et s'est terminé par le dépôt du rapport de la commission d'enquête du BAPE à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 11 septembre de la même année.

Sur la base de l'information fournie par l'initiateur de projet et de celle issue des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Le complexe Turcot se situe au sud-ouest du centre-ville de Montréal sur le territoire des villes de Montréal, Montréal-Ouest et de Westmount (figure 1). Le projet consiste en la reconstruction du complexe, sur une longueur d'environ sept kilomètres, dans l'axe des autoroutes 20 et 720, et de trois kilomètres dans l'axe de l'autoroute 15. Il comprend la reconstruction des échangeurs Angrignon, De La Vérendrye, Montréal-Ouest et Turcot. Le projet comprend également la construction d'artères municipales. C'est le cas, par exemple, du nouveau boulevard Pullman qui permettra de relier la rue Notre-Dame Ouest à la rue Saint-Jacques et du boulevard De La Vérendrye qui sera prolongé au nord de l'autoroute 15. Certaines rues existantes seront aussi réaménagées à l'approche des échangeurs. Le projet prévoit également la construction ou le réaménagement d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes sur le réseau local et l'aménagement d'un lien multifonctionnel au pied de la falaise Saint-Jacques entre le boulevard Saint-Anne-de-Bellevue et l'échangeur Turcot. Le projet inclut par ailleurs le déplacement vers le nord des voies ferrées du CN qui seront relocalisées au nord de l'autoroute 20 au pied de la falaise Saint-Jacques et de deux antennes ferroviaires desservant les secteurs industriels le long du canal de Lachine. Enfin, le projet prévoit protéger des corridors pour l'implantation future d'infrastructures de service de transport collectif.

FIGURE 1 - LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE DU PROJET



Source : Étude d'impact, décembre 2008.

1.1 La raison d'être du projet

Construit à l'occasion d'Expo 67, le complexe Turcot devait tenir compte des contraintes du site de l'époque, c'est-à-dire de la présence de la falaise Saint-Jacques, des besoins de dégagement vertical pour le trafic maritime sur le canal de Lachine et des activités ferroviaires de la cour de triage Turcot. Au fil des ans, la croissance du trafic routier, l'augmentation des poids lourds et l'usage intensif de sels déglaçants ont considérablement endommagé les structures.

L'importance du complexe Turcot sur les plans du transport local, régional et national est indiscutable. Véritable plaque tournante en ce qui a trait à la circulation routière dans la région de Montréal, il permet de relier les autoroutes 15, 20 et 720 et facilite l'accès au pont Champlain. Il constitue également un lien essentiel entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et le centre-ville. Sur le plan national, le complexe Turcot est un carrefour stratégique pour le développement économique non seulement de Montréal, mais de l'ensemble du Québec puisqu'il constitue un carrefour majeur vers l'Ontario et les États-Unis. La raison d'être du projet se base sur l'état actuel et l'espérance de vie des infrastructures et sur les opportunités d'amélioration du réseau routier et du milieu dans lequel il s'insère.

1.1.1 L'espérance de vie des infrastructures

Les infrastructures du complexe Turcot sont en fin de vie utile et le MTQ doit procéder à une réfection majeure (figure 2). Le MTQ investit depuis plusieurs années des montants importants pour réparer et sécuriser certaines infrastructures du complexe Turcot. À titre d'exemple, entre 2000 et 2004, le nombre moyen de jours d'interventions dans le complexe était moins de 10 jours par année et durant cette période, les coûts d'interventions sont passés de 1,08 million à 11,39 millions de dollars. En 2007 et 2008, le nombre moyen de jours d'interventions a atteint plus de 100 jours par année et les coûts d'interventions ont dépassé les 20 millions de dollars. En 2010, le MTQ prévoit des coûts d'interventions de l'ordre de 30 millions de dollars.

Ces travaux de réparation et de sécurisation ont entraîné plusieurs fermetures partielles ou totales de voies de circulation qui ont eu comme incidence d'augmenter la congestion et la circulation de transit dans les quartiers limitrophes. De plus, le MTQ a dû intervenir d'urgence à plusieurs reprises pour maintenir la fonctionnalité du réseau routier et pour assurer la sécurité des usagers. Selon le MTQ, ces problèmes laissent un sentiment d'insécurité chez les usagers du complexe Turcot et entraînent une perception négative. Enfin, selon le MTQ, certaines infrastructures du complexe Turcot ne répondent plus aux normes sismiques en vigueur.

1.1.2 Les objectifs d'amélioration du réseau routier

La fin des activités ferroviaires dans la cour Turcot, le changement de vocation du canal de Lachine éliminant ainsi les exigences relatives au dégagement vertical pour le transport maritime de même que la revitalisation des secteurs avoisinants sont tous des éléments qui représentent pour le MTQ une occasion d'améliorer l'intégration des nouvelles infrastructures dans leur milieu et d'améliorer le réseau routier.

FIGURE 2 - EXEMPLE DE L'ÉTAT D'UNE INFRASTRUCTURE DU COMPLEXE TURCOT



Source : <http://www.messengerlasalle.com/article-325780-Seances-dinformation-du-BAPE-sur-le-projet-de-reconstruction-de-lechangeur-Turcot.html>.

Le MTQ indique souhaiter :

- L'amélioration de la qualité de vie des résidents en favorisant l'aménagement d'espaces verts ou en ayant recourt à d'autres mesures d'atténuation de manière à rendre le paysage plus convivial par rapport à la situation actuelle;
- L'amélioration des accès aux divers pôles d'activités actuels et futurs tels que le secteur industriel Cabot, la cour Turcot et le futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM) qui sera construit dans la cour Glen;
- Le développement des terrains actuellement sous-utilisés, notamment la cour Turcot;
- La protection et la mise en valeur de certains secteurs dont le canal de Lachine, la falaise Saint-Jacques et le centre récréatif Gadbois;
- L'amélioration de la circulation et de la sécurité routière.

1.2 La description générale du projet et de ses composantes

Les nouvelles infrastructures seront construites en grande partie sur le sol et en remblai, de sorte qu'elles seront beaucoup moins hautes que celles existantes (figure 3). Le concept proposé par le MTQ diminuerait considérablement le nombre et les dimensions des structures aériennes en béton (figure 4). Le MTQ prévoit reconstruire le complexe Turcot en plusieurs phases de travail correspondant à des tronçons autoroutiers précis. Pour assurer en tout temps le maintien de la

circulation autoroutière, chacun des tronçons sera construit en suivant une séquence qui peut se résumer ainsi :

- construction des remblais;
- achèvement des ouvrages et mise en place du soutènement temporaire;
- mise en service des nouvelles voies de circulation et démolition des structures existantes;
- aménagement final des remblais en réutilisant les matériaux de démolition, concassés sur place et réalisation des aménagements paysagers.

Le MTQ assure que la majorité des travaux seront réalisés en maintenant le service requis pour les usagers des réseaux routier et ferroviaire, en favorisant le maintien de la circulation sur les infrastructures existantes ou en utilisant des structures temporaires au besoin. Pour des raisons de sécurité des usagers de la nouvelle infrastructure et des rues locales sous-jacentes, les travaux de démolition de courte durée et certains travaux spécifiques auront lieu la nuit lorsque les infrastructures sous-jacentes seront fermées à la circulation routière.

FIGURE 3 - LE COMPLEXE TURCOT AUJOURD'HUI



Source : <http://www.genivar.com/upload/realizations/EchangeurTurcot.jpg>.

FIGURE 4 - LE COMPLEXE TURCOT TEL QUE PROPOSÉ



Source : *Étude d'impact, décembre 2008.*

Voici, tel que résumé dans l'étude d'impact, les caractéristiques principales du projet :

- L'échangeur Turcot gardera une fonctionnalité optimale (échangeur de type directionnel), conservera tous les liens actuels et présentera la particularité d'être construit au sol, en remblai, à l'exception de deux structures dites « aériennes »;
- L'échangeur De La Vérendrye aura un caractère urbain afin de faciliter les transferts avec le réseau local et de favoriser le développement du secteur Cabot;
- Étant donné le déplacement des voies ferrées du CN et de l'autoroute 20 au bas de la falaise Saint-Jacques, l'échangeur Angrignon présentera plusieurs réaménagements géométriques dont la séparation de la rue Notre-Dame des accès à l'autoroute 20. Cet échangeur sera éventuellement le principal accès au site de la cour Turcot;
- Le secteur de l'actuel échangeur Montréal-Ouest, tout comme l'échangeur Angrignon, sera transformé à la suite du déplacement des voies ferrées du CN et de l'autoroute 20. Sa fonction première est de permettre le prolongement du boulevard Saint-Anne-de-Bellevue afin de rejoindre la rue Notre-Dame;
- L'autoroute 20, entre les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot, sera reconstruite plus au nord et se retrouvera au sud des voies ferrées, au pied de la falaise Saint-Jacques;
- L'autoroute 720, entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater, sera reconstruite à un niveau inférieur par rapport à l'autoroute existante et sera réalisée sur remblai;
- Le déplacement des voies principales du CN vers le nord sur une distance d'environ 4 km.

Toujours selon l'étude d'impact, les concepteurs du projet ont tenu compte des principes fondamentaux suivants : l'abaissement général du complexe afin de favoriser la construction sous les structures actuelles des nouvelles voies sur sol ou en remblai, de même que l'inversion dans le sens usuel des voies de l'autoroute 20 entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest.

Depuis l'audience publique tenue au printemps 2009 et à la suite du dépôt du rapport de la commission d'enquête du BAPE, le MTQ a apporté des modifications importantes au projet (voir les figures de l'annexe 4), notamment :

- L'aménagement de voies réservées au transport collectif sur l'autoroute 20 au détriment d'une voie de circulation régulière;
- Le prolongement des voies réservées au transport collectif sur l'autoroute 720;
- L'agrandissement de la zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques et le déplacement des corridors de transport routier et ferroviaire;
- Des modifications au corridor ferroviaire;
- Des modifications à la géométrie et au statut de l'autoroute 720;
- Des ajouts d'un lien sous l'autoroute 15 entre les rues Cabot et Roberval;
- L'élimination des accès à l'autoroute 15 en direction sud et à l'autoroute 20 en direction ouest à partir du futur boulevard Pullman et le maintien de l'accès à l'autoroute 15 en direction sud à la hauteur de la rue Girouard;

- Le report de la construction de liens routiers locaux dans le secteur de la cour Turcot;
- La relocalisation de la bretelle P et l'élargissement de l'autoroute 15 en direction nord;
- L'aménagement des bassins de rétention.

Enfin, en septembre 2010 (MTQ, septembre 2010), le MTQ a apporté une autre modification importante au projet, et cela, dans le secteur De La Vérendrye de l'autoroute 15 compris entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. L'aménagement proposé à cet endroit en sera un en structure qui pourrait être soit une structure ouverte ou un mur. Le type d'aménagement n'est pas encore arrêté. Selon le MTQ, la Ville de Montréal sera consultée sur le type d'aménagement à privilégier.

Les travaux auront une durée d'environ sept ans et le coût estimé est de l'ordre de 2,5 milliards de dollars (2010). Soulignons que l'intention initiale du MTQ de réaliser le projet en partenariat public-privé a été abandonnée.

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'enjeux majeurs. Nous entendons par enjeu une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet.

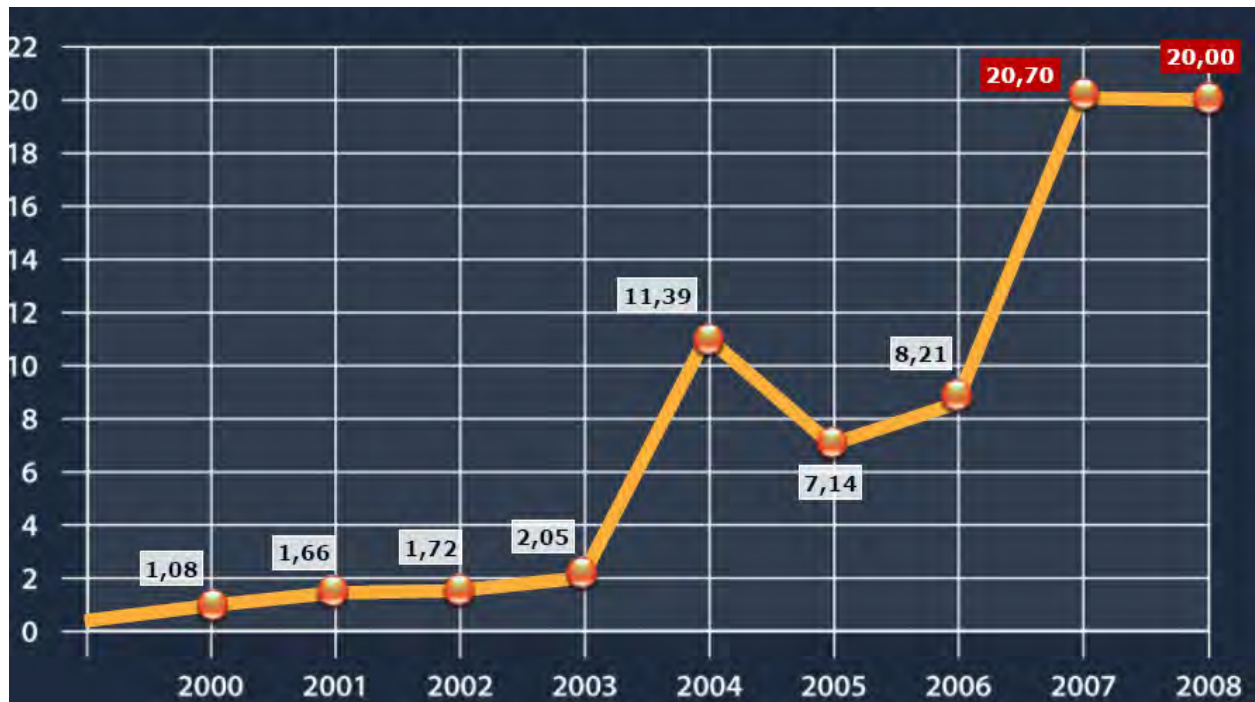
L'information ayant servi de base à l'analyse provient principalement de l'étude d'impact, des réponses aux questions et commentaires, des documents additionnels ainsi que des échanges avec différents professionnels lors de la consultation intra et interministérielle.

2.1 L'analyse de la raison d'être du projet

Lors de l'audience publique du BAPE, la majorité des intervenants ont reconnu que le complexe Turcot nécessite une reconstruction ou du moins une réfection majeure, notamment pour des questions de sécurité. Selon le MTQ, l'ensemble des infrastructures du complexe Turcot doit être reconstruit à court terme à l'exception des structures de l'autoroute 720 à l'est de la rue Greene qui sont dans un meilleur état.

Rappelons que, en 2007 et 2008, le nombre moyen d'interventions a atteint plus de 100 jours par année et les coûts d'interventions ont dépassé les 20 millions de dollars (figure 5) et il est prévu que 30 millions de dollars seront requis en 2010. Il faut aussi rappeler que ces travaux de réparation et de sécurisation ont entraîné plusieurs fermetures partielles ou totales de voies de circulation qui ont eu comme incidence d'augmenter la congestion et la circulation de transit dans des quartiers limitrophes. Enfin, le MTQ a dû intervenir d'urgence à plusieurs reprises pour maintenir la fonctionnalité du réseau routier et pour assurer la sécurité des usagers.

FIGURE 5 - LES COÛTS D'INTERVENTIONS 2000-2008 (EN MILLIONS \$)



Source : Ministère des Transports : Présentation du projet, 11 mai 2009.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse reconnaît que l'état actuel du complexe Turcot est déficient et qu'il doit faire l'objet d'une réfection majeure ou d'une reconstruction totale ou partielle, et ce, à court terme.

2.2 L'analyse des variantes

Dans le cadre de l'étude des solutions, le MTQ a analysé un scénario de réfection majeure des infrastructures du complexe Turcot ainsi que quatre scénarios de reconstruction. Les détails relatifs à ces analyses suivent.

2.2.1 La réfection des structures actuelles

Une étude de solutions, complétée en 2006 pour le compte du MTQ, a fait l'analyse de limiter le projet à une réfection majeure des structures actuelles pour prolonger la durée de vie des infrastructures. De nombreux inconvénients sont soulevés (dérangements fréquents pour les usagers compte tenu des fermetures de voies, impacts sur la circulation régionale et locale, etc.). De plus, selon le MTQ, malgré les efforts consentis à la réparation des infrastructures, une reconstruction serait néanmoins éventuellement requise.

2.2.2 Les scénarios de reconstruction

Ayant rejeté la solution qui consiste à faire des réparations majeures aux infrastructures existantes, l'étude de solution a mis de l'avant quatre scénarios de reconstruction :

1) La reconstruction selon la géométrie actuelle

Ce scénario consiste à reconstruire les infrastructures existantes selon leurs configurations actuelles (reconstruction en hauteur, les voies de l'autoroute 20 demeuraient dans le sens inverse, telles qu'elles le sont actuellement, etc.).

2) L'abaissement du profil de l'échangeur avec relocalisation des voies ferrées principales

Ce scénario consiste à reconstruire l'échangeur avec un abaissement général du profil des voies ainsi qu'une réduction du nombre de structures aériennes. Les voies principales du CN seraient déplacées au pied de la falaise Saint-Jacques et les voies de l'autoroute 20 seraient mises au sens traditionnel. Le secteur de l'échangeur De La Vérendrye, de l'échangeur Angrignon et une grande partie de l'autoroute 720 seraient reconstruits en remblai.

3) L'abaissement général du profil de l'échangeur et le maintien du corridor ferroviaire existant et de l'acheminement actuel des mouvements

Ce scénario prévoit des interventions minimales sur les infrastructures à reconstruire. Un abaissement du profil général de l'échangeur Turcot et du tronçon De La Vérendrye de l'autoroute 15 serait prévu. Quant à l'échangeur Angrignon, il serait construit en remblai. Les voies de l'autoroute 20 demeuraient dans le sens inverse, telles qu'elles le sont actuellement et les voies ferrées du CN ne seraient pas déplacées. Quant à l'échangeur Montréal-Ouest, il serait reconstruit au niveau du sol.

4) L'abaissement du profil de l'échangeur Turcot et la création d'un corridor de transport au pied de la falaise Saint-Jacques

Ce dernier scénario prévoit la reconstruction complète du complexe Turcot, en majorité sur remblai. Il permettrait une réduction des structures aériennes et un abaissement général de profil des voies de circulation. Les voies principales du CN seraient déplacées vers le nord au pied de la falaise Saint-Jacques à partir de la rue Saint-Rémi jusqu'à l'échangeur Montréal-Ouest. Les voies de l'autoroute 20 seraient mises au sens traditionnel en plus d'être déplacées vers le nord, adjacentes aux voies du CN. En outre, l'échangeur Angrignon serait relocalisé de part et d'autre de la structure existante, l'échangeur Montréal-Ouest serait construit au niveau du sol avec une nouvelle bretelle de sortie et l'autoroute 720 serait abaissée jusqu'à la courbe à l'est de la rue de Courcelle et reconstruite sur remblai entre les murs de soutènement.

À la lumière de l'évaluation comparative des scénarios, la reconstruction du complexe Turcot avec un abaissement général du profil des voies de circulation (scénario 4) est ressortie comme la solution permettant de mieux répondre aux objectifs d'amélioration du réseau routier dans ce secteur de la région métropolitaine.

L'équipe d'analyse constate que le MTQ a respecté la directive d'étude d'impact en présentant une analyse de variantes de réalisation du projet et en choisissant, à l'aide de paramètres discriminants, la variante qu'elle juge la plus pertinente.

À la suite de cet exercice, le projet a été optimisé afin de tenter de répondre aux besoins de la population, des villes, de la Société de transport de Montréal (STM), de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), du CN, de Parcs Canada et de la CUSM. Ces besoins avaient été exprimés lors des consultations réalisées en 2007 et 2008. Le projet a aussi été modifié à la suite d'un audit de sécurité routière pour la variante retenue afin de tenir compte de certaines contraintes techniques. C'est donc un scénario optimisé qui a été présenté lors de l'audience publique du BAPE.

À la suite du dépôt du rapport de la commission d'enquête du BAPE, le MTQ a apporté des modifications importantes au projet dans le but de répondre aux avis exprimés par la commission.

2.3 La capacité autoroutière et le transport en commun

2.3.1 La capacité autoroutière

En 2009, environ 290 000 véhicules par jour circulaient sur l'échangeur Turcot. Selon le MTQ, le projet prévoit un accroissement de véhicules qui atteindrait 304 000 véhicules par jour en 2016, soit une augmentation de moins de 5 %. Ce chiffre tient compte de l'accroissement naturel de véhicules, et ce, même si le projet ne se réalise pas. En effet, selon le MTQ, le nombre de véhicules sans projet serait de l'ordre de 296 000 véhicules par jour en 2016. La réalisation du projet serait donc responsable d'une augmentation quotidienne d'environ 8 000 véhicules qui circuleraient sur l'échangeur, soit une augmentation d'environ 2 %. Il est intéressant de noter que la circulation sur l'échangeur Turcot est, dans environ 41 % des cas, attribuable aux déplacements pour motif de travail.

La problématique de la capacité routière sur l'échangeur Turcot est considérée comme un enjeu majeur par plusieurs, dont la population et la Ville de Montréal. Dans son mémoire (Montréal, juin 2009) présenté devant la commission d'enquête du BAPE, la Ville de Montréal était d'avis 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.

Dans son rapport, la commission d'enquête du BAPE discute du potentiel de transfert modal des véhicules automobiles qui circulent dans le complexe Turcot vers le transport en commun, et ce, sur la base d'une étude technique produite conjointement par le MTQ, la STM et l'AMT. Selon les résultats de cette étude qui porte sur le segment routier de l'autoroute 20 en direction est, le potentiel de transfert modal vers le transport en commun sur l'autoroute 20, à l'ouest de l'échangeur Turcot, ne serait pas suffisant pour permettre une diminution de sa capacité. C'est dans ce contexte que la commission d'enquête du BAPE, dans la conclusion de son rapport, exprime l'avis suivant :

« Malgré que des modifications substantielles au projet soient nécessaires, le complexe routier devrait conserver sa capacité actuelle pour répondre à long terme aux besoins en mobilité de la région métropolitaine. »

Dans son avis sur l'acceptabilité environnementale du projet, transmis au MDDEP le 28 avril 2010, la Direction de la santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal émet un avis qui s'oppose à celui de la commission d'enquête du BAPE, à savoir que le projet actuel de reconstruction de l'échangeur Turcot offrirait une capacité exagérée et que seul un projet visant une véritable réduction des volumes de circulation par des infrastructures de transport appropriées serait acceptable. Selon la DSP, « le transport urbain à Montréal, qui est dominé par la présence croissante de l'automobile et des volumes de circulation, constitue un problème majeur de santé publique en raison de son impact sur :

- les maladies cardiorespiratoires associées à la pollution atmosphérique, en particulier à proximité des voies à haut débit de circulation;
- les traumatismes routiers, notamment dans les quartiers centraux, là où les volumes de circulation sont les plus élevés en raison des déplacements pendulaires;
- l'obésité et les maladies associées en raison de l'augmentation de l'inactivité physique reliée à la dépendance de l'automobile. »

Dans son avis, la DSP fait part d'une autre analyse préliminaire¹ qui aurait été récemment réalisée. Sur la base de cette analyse préliminaire, la DSP conclut qu'il apparaît raisonnable d'envisager la possibilité d'un transfert modal de quelque 60 000 déplacements par jour.

L'équipe d'analyse partage les préoccupations générales de la DSP concernant les problèmes de santé publique engendrés par la présence croissante de l'automobile et des volumes de circulation. Selon l'équipe d'analyse, une vraie réduction des volumes de circulation d'automobiles passe d'abord par la planification globale des transports dans la région métropolitaine de Montréal, et en améliorant notamment l'efficacité du service de transport collectif dans l'ouest de l'île de Montréal.

Néanmoins, dans le projet modifié à la suite de l'audience publique (MTQ, mars 2010), il y aurait une réduction de capacité routière dans l'axe est-ouest par rapport au projet du printemps 2009. Cette réduction de la capacité des voies routières est de 15 % à 25 % sur cet axe et provient de divers changements apportés au projet. Les voies réservées au transport en commun seront aménagées au détriment des voies de circulation régulières sur l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur Turcot. À cet endroit, le nombre de voies de circulation régulières passerait de quatre à trois voies, soit une réduction de 25 % de la capacité routière. De plus, sur l'autoroute 720, il y aurait une voie de moins en direction ouest entre la sortie Saint-Jacques et l'échangeur Turcot (diminution de capacité de 25 %) et la largeur des voies serait réduite (réduction de capacité de l'ordre de 2,5 %). Dans l'échangeur Turcot comme tel, le nombre et la largeur des voies ne sont pas modifiés. En raison de ces changements, la capacité routière serait réduite de l'ordre de 15 % à 25 % dans l'axe est-ouest.

¹ Cette analyse a été réalisée par M^{me} Florence Junca-Adenot, professeure à UQAM. Il s'agirait d'une communication personnelle faite à la DSP.

Étant donné que le projet modifié apporte des améliorations sur le plan du transport en commun, l'équipe d'analyse est d'avis que la capacité autoroutière prévu par le projet modifié est acceptable et devrait répondre aux besoins de la région à long terme.

2.3.2 Le transport en commun

La problématique du transport en commun représente aussi un enjeu important dans le cadre de l'évaluation du projet. Plusieurs plans, politiques et programmes gouvernementaux et municipaux ont été mis de l'avant depuis les dernières années dans le but d'augmenter l'utilisation du transport en commun au Québec.

En premier lieu, mentionnons la Politique québécoise du transport collectif (MTQ, 2006) qui s'inscrit directement dans la mise en œuvre du développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité. Par cette politique, le gouvernement cible une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012. De plus, le gouvernement du Québec s'est doté d'un Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques (MDDEP, 2006). Un des moyens privilégiés dans ce document est de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en favorisant, entre autres, une amélioration des services offerts à la population. Enfin, l'orientation 3 de la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 *L'Énergie pour construire le Québec de demain* (MRNF, 2006) mentionne que le transport en commun sera soutenu afin de le rendre plus attrayant et d'attirer ainsi une clientèle nouvelle.

Le plan de transport de la Ville de Montréal

Dans son mémoire déposé à l'audience publique, la Ville de Montréal a souligné les valeurs sociales et environnementales auxquelles adhèrent la population et les élus soit : 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. Celles-ci ont d'ailleurs guidé l'élaboration et l'adoption, en 2008, du premier plan de transport de la ville. L'objectif de ce plan est d'assurer les besoins de mobilité des Montréalais tout en leur permettant de vivre dans un endroit agréable, respectueux de l'environnement et prospère sur le plan économique, et cela, en favorisant la diminution de la dépendance à l'automobile : « Afin d'infléchir la tendance à l'utilisation croissante de l'automobile, Montréal compte limiter le nombre de déplacements de navetteurs en période de pointe par automobile d'ici 2021 au nombre actuel (2008), et même en diminuer le nombre durant cette période. Montréal propose un nouveau partage de la route qui devra dorénavant accorder une place déterminante au transport en commun et aux modes actifs » (Ville de Montréal, 2008).

En investissant massivement dans le développement des modes alternatifs à l'auto tels le transport en commun, le covoiturage et les modes actifs comme la marche et le vélo, la Ville appelle à une transformation profonde des habitudes et des comportements de déplacements qui devrait avoir une influence directe sur l'amélioration de la qualité de l'environnement de la Métropole et la qualité de vie des citoyens qui l'habitent. Le plan de transport propose 21 chantiers à réaliser simultanément au cours de la prochaine décennie et, de ce nombre, quatre sont concernés de près par la reconstruction éventuelle du complexe Turcot. Il s'agit des projets visant :

- L’implantation d’un service de navette ferroviaire entre le centre-ville et l’aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Dans le cadre d’une phase ultérieure, ce projet offrirait l’opportunité d’améliorer le service de train entre le centre-ville, l’aéroport et l’ouest de Montréal;
- 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 du pont Champlain et de l’autoroute 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.

En audience publique, le maire de Montréal a reconnu l’urgence et l’importance de reconstruire le complexe Turcot. Toutefois, la Ville considère que ce projet ne doit pas faire l’objet d’une reconstruction basée essentiellement sur la capacité de l’ouvrage et la fluidité de la circulation. Dans ce contexte et conformément à la vision de son plan de transport, la Ville considère que le projet est l’occasion choisie pour le MTQ de repenser le déplacement des personnes en s’inspirant de la nouvelle vision métropolitaine des transports. À titre d’exemple, la Ville propose que les mesures prévues pour favoriser le transport collectif le long du nouveau tronçon de l’autoroute 20 soient étendues au moins jusqu’à l’aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Enfin, elle estime que la reconstruction du complexe Turcot est l’occasion pour le MTQ d’entreprendre un véritable « projet urbain intégré ».

Le projet modifié du MTQ

Le projet de reconstruction du complexe Turcot, contient certaines mesures qui favorisent l’utilisation du transport en commun. Dans son étude d’impact, le MTQ prévoyait que les accotements des autoroutes 20 et 720 seraient portés de 3 à 3,5 m afin de permettre l’aménagement d’une voie réservée en rive pour le transport en commun. Le MTQ prévoyait que ces voies réservées s’étendraient de la limite ouest du projet jusqu’au croisement de l’autoroute 20 et du futur boulevard Pullman à l’est. Les voies réservées devaient être aménagées sur le boulevard Pullman jusqu’à la rue De Courcelle pour permettre aux autobus de rejoindre les stations de métro Place Saint-Henri et Lionel-Groulx. Par la suite, lors de l’audience publique, le MTQ a annoncé son intention d’aménager deux voies réservées (une dans chaque direction) au centre de l’autoroute 20, qui s’ajouteraient aux voies existantes. Dans son rapport (BAPE, septembre 2009), la commission d’enquête du BAPE a émis l’avis « qu’une étude d’opportunité et de faisabilité concernant l’implantation d’une voie réservée et de mesures de facilitation pour le transport en commun et le covoiturage débordant de la zone du projet, dans l’axe des autoroutes 20 et 720, devrait être réalisée par le ministère des Transports en collaboration avec les villes de Montréal et de Westmount, l’Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal ».

C’est dans ce contexte, et aussi à la demande de la Ville de Montréal, que le MTQ a examiné la faisabilité de prolonger la voie réservée sur l’autoroute 720 entre l’échangeur Turcot et le centre-ville. Cet examen a amené le MTQ à prévoir l’ajout de voies réservées contiguës à gauche (une voie par direction) au centre des autoroutes 20 et 720. Ces voies contiguës s’ajoutent aux voies régulières. En direction est, la voie réservée se terminerait aux environs de la sortie Atwater. Elle

permettrait d'accéder aux sorties de l'autoroute 720 situées à l'est de la sortie Guy. En direction ouest, la voie réservée contiguë à gauche débiterait dans la courbe au centre de l'échangeur, soit à l'ouest de la rue Cazalais (annexe 4). Ainsi, des voies réservées pour le transport en commun seront aménagées tout le long des autoroutes 20 et 720 visées par le projet.

Par ailleurs, le MTQ prévoit que d'autres mesures favorisant le transport collectif pourraient être mises en place lors de la réalisation du projet sur les axes adjacents au corridor de l'autoroute 20 (rue Notre-Dame Ouest, rue Saint-Patrick, avenue Atwater, etc.) afin d'optimiser les temps de déplacement en transport en commun et favoriser un transfert modal. L'équipe d'analyse tient à souligner que ces mesures devront être discutées avec les partenaires concernés. Enfin, notons que le projet prévoit réserver une emprise ferroviaire au nord des voies ferrées pour l'implantation de services de transport en commun, notamment une éventuelle navette aéroportuaire.

L'équipe d'analyse est consciente que des efforts supplémentaires sont requis sur le territoire de la ville de Montréal dans le but d'augmenter les services de transports collectifs, et ce, afin d'atteindre les cibles établies par le gouvernement du Québec. Cependant, dans le contexte particulier de la reconstruction du complexe Turcot, l'équipe d'analyse est d'avis que les mesures préférentielles pour le transport en commun qui sont intégrées au projet sont satisfaisantes.

2.4 L'intégration urbaine

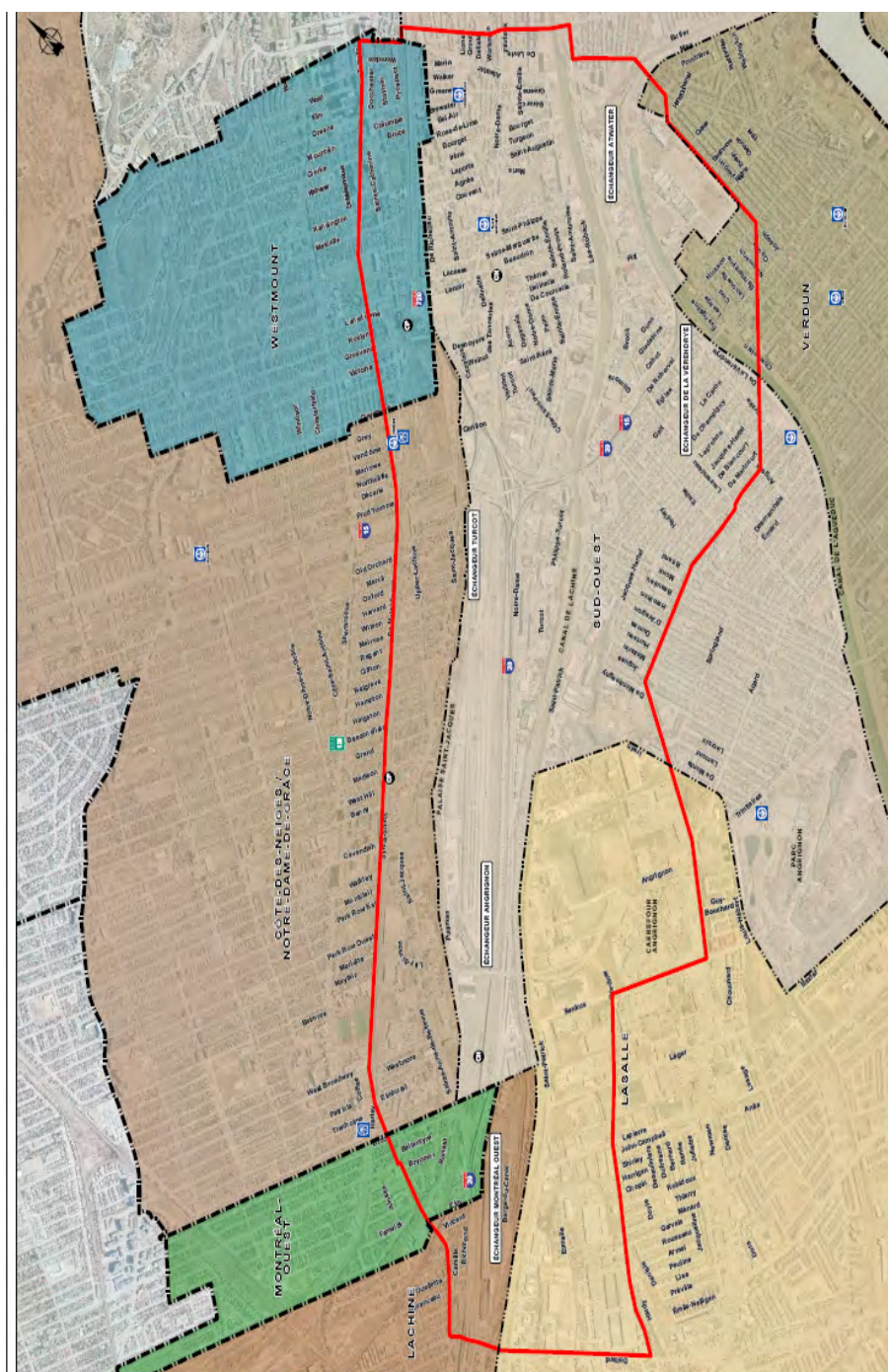
2.4.1 Les plans d'urbanisme

Le complexe Turcot est situé sur le territoire des villes de Montréal-Ouest, de Westmount (partie sud) et de Montréal, toutes comprises dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les arrondissements de la Ville de Montréal qui sont directement touchés par le projet sont : Le Sud-Ouest, Lachine et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (figure 6). L'audience publique du BAPE a permis de constater que si les administrations de ces villes partagent le point de vue du MTQ quant à la nécessité de moderniser le complexe Turcot, en revanche, elles émettent de sérieuses réserves quant au type d'aménagement proposé et à la place octroyée au transport collectif dans le projet du ministère. À cet effet, plusieurs rencontres se sont tenues entre les experts du MTQ et ceux des villes et arrondissements concernés dans le but de tenter de satisfaire les considérations des différents partenaires. De ces rencontres, il en est ressorti un projet qui s'est retrouvé bonifié à plusieurs égards (MTQ, mars 2010 et MTQ, septembre 2010).

La Ville de Montréal

Le Plan d'urbanisme (PU) de la Ville de Montréal et de ses différents arrondissements a été adopté en novembre 2004. Le PU dresse de grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire et présente les paramètres réglementaires de l'affectation du sol et de sa densité d'occupation. La réglementation d'urbanisme, qui relève des arrondissements, doit s'ajuster à ces orientations. En outre, le PU de la Ville de Montréal doit être conforme au futur Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM qui est en voie d'être adopté.

FIGURE 6 - LIMITES DES ARRONDISSEMENTS ET DES VILLES DE LA ZONE D'ÉTUDE



Source : MTQ, 2008a

La vision d'aménagement de la Ville s'organise autour de sept grandes orientations dont l'une vise le maintien et le développement de milieux de vie de qualité, diversifiés et complets et une autre qui prévoit des réseaux de transports structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain. Le PU de la Ville énonce clairement sa volonté d'améliorer la qualité des milieux de vie en favorisant, notamment la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014 tout en s'assurant que le milieu résidentiel soit bien desservi en transport collectif et qu'il bénéficie d'un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. Par ailleurs, la Ville reconnaît l'importance du réseau de transport dans l'organisation spatiale de son territoire et de son rôle pour l'essor économique de la région métropolitaine. À cet égard, deux objectifs relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises sont visés par le PU soit, d'une part, de consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transports existants et projetés et, d'autre part, de confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes (Ville de Montréal, 2004a).

En relation avec le projet de reconstruction du complexe Turcot, le PU fait ressortir deux secteurs représentant une problématique urbanistique complexe pour la Ville de Montréal, soit les secteurs Glen et la cour Turcot. Ainsi, pour cette dernière, la Ville désire améliorer son accessibilité pour mettre en valeur le site, favoriser l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et y densifier la construction. En ce qui a trait au développement du secteur Glen, outre l'implantation du CUSM sur la partie ouest du site, elle entend promouvoir le développement résidentiel sur sa partie est. L'amélioration de l'accessibilité routière au site tout en minimisant la circulation de transit dans les milieux de vie est également une préoccupation. Consciente de l'étroite relation entre ces secteurs et le projet du MTQ, la Ville entrevoit le développement de ces secteurs avec une approche d'aménagement globale et concertée avec ce dernier.

Le PU de la Ville de Montréal réserve à chacun de ses arrondissements une section où sont exposés les différents enjeux qui leur sont propres sur le plan de l'aménagement. À titre d'exemple, l'arrondissement Le Sud-Ouest, où la reconstruction du complexe Turcot s'y retrouve en grande partie, considère l'amélioration des conditions de vie de ses résidents comme étant un enjeu d'aménagement. La revitalisation et la mise en valeur des quartiers limitrophes aux autoroutes de même que l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures municipales, telles que le centre récréatif Gadbois, ne sont que des exemples qui permettraient, aux yeux des aménagistes de l'arrondissement, d'améliorer le cadre de vie de ces citoyens.

L'amélioration de la qualité de vie passe également, pour l'arrondissement, par la protection de l'environnement. À cet égard, la protection de la falaise Saint-Jacques est clairement identifiée comme un moyen qui permet de rehausser la qualité du paysage urbain et naturel de son territoire. L'arrondissement est aussi d'avis que le réseau de transport des personnes et des marchandises ne devrait pas avoir comme effet d'enclaver des quartiers. Sa préoccupation concernant la reconstruction du complexe Turcot et ses effets de « brisure de la trame urbaine » est clairement énoncée dans le PU. Afin de contrer cette coupure sur le territoire, l'arrondissement favorise une meilleure desserte en transport collectif ainsi que le parachèvement du réseau cyclable, ce qui permettrait d'améliorer les liaisons entre les différents secteurs résidentiels et d'assurer des liaisons entre les parcs, les équipements collectifs et les pôles d'intérêt.

Un membre du conseil de l'arrondissement Le Sud-Ouest a exprimé l'essentiel de ces éléments lors de la présentation de son mémoire devant la commission d'enquête du BAPE. Il juge que le projet de reconstruction du complexe Turcot n'est pas véritablement intégré au milieu urbain. Pour le conseil de l'arrondissement, les infrastructures devraient s'harmoniser avec les quartiers qu'il traverse. À titre d'exemple, l'empreinte au sol des ouvrages routiers serait plus étendue du fait des constructions en remblai, et ce, dans des quartiers densément bâtis et dépourvus d'espace. Le conseil de l'arrondissement craint que les talus et les murs de soutènement enclavent des secteurs déjà largement coupés par les infrastructures publiques existantes. En outre, il estime que le projet ne concède qu'une place très marginale aux transports collectifs. Il est d'avis que le MTQ devrait profiter de l'occasion que lui offre la reconstruction du complexe autoroutier pour considérer les efforts de mobilisation des populations et des gouvernements portant sur la diminution de la consommation d'énergie et de la production des gaz à effet de serre (transcription, DT10, p. 35).

La Ville de Westmount

La section de l'autoroute 720 entre le chemin Glen et l'avenue Atwater est incluse au projet de PU de la Ville de Westmount (juillet 2007). Le PU de la Ville poursuit des politiques visant à densifier le tissu urbain et à diminuer la dépendance de l'automobile individuelle. À cet effet, il vise à assurer aux citoyens un environnement urbain plus sain en favorisant l'utilisation des transports collectifs et des modes de déplacement non motorisés (Ville de Westmount, 2007).

La Ville a ciblé deux secteurs à revitaliser sur son territoire et celui de la rue Richelieu situé au sud de l'autoroute 720 est l'un d'eux. L'affectation actuelle en est une d'industrie légère, mais Westmount serait favorable à la reconversion de ce secteur à des fins résidentielles. Toutefois, la Ville se dit de plus en plus préoccupée par l'augmentation du bruit provenant notamment de la circulation routière. À cet égard, elle étudie la possibilité d'introduire de nouvelles mesures de contrôle pour limiter le bruit et la pollution émanant de diverses sources.

Dans son mémoire présenté à la commission d'enquête du BAPE, la Ville de Westmount reconnaît l'importance de reconstruire le complexe Turcot. Elle n'est toutefois pas en parfait accord avec le projet du MTQ, car, à ses yeux, le déplacement des véhicules y est favorisé au détriment de celui des personnes. À l'image de la Ville de Montréal, elle désirerait que le projet augmente l'offre de transport collectif vers le centre-Ville. La Ville de Westmount insiste pour que le projet soit axé sur le développement durable et qu'il améliore la qualité de vie des résidents vivant aux abords du complexe routier.

La Ville de Montréal-Ouest

Le PU de la Ville de Montréal-Ouest, adopté en juin 2009, présente la vision d'aménagement de la Ville. Celle-ci s'oriente autour d'un certain nombre d'objectifs prioritaires. Le transport et la gestion de la circulation de même que la planification environnementale sont ciblés par la Ville. À ce titre, la Ville désire promouvoir les modes de transport écologiques afin de diminuer le recours à l'automobile. Considérant que le projet de reconstruction du complexe Turcot pourrait avoir des répercussions importantes sur l'aménagement de son territoire, la Ville de Montréal-Ouest a précisé en audience publique l'importance d'intégrer au projet la protection des espaces verts existants et des voies réservées pour les autobus (Ville de Montréal-Ouest, 2009).

L'intégration du projet au milieu

Les différents outils urbanistiques développés pour la planification du territoire des villes concernés par le projet confirment le rôle important des réseaux routiers et autoroutiers pour les déplacements, essentiels à la prospérité économique de la région métropolitaine de Montréal et au bien-être de ses résidants. Cependant, les trois villes concernées par le projet considèrent que le bien-être des collectivités passe également par une augmentation de l'offre d'un transport collectif efficace et de qualité. À leurs yeux, le projet de reconstruction du complexe Turcot est l'occasion d'innover dans le domaine des déplacements des personnes. À cet égard, elles demandent que le transport collectif puisse prendre une place plus importante dans le projet et que celui-ci soit mieux intégré au milieu urbain.

Afin de tenter de répondre aux nombreuses attentes formulées par les villes lors de l'audience publique et au sein des différents comités de travail, le MTQ a modifié certains aspects de son projet (MTQ, mars 2010 et MTQ, septembre 2010). L'amélioration de l'offre en transport collectif, l'amélioration de l'aménagement paysager (secteur Cazalais, falaise Saint-Jacques), l'accessibilité aux secteurs Glen, Turcot et au centre récréatif Gadbois de même que l'amélioration de l'intégration urbaine du projet (diminution des acquisitions, agrandissement de la zone tampon de la falaise Saint-Jacques, amélioration de la perméabilité entre les deux secteurs des rues de Roberval et Cabot près de l'autoroute 15), diminution de l'empiètement au sol du tronçon De La Vérendrye entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick sont quelques-unes des composantes du projet qui ont été revues afin de tenir compte des préoccupations des villes.

Toutefois, le MTQ convient que des efforts supplémentaires sont requis dans les étapes subséquentes de la planification du projet afin d'assurer, entre autres, une intégration harmonieuse des infrastructures projetées dans le milieu. Il est aussi d'avis que toutes les questions d'aménagement et d'intégration urbaine doivent être discutées avec les partenaires municipaux (MTQ, mars 2010 et MTQ, septembre 2010). Sur le plan du transport collectif, il espère que le Plan de mobilité durable pour la région métropolitaine, présentement en élaboration au MTQ, saura guider les efforts à accomplir afin d'améliorer et de développer le réseau de voies réservées aux autobus et au covoiturage sur le réseau routier supérieur de la région de Montréal. De concert avec la CMM, le MTQ et l'AMT auraient déjà amorcé une démarche visant à identifier les corridors qui offrent un bon potentiel pour l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles aux autobus et au covoiturage sur le réseau routier supérieur de la région de Montréal.

L'équipe d'analyse considère que, dans son ensemble, le projet de reconstruction du complexe Turcot ne contrevient pas aux orientations d'aménagement des villes concernées par le projet. Toutefois, des efforts restent à faire afin d'améliorer certains éléments du projet jugés importants par les villes. À cet égard, l'équipe d'analyse considère que le MTQ doit accorder une attention particulière aux accès et aménagements des secteurs de la cour Turcot, De La Vérendrye, du centre récréatif Gadbois et de la falaise Saint-Jacques puisque ces lieux sont clairement spécifiés dans les plans d'urbanisme des territoires concernés comme étant des enjeux sur le plan de l'aménagement.

2.4.2 L'enclavement urbain

Une structure routière en milieu urbain peut, selon les cas, engendrer ce que l'on nomme un enclavement urbain où des secteurs d'un même quartier se trouvent confinés, contraignant du même coup les liens entre eux. Ainsi, l'accès aux services devient plus difficile, la création et le maintien des réseaux sociaux de voisinage sont limités et les impressions d'isolement risquent d'affecter les personnes résidant dans ces secteurs confinés. De fait, lors de l'audience publique du projet, certains intervenants ont fait part de leurs préoccupations concernant la question de l'enclavement urbain en général, et plus particulièrement en ce qui a trait au quartier longeant l'autoroute 15 entre l'échangeur Turcot et celui De La Vérendrye (figures 7 et 8). Tel que prévu dans l'étude d'impact, ce quartier serait scindé en deux, tant physiquement que visuellement, en raison du projet de la reconstruction en remblai de l'autoroute. Selon le Centre d'écologie urbaine de Montréal, le projet du MTQ viendrait reproduire une erreur du passé : « Certains éléments du projet présenté par le MTQ auraient comme conséquence d'aggraver la fracture créée il y a 40 ans. Le rabaissement sur talus de plusieurs voies actuellement surélevées créera une barrière complète qui maintiendra ou même renforcera l'enclavement de certains secteurs » (Centre d'écologie urbaine de Montréal, juin 2009, p. 8).

FIGURE 7 - SECTEUR DE LA VÉRENDRYE



Source : Bing maps, 2010.

Dans ce contexte et, notamment pour donner suite à l'un des avis formulés dans le rapport de la commission d'enquête du BAPE voulant que l'initiateur étudie, en collaboration avec la Ville de Montréal, la possibilité de construire en tranchée une portion de l'autoroute, celui-ci a effectué et présenté en mars 2010, une analyse détaillée à propos d'un aménagement en tranchée de l'autoroute 15 entre le canal de Lachine et l'échangeur De La Vérendrye (MTQ, mars 2010). Ainsi, au regard de différents critères d'analyse (« marchabilité », connectivité, architecture et

design urbain, espaces publics, valeur dans le milieu), le MTQ fait le constat que « la proposition en tranchée n'apporte pas de bénéfices permettant d'assurer une meilleure insertion des ouvrages autoroutiers, même que cette solution est à maints égards moins intéressante que ne l'est la solution en remblai » (MTQ, mars 2010, p. 33). D'ailleurs, parmi les désavantages présentés par le MTQ, il est à souligner l'élimination de la traverse de la rue Hadley, l'impossibilité de garder le lien avec la rue Eadie ainsi que l'effet de barrière visuelle toujours existant accentué par les murs antibruit et la signalisation de l'autoroute. Il conclut son analyse en précisant que, dans cette optique, il souhaite maintenir l'option en remblai de l'autoroute dans le secteur De La Vérendrye. À la lumière de l'information considérée, l'équipe d'analyse est également d'avis qu'un aménagement en tranchée plutôt qu'en remblai n'est pas une solution à privilégier afin de limiter l'effet d'enclavement urbain et, qu'au contraire, cette alternative risque de créer un cloisonnement davantage important en raison du nombre plus limité de traverses.

FIGURE 8 - LES RUES CABOT ET EADIE



Source : Bing maps, 2010.

Toutefois, afin de répondre aux préoccupations des citoyens et de la commission d'enquête du BAPE relativement à l'effet d'enclavement urbain entre le canal de Lachine et l'échangeur De La Vérendrye, l'équipe d'analyse a demandé au MTQ de considérer la construction en structure de l'autoroute 15 dans ce secteur, ce qui pourrait permettre des échanges entre les deux secteurs déjà cloisonnés et ainsi favoriser la revitalisation du milieu, un souhait formulé entre autres par la Ville de Montréal qui privilégie, lorsque possible, la mise en place de piliers plutôt que des talus pour dégager les bâtiments existants et les espaces aménageables. La Ville de Montréal 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.

En mai 2010, Le MTQ s'était dit prêt à évaluer « la construction en structure de certaines portions de l'autoroute 15 dans le secteur De La Vérendrye sous certaines conditions » (MTQ, mai 2010, p. 7), plus spécialement entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc (correspondant à une portion d'autoroute d'environ 1 km). Le MTQ souhaitait cependant un partage des coûts de construction et d'entretien avec la Ville de Montréal et que les usages souhaités par cette dernière, en dessous des structures, soient connus avant toute prise de décision. Pour le MTQ, ces usages devraient répondre aux objectifs de continuité du tissu urbain recherchés par la Ville, et ce, sans compromettre les travaux d'inspection, d'entretien et de réparation qui seraient nécessaires dans le futur. De plus, il fallait éviter de créer de grands espaces qui demeureraient inoccupés et qui viendraient à l'encontre des bénéfices visés concernant la revitalisation du milieu.

Dans ce contexte, en septembre 2010, le MTQ a déposé un document (MTQ, septembre 2010) qui modifie le type d'aménagement du secteur De La Vérendrye de l'autoroute 15 compris entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. L'aménagement proposé en sera dorénavant un en structure et non en remblai. La structure pourrait être soit une structure ouverte ou un mur. Le type d'aménagement n'est pas encore arrêté. Quant au tronçon situé entre la rue Saint-Rémi et le canal de l'Aqueduc, il demeurera en remblai, et ce, compte tenu de plusieurs contraintes techniques.

En plus d'aménager les voies autoroutières en structure entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick, la modification apportée au projet prévoit l'ouverture de liens fonctionnels et visuels dans l'axe des rues Hadley et Eadie (voir annexe 4), augmentant ainsi à six le nombre de liens fonctionnels et visuels entre les secteurs Cabot et Côte-Saint-Paul.

Selon le MTQ, cette proposition de modifications vise notamment à répondre aux préoccupations soulevées par la population et la Ville de Montréal en ce qui a trait à la perméabilité entre les secteurs urbains situés de part et d'autre de l'autoroute et à la présence de remblais en milieu urbain. La proposition révisée et l'analyse qui la supporte ont été présentées à la Ville de Montréal au courant de l'été 2010.

L'équipe d'analyse reconnaît que ces modifications du MTQ répondent en partie aux préoccupations du milieu et pourraient permettre d'améliorer la trame urbaine de ce secteur et de diminuer l'effet d'enclavement par rapport à une structure conçue entièrement en remblai. Cependant, le type de structure (mur ou structure ouverte) reste à définir. Dans son document de septembre 2010, le MTQ s'engage à consulter la Ville de Montréal à ce sujet.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ poursuive ses échanges avec la Ville de Montréal quant au choix du type d'aménagement en structure (structure ouverte ou mur) du tronçon situé entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. L'équipe d'analyse recommande aussi que le MTQ présente au MDDEP un rapport détaillé sur le choix du type d'aménagement retenu, incluant les impacts qui en découlent ainsi que les résultats des échanges avec la Ville de Montréal qui ont mené à ce choix. Ce rapport devrait être présenté au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.4.3 La cour Turcot

La cour Turcot est située au centre de la zone d'étude, plus précisément au sud de la rue Pullman et au nord de l'autoroute 20. D'une superficie de 89 ha, anciennement de la propriété du CN, elle est maintenant la propriété du MTQ. L'occupation de la cour Turcot date du XIX^e siècle, par la construction vers 1855 du premier corridor ferroviaire. Celui-ci était alors aménagé sur des remblais déposés sur les dépôts naturels de tourbe. Au début du XX^e siècle, l'ensemble du terrain est remblayé à l'exception de l'extrémité nord-ouest, près du boulevard Angrignon actuel. La cour Turcot a subi des transformations significatives durant les années 1960 et 1970. Ces changements surviennent dans le cadre du développement du transport intermodal où les marchandises en vrac ou en conteneur sont transférées des wagons à des camions. De vastes aires d'entreposage pavées ou de stationnement sont alors aménagées dans la portion centrale-nord du terrain. Durant les années 1980, les activités de transbordement de marchandises se poursuivent et occupent alors également la portion nord-ouest du terrain. Les activités à la cour Turcot cessent progressivement durant les années 1990 et 2000. Le terrain est acquis par le MTQ en 2003 et les bâtiments et entrepôts qui y sont présents sont démolis en 2005 et 2006.

Les nombreuses activités de remblayage de la cour Turcot et les activités industrielles qui s'y sont déroulées depuis de nombreuses années ont fait en sorte de contaminer les sols. Cette contamination est liée d'une part aux produits pétroliers qui ont été entreposés dans des réservoirs ou déversés dans le passé ainsi qu'à des matières résiduelles telles que des scories de bouilloire ou matériaux secs mêlés aux sols de remblai. Afin de connaître l'importance de la contamination de la cour Turcot, le MTQ a réalisé une série d'échantillonnage en 2003 qui a permis de constater que les matériaux ont des niveaux de contamination variables.

Lorsque le projet sera terminé, la caractérisation détaillée des sols sera réalisée et, en fonction des usages futurs qui seront déterminés pour ces terrains, les scénarios de réhabilitation pourront, à ce moment, être élaborés. À ce sujet, le MTQ prévoit que les terrains qui ne seront pas occupés par les nouveaux ouvrages du complexe Turcot ainsi que ceux qui seront libérés par le démantèlement des structures seront disponibles pour un développement urbain. Estimés à environ 40 ha, ces terrains résiduels pourront éventuellement être remis sur le marché. Toutefois, en audience publique, le MTQ a précisé que la réhabilitation des terrains ne prévoyait pas pour le moment un usage résidentiel.

En audience publique, le représentant de la Ville de Montréal a expliqué que la Ville désirait réutiliser les terrains de la cour Turcot. Présentement, le PU de la Ville prévoit développer ce secteur en un « pôle d'emploi ». Toutefois, considérant que la cour Turcot serait remise sur le marché vers 2017 et que le PU peut être révisé d'ici là, les orientations pour ce secteur pourraient également changer. Le représentant de la Ville a également fait valoir l'importance, pour son administration, de recréer des milieux où la qualité de vie s'améliore, et ce, en passant par la décontamination de terrains contaminés (transcription, DT4, p. 21).

Dans le secteur de la cour Turcot, l'autoroute 20 et les voies ferrées du CN longent actuellement la rue Notre-Dame. Le projet du MTQ prévoit déplacer ces axes de transport au nord, soit au pied de la falaise Saint-Jacques. Pour le MTQ, cette façon de faire permettrait de désenclaver la cour Turcot pour ainsi favoriser sa mise en valeur et son développement. L'amorce de futurs boulevards et liens fonctionnels pour éventuellement desservir les espaces à développer du secteur est également prévue. Par ailleurs, le MTQ prévoit garder une emprise au sud de

l'autoroute 20 qui pourrait servir comme voie de desserte une fois que les besoins futurs en développement seront connus, mais dans l'immédiat, l'emprise fera l'objet d'un traitement paysager.

En avril 2010, la Ville de Montréal a présenté sa vision du projet du complexe Turcot reconstruit. En ce qui a trait au secteur de la cour Turcot, la Ville a requalifié ce secteur en « Quartier de la falaise » où des usages mixtes (commercial et résidentiel) côtoient des espaces publics et où le transport collectif est favorisé (tramway, autobus, piétons et cyclistes). Selon le concept de la Ville, l'autoroute 20 et les voies ferrées seraient ramenées à leur localisation actuelle et des dalles parc viendraient les surplomber par endroits.

L'équipe d'analyse constate que la localisation de l'autoroute 20 et des voies ferrées est déterminante pour le développement futur de la cour Turcot. Puisque la Ville de Montréal et le MTQ semblent proposer, pour ce secteur, des concepts différents, l'équipe d'analyse estime que le MTQ doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal afin de statuer sur la localisation des infrastructures routière et ferroviaire dans la cour Turcot qui permettrait d'y assurer un développement urbain. Le MTQ doit présenter au MDDEP un rapport sur ces discussions au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.4.4 La falaise Saint-Jacques

Avec l'adoption, en 2004, de sa Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, la Ville de Montréal a développé plusieurs projets visant la protection et la mise en valeur des espaces verts et des milieux riverains. La Ville a identifié dix secteurs, appelés écoterritoires, où la protection et la valorisation des espaces naturels s'y trouvant ont été jugés prioritaires. Ce sont de larges territoires regroupant des aires protégées existantes (grands parcs, réserves naturelles, etc.) ainsi que des espaces naturels qui restent à protéger et à mettre en valeur. Dans chaque écoterritoire, la Ville propose d'établir une démarche de concertation menant à un projet de conservation. Des objectifs spécifiques de protection et de mise en valeur doivent être précisés afin de maintenir la pérennité d'un écosystème riche et diversifié au sein de la trame urbaine.

La falaise Saint-Jacques est l'un de ces dix écoterritoires. Situé entre le mont Royal et les rapides de Lachine, cet écoterritoire est un site paysager et géomorphologique marquant sur l'île de Montréal. D'une longueur d'environ 3 km et d'une superficie de plus de 20 ha, il est un lieu fréquenté par la faune ailée, surtout lors des migrations.

Cet écoterritoire est caractérisé par une falaise de forte pente. La zone boisée de la falaise est située à la limite des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Le Sud-Ouest, entre la limite des terrains commerciaux de la rue Saint-Jacques et de la rue Pullman. Un fossé de drainage est présent le long de la rue Pullman, au bas de la falaise. L'ensemble de l'écoterritoire est constitué de peuplements forestiers de début de succession, mais des peupliers deltoïdes de forte taille y sont également présents à quelques endroits. Des friches arbustives comprenant quelques arbres se trouvent surtout à l'extrémité ouest de l'écoterritoire, mais également le long des bordures du bas de la falaise.

FIGURE 9 - VUE AÉRIENNE DE L'ÉCOTERRITOIRE : LA FALAISE SAINT-JACQUES



Source : *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, Ville de Montréal.*

Tel que précisé dans une section précédente, la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques revêt une grande importance dans l'exercice de la planification urbaine de la Ville de Montréal. La protection de ce territoire est clairement identifiée comme un moyen qui permet de rehausser la qualité du paysage urbain et naturel de ce secteur de la Ville. À ce propos, un comité technique, formé par la Ville afin d'orienter les actions autour de l'écoterritoire, propose que la vocation de falaise ne soit pas axée que sur la récréation, mais également sur la conservation. Une proposition de plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques devrait d'ailleurs voir le jour sous peu.

Dans le cadre du projet, il est prévu de déplacer les quatre voies principales du CN vers le nord, soit au pied de la falaise Saint-Jacques. Ce faisant, ces travaux nécessiteront le déboisement d'environ 14 000 m² dans la falaise. Le projet initial du MTQ prévoyait compenser la superficie déboisée en cédant une superficie de 51 000 m² au pied de la falaise entre le prolongement du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et le futur boulevard Pullman, soit une bande d'environ 15 m de largeur.

La protection de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques est l'un des sujets qui a longuement été discuté en audience publique. Pour plusieurs participants, le projet représente l'opportunité de créer de nouveaux espaces verts à proximité du complexe Turcot. Dans son rapport, la commission d'enquête du BAPE a fait écho aux différentes préoccupations des participants, dont la Ville de Montréal, en suggérant : « qu'un corridor d'une largeur minimale de 30 m devrait être préservé et boisé entre le pied de la falaise Saint-Jacques et l'emprise des infrastructures ferroviaires et routières pour assurer la protection de la falaise, contribuer à la mise en valeur de l'écoterritoire et offrir un encadrement vert à l'autoroute 20 » (BAPE, 2009, p. 88).

À la suite de l'audience publique, le MTQ a revu la géométrie du projet pour répondre à la demande de la Ville de Montréal. En effet, la superficie de la zone tampon prévue au pied de la falaise Saint-Jacques a presque doublé et sa largeur moyenne a été ramenée à 30 m. Toutefois, compte tenu des contraintes techniques liées à la géométrie des voies ferrées, le MTQ a soutenu qu'il était impossible de maintenir une largeur de 30 m sur toute la longueur de la falaise, notamment à son extrémité ouest, près du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue. En guise de

compensation, le MTQ a fait l'acquisition d'un terrain situé le long du boulevard Saint-Anne-de-Bellevue au nord des voies ferrées. Il prévoit reboiser ce terrain afin de consolider le milieu naturel de l'écoterritoire, et ce, en conformité avec le plan de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques qui doit être développé par la Ville de Montréal.

Afin de protéger l'intégrité de l'écoterritoire, le MTQ prévoit plusieurs mesures d'atténuation, notamment celle d'augmenter la biodiversité de la falaise en privilégiant aussi des aménagements de reboisement dans la zone tampon. Précisons également que le MTQ prévoit créer une bande verte au pied de la falaise permettant l'aménagement d'un sentier multifonctionnel. Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement de la zone tampon de la falaise Saint-Jacques, le MTQ s'est engagé, si la Ville de Montréal le souhaite, à créer des milieux humides propices au maintien d'habitats fauniques. Les eaux provenant du réseau de drainage de l'autoroute pourraient servir à alimenter ces milieux. Les caractéristiques des systèmes de traitement de ces eaux seront déterminées ultérieurement lors de la réalisation des plans et devis, mais le MTQ a assuré que l'eau serait de qualité propice à l'amélioration de la biodiversité de la falaise Saint-Jacques.

L'équipe d'analyse est satisfaite des mesures d'atténuation permettant de protéger la biodiversité de la falaise Saint-Jacques prévues par le MTQ. À cet égard, l'équipe d'analyse considère adéquat l'engagement du MTQ d'augmenter la superficie de la zone tampon située au pied de la falaise Saint-Jacques. Cette zone aura une superficie minimale de 9,7 ha et une largeur moyenne d'au moins 30 m.

Afin de compenser pour le déboisement nécessaire à la mise en œuvre du projet, le MTQ s'est engagé à reboiser le terrain qu'il a acquis le long du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, au nord des voies ferrées du CN, ainsi que certaines parties de la falaise Saint-Jacques, et ce, en conformité avec le plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques développé par la Ville de Montréal. L'équipe d'analyse considère approprié cet engagement.

Concernant le milieu humide que doit créer le MTQ et qui sera alimenté par les eaux pluviales provenant du réseau autoroutier, l'équipe d'analyse recommande que ces eaux soient préalablement traitées avant de se déverser dans le milieu.

La couleuvre brune au pied de la falaise Saint-Jacques

La zone d'éboulis située au pied de la falaise Saint-Jacques abrite une population importante de couleuvres brunes, une espèce faunique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Cette espèce de couleuvre est la plus rare du Québec et la falaise est le deuxième site en importance pour cette espèce sur le territoire montréalais. Les travaux nécessaires au déplacement des voies ferroviaires au pied de la falaise Saint-Jacques risquent de perturber ou de détruire l'habitat de la couleuvre brune. En guise de mesure d'atténuation, le MTQ propose de vérifier d'abord la présence de l'espèce dans les zones d'intervention avant le début des travaux. Le cas échéant, les individus présents seront déplacés dans un endroit de la falaise propice à l'espèce, ce qui devrait permettre à une population de taille suffisante d'assurer la viabilité à long terme de l'espèce. En outre, le MTQ s'est engagé à inclure la couleuvre brune dans son programme de suivi environnemental.

Étant donné que l'habitat de la couleuvre brune sera détérioré à la suite des travaux du complexe Turcot, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ, de concert avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, évalue la superficie des pertes nettes d'habitat de la couleuvre brune et propose une compensation financière basée sur la valeur de ces pertes.

2.4.5 Les espaces verts

Le MTQ prévoit aménager environ 30 ha d'espaces verts, principalement à l'intérieur de l'emprise. La réalisation du projet entraînera toutefois la perte d'environ 1,7 ha dans deux parcs existants (l'un localisé au nord du centre récréatif Gadbois et l'autre près de la rue Selby). Le gain net d'espaces verts pour la zone d'étude serait donc d'environ 28 ha (en excluant la zone tampon qui sera aménagée au pied de la falaise). Différents types d'aménagements paysagers sont prévus le long des autoroutes, entre les bretelles, sur les remblais et les talus. À titre d'exemple, le MTQ propose de planter des arbres le long de certains endroits le long de l'autoroute 20.

Lors de l'audience publique, certains participants se sont interrogés sur la pérennité des aménagements paysagers concernant l'entretien. La commission d'enquête du BAPE a d'ailleurs questionné le MTQ sur les investissements prévus pour la création d'espaces verts et leur entretien. À ce sujet, le MTQ a affirmé que, à l'étape des plans et devis, il reverrait l'estimation du financement des travaux de verdissement des espaces verts et des aménagements paysagers et que ceux-ci feraient l'objet de discussions avec les partenaires et la population.

L'équipe d'analyse recommande que le programme de verdissement du complexe Turcot (les espaces verts et les aménagements paysagers) fasse l'objet de consultations auprès de la population et des partenaires concernés.

2.4.6 Le centre récréatif Gadbois

Situé dans l'arrondissement Le Sud-Ouest sur la rive nord du canal de Lachine et à l'est de l'échangeur Turcot, le centre récréatif Gadbois constitue un important centre sportif et de loisir.

L'étude d'impact précise que l'abaissement des infrastructures routières pourrait avoir des effets sur la qualité de l'air à l'intérieur du centre récréatif Gadbois lors de la période d'exploitation du projet. En effet, en raison de l'abaissement des structures, les prises d'air du centre récréatif Gadbois se trouveront à la hauteur de l'autoroute plutôt que 10 m en dessous comme cela est le cas actuellement. Pour vérifier l'impact du projet sur la qualité de l'air du centre récréatif Gadbois, le MTQ a mesuré les concentrations de certains contaminants au niveau des prises d'air provenant de la circulation automobile et les a comparé à la situation qui prévaudrait en 2016 avec le projet. Selon les résultats de son étude, il a estimé que les niveaux de contamination à l'intérieur du centre récréatif Gadbois seraient semblables, voire légèrement inférieurs à ceux observés présentement. Néanmoins, le MTQ s'est engagé à mettre en place un programme de surveillance de la qualité de l'air à l'intérieur du centre récréatif. Advenant une détérioration de la qualité de l'air, le MTQ entend modifier les entrées d'air et/ou les systèmes d'épuration de manière à ce que le projet n'occasionne pas de dégradation de la qualité de l'air à l'intérieur du centre. En outre, les travaux de construction des nouvelles infrastructures sont susceptibles de

modifier la qualité de l'air à l'intérieur du centre récréatif Gadbois et ainsi nuire à la tenue normale des activités. Comme mesure d'atténuation, le MTQ propose de surveiller la qualité de l'air dans le centre lors de la période de construction et, s'il y a lieu, de mettre en place des mesures d'atténuation (ex. : modification des prises d'air) durant les travaux.

FIGURE 10 - CENTRE RÉCRÉATIF GADBOIS



Source : Bing maps, 2010.

Une partie du stationnement du centre récréatif Gadbois se trouve sous les infrastructures actuelles des autoroutes 15 et 20, sur un terrain du MTQ. Cependant, depuis septembre 2009, pour des raisons de sécurité, le MTQ interdit le stationnement sous ces infrastructures. Ainsi, avec la construction en remblai, les espaces de stationnement du centre Gadbois seront réduits. Afin de réduire les impacts pour le centre, l'étude d'impact du MTQ prévoyait comme mesure d'atténuation de relocaliser le stationnement avant le début des travaux.

Dans son rapport, la commission d'enquête du BAPE a émis l'avis que pour obtenir une bonne intégration urbaine de l'infrastructure routière, le MTQ devrait privilégier davantage le dégagement entre l'infrastructure routière et le centre, ou alors maintenir certaines voies sur piliers. Ceci permettrait au centre de récupérer un espace de stationnement. Le MTQ n'est pas favorable au maintien des voies sur piliers dans le secteur du centre récréatif Gadbois au-delà de la façade sud du bâtiment compte tenu des coûts de construction et d'entretien à moyen et long termes de ce type de structures ni au maintien d'un stationnement pour les usagers du centre sous les structures (MTQ, mars 2010). Cependant, le MTQ se dit prêt à une optimisation de l'emplacement des infrastructures routières afin d'améliorer l'interface entre les infrastructures et le centre récréatif Gadbois de façon à offrir aux piétons circulant dans le secteur un

environnement plus convivial. De plus, le MTQ indique qu'il participera au financement de la construction d'un stationnement permanent qui doit être construit avant juin 2011.

L'équipe d'analyse partage l'avis du MTQ à l'effet qu'il n'est pas nécessaire de maintenir certaines voies sur piliers à proximité du centre récréatif Gadbois. Cependant, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit déposer au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une proposition d'optimisation du concept d'aménagement de l'infrastructure routière à proximité du centre récréatif Gadbois afin d'améliorer l'interface entre les infrastructures autoroutières et le centre récréatif Gadbois. Cette proposition doit être déposée au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.5 Le processus d'acquisition

2.5.1 L'état de la situation

Selon l'initiateur, le projet de reconstruction du complexe Turcot devait initialement nécessiter l'acquisition, en totalité ou en partie, de 25 propriétés résidentielles (incluant 174 logements) et de 36 propriétés commerciales et industrielles (MTQ, février 2009).

Les commerces et les industries

Le tracé proposé nécessitera l'acquisition en totalité ou en partie de terrains comprenant 36 propriétés commerciales et industrielles. Certaines des entreprises (5) identifiées ont déjà été acquises par le MTQ sur la base d'une négociation de gré à gré. Les modifications apportées au projet à la suite de l'audience publique du BAPE n'ont pas d'effets sur le nombre d'entreprises commerciales et industrielles touchées. Seule la superficie de terrain requise pourrait être modifiée dans certains cas compte tenu des modifications apportées à la géométrie autoroutière (MTQ, mars 2010).

Dans les acquisitions commerciales et industrielles, chaque dossier est un cas d'espèce en ce sens que les indemnités sont déterminées en fonction de plusieurs critères (relocalisation, perturbation temporaire ou permanente de la production, perte de revenus ou de clientèle, etc.). La première solution alternative explorée par le MTQ, en collaboration avec les propriétaires, est la relocalisation de l'entreprise dans le même secteur ou dans un quartier environnant de manière à ce que l'activité commerciale ou industrielle exercée par l'entreprise puisse se poursuivre avec le moins d'impacts possible sur sa clientèle et ses employés. Si cette solution alternative n'est pas possible, par exemple si aucun substitut n'est disponible à proximité en fonction des besoins de l'entreprise, la relocalisation ou la réinstallation de l'entreprise sur le territoire d'une autre municipalité ou région ou la fermeture de l'entreprise sont envisagées. Dans chaque cas, une indemnité juste et équitable est établie sur la base des préjudices subis (relocalisation, réinstallation et fermeture). Dans le cas des acquisitions partielles qui permettent de maintenir les activités exercées par l'entreprise, l'indemnité est également établie sur la base des préjudices subis (pertes de revenus, impacts temporaires ou permanents, etc.). Il faut rappeler également que le MTQ privilégie, dans un premier temps, les ententes de gré à gré avec les propriétaires. Toutefois, si aucune entente n'est possible entre les parties, le MTQ amorce le processus d'expropriation. Les dispositions légales qui régissent l'expropriation sont contenues dans la Loi

sur l'expropriation (L.R.Q., chapitre E-24). Dans cette perspective, le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation souhaiterait que les entreprises affectées directement ou indirectement par le projet soient accompagnées.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ réalise un programme de suivi et d'accompagnement auprès des commerces et des industries qui seront affectés par le projet. Ce programme de suivi et d'accompagnement doit permettre d'évaluer les répercussions du projet lors de la période de construction ainsi que deux ans et cinq ans suivant la mise en service du complexe Turcot. Ce programme doit également prévoir la mise sur pied de mécanismes de consultation des propriétaires de commerces et industries qui seront affectés.

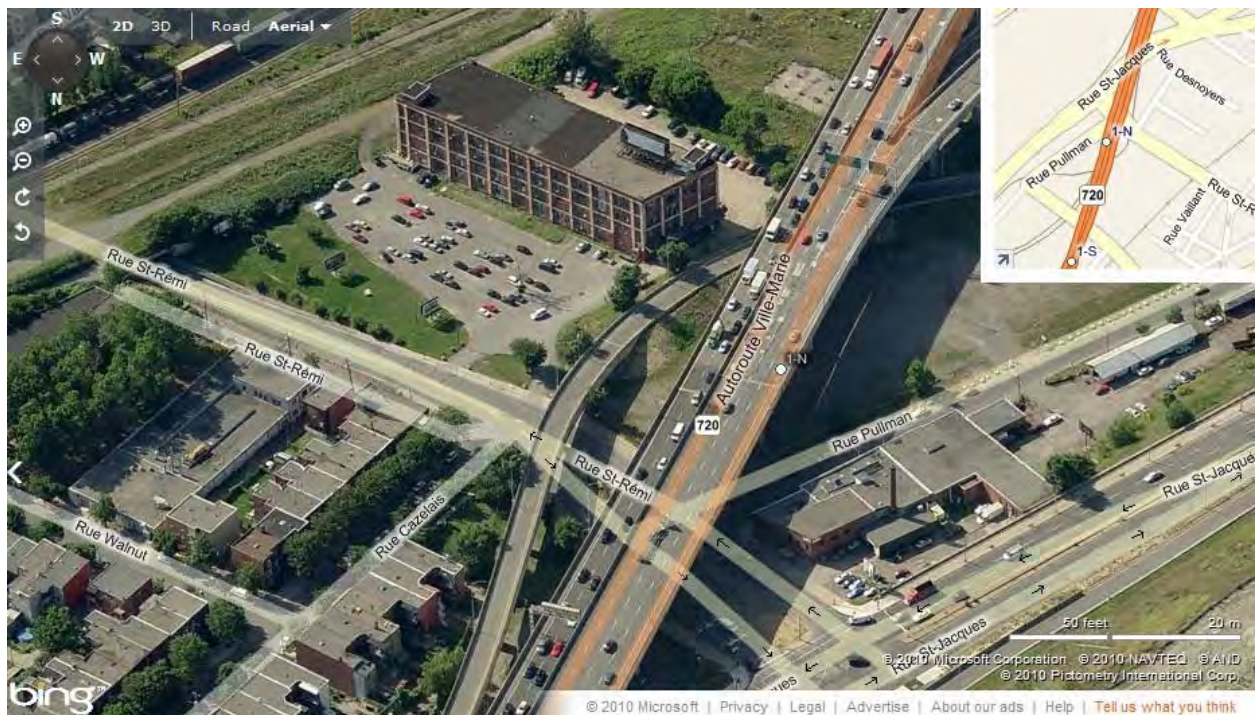
L'équipe d'analyse recommande aussi que les rapports de suivi soient transmis au plus tard six mois après chacune des différentes phases prévues au programme. Les résultats et, le cas échéant, des propositions de mesures d'atténuation doivent être soumis au MDDEP à la suite de la réalisation des différentes phases prévues au programme.

FIGURE 11 - PROPRIÉTÉS RÉSIDENTIELLES SUR LA RUE CAZELAIS



Source : Bing maps, 2010.

FIGURE 12 - LE 780, RUE SAINT-RÉMI



Source : Bing maps, 2010.

Les acquisitions résidentielles

Les principaux secteurs concernés par les acquisitions des propriétés résidentielles sont l'îlot formé des rues Cazalais, Desnoyers, Saint-Jacques et Saint-Rémi, le bâtiment situé au 780, rue Saint-Rémi (arrondissement Le Sud-Ouest) et deux immeubles localisés sur la rue Selby à Westmount (MTQ, mai 2009). Toutefois, à la suite de l'audience publique où la commission d'enquête a émis l'avis que l'initiateur devrait examiner à nouveau son projet de façon à éviter les acquisitions d'immeubles, le MTQ a effectué différentes analyses visant à éviter ou à réduire le nombre de propriétés à acquérir (MTQ, mars 2010).

Ces analyses ont été réalisées de façon distincte pour le secteur nord de la rue Cazalais (figure 11) et pour le bâtiment sis au 780, rue Saint-Rémi (figure 12). Ainsi, le MTQ propose, d'une part, de « retrancher une voie de circulation en direction ouest sur l'autoroute 720 ainsi qu'une voie en direction est durant la phase de construction, et à modifier le statut autoroutier de l'autoroute 720 en route nationale de manière à permettre la réduction de la largeur des voies et des accotements. Ce scénario permettrait de réduire les impacts sur les acquisitions résidentielles sur la rue Cazalais par rapport à ce qui était proposé dans l'étude d'impact » (MTQ, mars 2010, p. 7). De fait, un seul bâtiment comprenant trois logements occupés par des locataires devrait être acquis en totalité au lieu de dix-sept bâtiments comprenant 60 logements. L'équipe d'analyse considère pertinents les efforts qui ont été faits par l'initiateur pour réduire de 60 à 3 le nombre de logements à acquérir au nord de la rue Cazalais.

Quant au bâtiment du 780, rue Saint-Rémi, le MTQ rappelle d'abord qu'il s'agit d'un édifice industriel de quatre étages comprenant une centaine d'unités converties en lofts résidentiels, et

ce, sans permis de la Ville de Montréal et de l'arrondissement, (MTQ, mars 2010). Dès le dépôt de son étude d'impact, le MTQ a prévu l'acquisition de la totalité du bâtiment, compte tenu de l'empiètement des voies sur la propriété et du rapprochement des voies ferrées. Néanmoins, en vue de limiter le nombre d'unités locatives à acquérir, le MTQ a déposé une étude de faisabilité pour ne démolir qu'une partie du bâtiment (MTQ et Consortium SNC-LAVALIN/CIMA+, mai 2009b). Par la suite, il a réalisé une analyse de la géométrie des voies routières afin d'évaluer la possibilité de conserver la totalité du bâtiment (MTQ, mars 2010). Après évaluation, il ne juge pas recommandable de conserver le bâtiment compte tenu des coûts, des contraintes de réalisation et des répercussions découlant des modifications à la géométrie du complexe Turcot sur la sécurité routière et les conditions de circulation. Le MTQ résume en ces termes les résultats de cette analyse : « Les coûts additionnels pour réaliser cette variante [et éviter l'acquisition totale du bâtiment] sont estimés à plus de 60 millions de dollars, ce qui dépasse largement la valeur du bâtiment. La démolition d'une partie du bâtiment, estimée à environ 50 % [de la superficie], permettrait la réalisation du projet proposé dans l'étude d'impact. Toutefois, une intervention de cette envergure nécessiterait que le bâtiment soit remis aux normes du Code national du bâtiment 2005 et que les autorités municipales permettent le maintien d'un usage résidentiel dans cette zone, ce qui n'est pas le cas actuellement. De plus, le bâtiment fait aussi l'objet d'une infraction émise par le Service de protection des incendies de la Ville de Montréal » (MTQ, mars 2010). À la lumière de l'information prise en compte, l'équipe d'analyse estime que les contraintes inhérentes aux nécessaires modifications au projet afin d'éviter l'acquisition de l'édifice en question sont majeures. De plus, l'équipe d'analyse recommande une série de mesures d'atténuation particulières à mettre en place par le MTQ afin de limiter les impacts négatifs qui peuvent être vécus et ressentis, notamment par les résidants locataires du 780, rue Saint-Rémi. Le détail de ces demandes relatives aux éventuels impacts dus au processus d'acquisition et aux relocalisations résidentielles fait l'objet de la section suivante.

2.5.2 Les mesures d'atténuation proposées

Dans un projet routier, lorsque des acquisitions ou des déplacements de bâtiments sont requis, la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-9) confère au MTQ le pouvoir de « louer, échanger ou acquérir de gré à gré ou par expropriation tout bien au bénéfice de l'État, notamment en vue de la construction ou de la modification d'une route ». Autrement dit, l'acquisition à des fins gouvernementales peut se faire d'un commun accord entre le MTQ et les personnes propriétaires ou par expropriation s'il n'y a pas d'entente possible entre les parties. Les dispositions légales qui encadrent l'expropriation sont contenues dans la Loi sur l'expropriation (MTQ, mai 2009). Toujours d'un point de vue législatif, l'article 67 de la Loi sur l'expropriation prévoit, pour les personnes locataires, une indemnité forfaitaire « fixée à une somme égale à trois mois de loyer et aux frais de déménagement, à moins que le locataire ou occupant ne démontre que les dommages-intérêts qui résultent du préjudice qu'il a subi s'élèvent à une somme supérieure ». Il revient alors de la responsabilité du locataire de démontrer la nature de ceux-ci et de négocier avec le MTQ de la compensation.

Outre les considérations légales, le MTQ s'est engagé à mettre en place deux principales mesures pour atténuer les impacts relatifs aux acquisitions résidentielles et qui devraient faciliter le relogement des locataires; il s'agit, d'une part, de la création d'un nouveau parc de logements et, d'autre part, de la mise sur pied d'un service d'accompagnement et d'aide à la relocalisation (MTQ, juin 2009; mai 2009; avril 2009). En premier lieu, en collaboration avec le groupe de

ressources techniques en habitation communautaire Bâtir son quartier², le MTQ propose la réalisation d'un projet AccèsLogis Québec³ afin d'assurer le maintien du nombre de logements abordables à la suite des acquisitions prévues et à permettre ainsi aux personnes touchées de demeurer dans le secteur si elles le souhaitent. Il faut préciser qu'il ne s'agit pas de logements sociaux, mais la construction de logements abordables dont le financement est assuré en partie par les locataires. Au moment de la première partie de l'audience publique, le MTQ a précisé que « dans le logement abordable du programme AccèsLogis Québec, la SHQ finance à 50 % le coût de construction de l'unité d'habitation; l'autre 50 % est réparti en deux volets. D'abord, un 15 % qui habituellement est financé par le milieu. [...] Ici, c'est la Ville de Montréal [...]. Le reste du coût, 35 % est payé par les locataires via leur loyer » (transcription DT2, p. 24). Au total, il s'agirait de la construction d'une centaine de logements abordables dans le cadre du programme AccèsLogis Québec.

La seconde mesure particulière annoncée par le MTQ est la mise en place d'un service d'accompagnement et d'aide au relogement pour les locataires concernés par les acquisitions, par le biais de l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) (MTQ, mai 2009). Plus précisément, à la demande du MTQ, l'OMHM mettra en place, dans le secteur du parc des Tanneries-des-Rolland, un centre multiservices dans le but de répondre aux besoins des ménages locataires affectés par le processus d'acquisition résidentielle et de relogement. Dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot, ce service comprendra deux grandes étapes. La première consistera en des rencontres individuelles et à la recherche de logements. Au moment de ces rencontres individuelles, chaque personne concernée sera rencontrée afin d'établir ses besoins en matière de logement et d'expliquer le déroulement de l'opération de relogement. La deuxième étape concerne l'accompagnement de chacun des ménages dans la recherche d'un logement, la coordination des visites de logements et l'aide au déménagement (MTQ, mai 2009).

À la lumière de l'information retenue par la présente analyse, il importe de rappeler que l'acquisition de biens au bénéfice de l'État québécois pour la construction ou la modification d'une route est régie par la Loi sur la voirie et que la Loi sur l'expropriation peut s'appliquer si aucune entente ne peut être conclue entre le MTQ et les propriétaires. Bien qu'il demeure évidemment souhaitable de limiter le plus possible les acquisitions dans l'actuel projet et du même coup les relocalisations, le cadre législatif mentionné peut être utilisé pour la reconstruction du complexe Turcot. Par ailleurs, les démarches effectuées par le MTQ auprès de la SHQ, en partenariat avec l'organisme Bâtir son quartier, pour la réalisation d'un projet de logements abordables AccèsLogis Québec et auprès de l'OMHM afin de mettre en place un service d'accompagnement et d'aide au relogement s'avèrent pertinentes. Le MTQ s'efforce ainsi de mettre en place diverses mesures allant plus loin que ce que la législation lui oblige. Il est à souhaiter que le MTQ poursuive son travail auprès du milieu pour aider les personnes qui auront éventuellement à se reloger et à faire face au processus d'acquisition dans son ensemble.

² Bâtir son quartier est un organisme à but non lucratif dont la mission est de supporter les groupes impliqués dans la réalisation de projets immobiliers dans le domaine du logement communautaire, coopératif et sans but lucratif, et ce, sur l'ensemble du territoire de la ville de Montréal (MTQ, mai 2009). Cet organisme « a à son actif plus de 8 000 logements communautaires, coopératifs ou à but non lucratif, réalisés sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal » (Bâtir son quartier, consulté le 7 juillet 2009).

³ Administré par la Société d'habitation du Québec (SHQ), AccèsLogis Québec « est un programme d'aide qui favorise le regroupement des ressources publiques, communautaires et privées afin de réaliser des logements sociaux et communautaires. Ces logements sont destinés à des ménages à revenu faible ou modeste de même qu'à des clientèles ayant des besoins particuliers » (SHQ, avril 2007, p. 2).

2.5.3 Les interventions psychosociales

Indépendamment des raisons qui obligent une relocalisation résidentielle involontaire des personnes, qu'il s'agisse de catastrophes naturelles (déluge du Saguenay–Lac-Saint-Jean, en 1996, faisant quelques milliers de sinistrés) ou la construction d'infrastructures routières par exemple, ces situations représentent sans contredit un bouleversement important, parfois difficile, dans la vie des personnes concernées, tant au plan des émotions qu'au plan de l'environnement physique et social. Face à une relocalisation résidentielle involontaire, chaque personne va réagir et ressentir les choses différemment sous l'influence d'une multitude de facteurs individuels, socioéconomiques et culturels. Également, en plus de se modifier dans le temps, à la lumière de ces facteurs, les réactions psychosociales face aux changements qu'implique une relocalisation involontaire peuvent être très variées : stress et anxiété, difficulté du sommeil, insécurité, perte du sentiment d'appartenance et de l'attachement au milieu, désorganisation dans les relations sociales et les activités de la vie quotidienne, fracture de la cohésion sociale, etc.

Dans le cadre de l'audience publique du projet, quelques mémoires déposés ont porté sur la question des impacts relatifs aux acquisitions résidentielles nécessaires au projet et au fait que plusieurs ménages locataires seront contraints de se reloger. Certains intervenants ont indiqué différents exemples d'impacts découlant du processus d'acquisition, qu'ils se représentent le plus souvent comme étant de l'expropriation pur et simple : stress et divers troubles de santé, perte de l'attachement au milieu et des réseaux sociaux. De son côté, l'organisme POPIR-Comité Logement, qui a pour mission de défendre les droits et intérêts des personnes locataires dans la paroisse de Saint-Henri, note que les impacts pour les personnes concernées par les acquisitions et les relocalisations devant suivre sont les suivants : « La relocalisation forcée générant du stress et dans certains cas, des traumatismes; l'augmentation du loyer pour ceux et celles qui ne pourront pas être relogés dans un logement social; la perte de qualité de vie du fait de l'inévitable diminution de la surface habitable, que les gens soient relogés ou non dans un logement social; [la] perte du lien et du tissu social » (mémoire DM44, p. 8).

Considérant les acquisitions résidentielles prévues pour la reconstruction du complexe Turcot, du nombre élevé de ménages locataires concernés par la relocalisation involontaire et de l'incertitude de la nature et de l'intensité des impacts psychosociaux susceptibles d'en découler, l'équipe d'analyse a demandé à l'initiateur, dès l'étape de la recevabilité, de s'engager à ajouter cette composante psychosociale dans le cadre de son programme de suivi environnemental. À la suite de cette demande, il a proposé d'inclure un tel suivi des impacts psychosociaux associés aux acquisitions des propriétés résidentielles et aux relocalisations involontaires, en portant une attention particulière aux personnes locataires affectées par l'ensemble du processus (MTQ, décembre 2008). Toutefois, peu d'information est connue à propos de ce suivi, hormis qu'il devrait avoir lieu en deux temps, soit un an et cinq ans après la mise en service des nouvelles infrastructures.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ dépose au MDDEP, pour commentaires, son projet de protocole de la démarche d'enquête qu'il entend mettre en application pour la réalisation de ce suivi des impacts psychosociaux associés au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires, et ce, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les principaux renseignements qui doivent être fournis sont, entre

autres, la population ou l'échantillon de la population visée par le suivi, la ou les méthodes d'enquête envisagées, le but et les objectifs poursuivis et l'échéancier prévu. Dans les cas où seraient identifiés des impacts significatifs perçus ou ressentis par la population rencontrée dans le cadre de ce suivi, le MTQ doit proposer toutes les mesures ou tous les ajustements raisonnables visant à atténuer ou à éliminer les impacts sociaux et psychosociaux relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires.

L'équipe d'analyse recommande également que le MTQ dépose au MDDEP, pour information, les résultats obtenus lors de ce suivi et les mesures d'atténuation particulières des impacts psychosociaux associés au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires qui pourront être mises en place à la lumière des résultats de cette démarche d'enquête.

Par ailleurs, la dimension émotionnelle rattachée à l'ensemble des impacts psychosociaux possibles pouvant potentiellement être vécus par les personnes concernées par le processus d'acquisition et de relocalisation résidentielle involontaire, qu'elles soient propriétaires ou locataires, est une source de préoccupations. Pour cette raison, l'équipe d'analyse recommande au MTQ de mettre en place une mesure novatrice significative afin d'aider les personnes à cheminer à travers les différentes démarches à venir. Il faut, de surcroît, mentionner que toutes les personnes n'ont pas les mêmes ressources (connaissances, réseaux sociaux, etc.) pour affronter un processus de cette nature et elles peuvent ne pas utiliser de stratégies d'adaptation particulières (verbaliser ses émotions, pratiquer des activités, etc.) pour limiter ou éviter les impacts psychologiques négatifs possibles.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ mette en place un service de soutien psychosocial professionnel, durant toute la durée des travaux de construction du projet, afin d'assurer une aide rapide et adéquate aux personnes visées par le processus d'acquisition résidentielle et la relocalisation involontaire. Il est suggéré que le MTQ collabore avec les instances professionnelles compétentes du milieu (par exemple, le Centre de santé et des services sociaux du Sud-Ouest-Verdun) pour qu'un tel service soit mis en place. De plus, le MTQ doit informer chaque propriétaire et locataire concerné, lors de la première visite d'un représentant du MTQ prévue par le processus d'acquisition, de l'existence de ce service professionnel, notamment en remettant par écrit les coordonnées pour joindre la ou les personnes responsables de ce service. Ce service doit être vu en complément au service d'accompagnement et d'aide au relogement, chapeauté par l'OMHM.

2.6 Le climat sonore

2.6.1 Le climat sonore avec la mise en service du complexe Turcot

Critères et pratique administrative du MDDEP

Le MDDEP ne possède pas de règlement prescrivant des normes relatives à l'intensité du bruit routier. La pratique administrative suivie par le MDDEP dans le cadre de l'analyse des projets routiers consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société d'hypothèque et

de logement, soit un niveau sonore de 55 dB exprimé sur une période de 24 heures ($L_{Aeq, 24 h}$) à l'extérieur des résidences, et plus récemment, des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). L'approche de l'OMS fait une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit. L'Organisation recommande un maximum de 45 dB $L_{Aeq, 8 h}$ la nuit pour permettre le sommeil, et pendant le jour un maximum de 50 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne modérée et 55 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne grave.

Politique sur le bruit routier du MTQ

Pour évaluer les impacts sur le climat sonore des projets routiers, le MTQ réfère à sa Politique sur le bruit routier adoptée en 1998. Selon celle-ci, un niveau de bruit de 55 dB $L_{Aeq, 24 h}$ est considéré acceptable dans les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. L'effet d'un projet sur le climat sonore dans les zones sensibles est estimé à partir de la grille d'évaluation d'impacts sonores de la Politique. Selon cette grille, plus le niveau sonore ambiant actuel est élevé, moins la différence entre celui-ci et le niveau sonore projeté doit être grande pour générer un impact sonore significatif. Un impact sonore est jugé significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté (horizon de 10 ans) aura un impact moyen ou fort. Lorsque ce type d'impact est identifié, la politique prévoit la mise en place de mesures d'atténuation.

En outre, la Politique sur le bruit routier du MTQ précise qu'une voie de circulation existante devient une contrainte majeure à l'occupation du sol lorsque le niveau de bruit $L_{Aeq, 24 h}$ à l'extérieur est égal ou dépasse, dans une zone sensible au bruit, la limite de 65 dB. Avec un niveau $L_{Aeq, 24 h}$ inférieur ou égal à 55 dB, le climat sonore est considéré acceptable.

Ainsi, le MTQ évalue le niveau de gêne aux zones sensibles en se basant sur les valeurs énoncées au tableau 1 suivant :

TABLEAU 1 : RELATION ENTRE LE NIVEAU SONORE ET LE DEGRÉ DE PERTURBATION

Zone de climat sonore	Niveau de gêne
$L_{Aeq, 24 h} \leq 55 \text{ dB}$	Acceptable
$55 \text{ dB} < L_{eq 24 h} \leq 60 \text{ dB}$	Faiblement perturbé
$60 \text{ dB} < L_{Aeq 24 h} < 65 \text{ dB}$	Moyennement perturbé
$L_{Aeq, 24 h} \geq 65 \text{ dB}$	Fortement perturbé

Impact sonore de la mise en service de l'autoroute

Réalisée en 2008, l'étude sur l'impact du climat sonore du projet a déterminé cinq zones sensibles au bruit à l'intérieur de la zone d'étude (figure 13). Les secteurs sensibles sont : De La Vérendrye (zone 1), Côte-Saint-Paul (zone 2), Westmount (zone 3), Décarie (zone 4) et Montréal-Ouest (zone 5).

FIGURE 13 - LOCALISATION DES ZONES SENSIBLES AU BRUIT



Source : MTQ, décembre 2008a, Annexe C

Afin d'estimer l'impact de la reconstruction du complexe Turcot sur le climat sonore des zones sensibles, le MTQ a réalisé différentes simulations. Ainsi, des niveaux sonores qui prennent en compte les données de circulation prévues en 2016 avec le complexe Turcot actuel (sans projet) ont été comparés à ceux prévisibles, aussi en 2016, mais cette fois-ci, avec le projet de reconstruction du complexe autoroutier. Il est important de noter que la modification du type d'aménagement d'une partie du secteur De La Vérendrye entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick n'a pas été pris en compte dans l'étude du climat sonore de 2008. Les simulations ont été réalisées selon un concept de construction en remblai.

Selon les résultats de l'étude du MTQ, il en ressort que, en 2016, si le projet de construction du complexe Turcot se réalise, l'impact sur le climat sonore des zones sensibles serait le suivant :

Zone 1 (De La Vérendrye, construction en remblai) : Au sud des autoroutes 15 et 20, le projet devrait entraîner, dans la plupart des cas, une diminution des niveaux sonores ou des impacts « nuls ». Toutefois, quelques impacts « faibles » et « moyens » sont anticipés aux étages des habitations les plus proches de la nouvelle autoroute. Pour le secteur au nord, des impacts sonores « nuls » et « faibles » sont anticipés, mais un impact qualifié de « moyen » est probable au niveau d'une résidence située sur la rue Cabot en raison du rapprochement de la nouvelle infrastructure routière.

Zone 2 (Côte-Saint-Paul) : Pour tout le secteur au sud des voies ferrées du CN et pour celui situé entre les voies ferrées et la rue Saint-Jacques, le projet devrait généralement générer des diminutions des niveaux sonores. À quelques endroits cependant, des impacts « nuls » et « faibles » sont appréhendés de même qu'un impact « moyen », et cela, dans un secteur de la rue Cazalais. Toutefois, à la suite des modifications apportées à la reconfiguration de la géométrie et du statut de l'autoroute 720 en mars 2010, le MTQ a revu l'analyse sur le climat sonore pour le secteur de la rue Cazalais. Les résultats prévoient une diminution ou un impact « nul » pour ce secteur, y compris à l'endroit où un impact « moyen » avait été évalué en 2008.

Pour tout le secteur situé à l'ouest de la rue De Richelieu, le projet devrait généralement entraîner des diminutions des niveaux sonores ou des impacts « nuls ». Pour le secteur situé à l'est de cette même rue, le projet devrait, en grande partie, générer des impacts sonores « nuls » à « faibles », mais à un endroit le long de la rue De Richelieu, un impact « fort » a été identifié. En outre, des impacts « moyens » aux deuxième et troisième étages d'une résidence de la rue Agnès sont anticipés.

Zone 3 (Westmount) : Ici encore, la reconstruction du complexe Turcot devrait entraîner généralement une diminution des niveaux sonores sur l'ensemble de la zone. Seuls des impacts « nuls » sont appréhendés au rez-de-chaussée de résidences de l'avenue Clandeboye. Le MTQ explique cette situation du fait que le remblai des voies ferrées du CP fera office d'écran antibruit. L'équipe d'analyse tient à souligner que si le climat sonore de cette zone ne se trouve pas détérioré avec la mise en service du projet, il demeure toutefois relativement élevé. En effet, tout le long de la rue Prospect entre la ruelle Hillside et l'avenue Clandeboye, les niveaux sonores simulés atteignent plus de 65dB $L_{Aeq, 24 h}$ et, à plusieurs endroits, plus de 70 dB $L_{Aeq, 24 h}$. Le MTQ a d'ailleurs reconnu que la circulation autoroutière dans ce secteur fait en sorte que les résidences subissent des niveaux sonores au-dessus du seuil d'intervention du MTQ, soit 65dB $L_{Aeq, 24 h}$.

Zone 4 (Décarie) : De façon générale, il y aura diminution des niveaux sonores sur l'ensemble de la zone. Les diminutions peuvent s'expliquer par l'amélioration de l'effet d'atténuation par la falaise Saint-Jacques, car la source de bruit (circulation sur l'autoroute 20) se rapproche de cette barrière naturelle par rapport à la situation actuelle. Cependant, les points les plus rapprochés du bord de la falaise et de la nouvelle autoroute 20 profiteront moins de l'atténuation par la falaise. Ainsi, un impact « fort » est estimé pour le deuxième étage d'un bâtiment situé sur la rue Saint-Jacques.

Zone 5 (Montréal-Ouest) : Pour les bâtiments les plus éloignés au nord des voies ferrées du CN, l'impact sonore du réaménagement de l'échangeur Montréal-Ouest devrait entraîner généralement une diminution des niveaux sonores ainsi que des impacts sonores « nuls » et « faibles ». Toutefois, des impacts sonores « forts » sont escomptés au niveau des habitations sur l'allée Ronald et l'avenue Brook Sud. Pour le secteur situé au sud des voies ferrées du CN, les impacts sonores devraient être de « moyens » à « forts » pour les habitations situées derrière le mur antibruit existant.

2.6.2 Les mesures d'atténuation prévues

Rappelons que, selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, lorsque l'impact sonore de nouvelles routes ou de la reconstruction de celles-ci est jugé significatif, des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles doivent être mises en place. Les mesures d'atténuation doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés, sur une période de 24 heures, le plus près possible de 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ et elles doivent permettre de réduire l'impact sonore résiduel à un niveau jugé non significatif, c'est-à-dire « diminution », « nul » ou « faible ».

Pour la zone 3 (Westmount), aucun impact significatif n'a été déterminé par le MTQ, aucune mesure d'atténuation n'est donc envisagée. Concernant la situation dans la zone 4, bien qu'un impact fort ait été estimé pour un bâtiment sur la rue Saint-Jacques, le MTQ ne prévoit pas mettre en place de mesures d'atténuation puisqu'il s'agit là d'un secteur commercial et industriel, le MTQ estime ce secteur moins sensible au bruit. Les mesures d'atténuation prévues par le MTQ pour les secteurs 1, 2 et 5 sont présentées au tableau 2.

Selon les résultats du MTQ, là où des murs antibruit sont planifiés, aucun impact résiduel « moyen » ou « fort » n'est prévu. Par ailleurs, le MTQ a précisé dans son étude d'impact que les hauteurs et longueurs des écrans antibruit constituent des dimensions minimales à respecter. L'équipe d'analyse comprend donc que ces mesures pourraient être bonifiées.

L'équipe d'analyse tient à souligner que si la reconstruction du complexe Turcot avec les mesures d'atténuation prévues contribue, dans plusieurs cas, à l'amélioration du climat sonore des secteurs traversés, le niveau de gêne demeure présent dans certains secteurs. En effet, pour la majorité des points de mesure des cinq secteurs étudiés, le niveau sonore sur une période de 24 heures dépasse 55 dB(A). À certains points de mesure, le niveau sonore dépasse même 65 dB(A). Ces valeurs dépassent les valeurs guides préconisées par l'OMS afin d'éviter une gêne grave et nous estimons que ces niveaux sonores élevés constituent une source de nuisance pour les riverains.

TABLEAU 2 : SYNTHÈSE DES MESURES D'ATTÉNUATION SONORES PROPOSÉES PAR LE MTQ

Zone sensible au bruit	Secteur sensible où un impact sonore jugé significatif (moyen et fort) est anticipé	Description des mesures d'atténuation sonore proposées
<p>Zone 1</p> <p>Secteur De La Vérendrye (au sud-est de l'échangeur Turcot)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intersection des rues Roberval et Laurendeau; • Au nord de l'avenue de l'Église, entre les rues Hadley et Eadie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mur antibruit de 3,8 m de hauteur et de 850 m de longueur le long des accotements sud des autoroutes 15 et 20 (direction sud) et de la bretelle de sortie du boulevard De La Vérendrye, entre les rues Hadley et York; • Mur antibruit de 2,3 m de hauteur et de 190 m de longueur le long des accotements sud des autoroutes 15 et 20 (direction sud), entre la rue Angers et le boulevard De La Vérendrye.
<p>Zone 2</p> <p>Côte-Saint-Paul (à l'est de l'échangeur Turcot)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rue Cazalais • Rue De Richelieu, entre les rues Saint-Philippe et du Collège; • Rue De Richelieu, entre la rue du Couvent et l'avenue Laporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mur antibruit de 4,3 m de hauteur et de 500 m de longueur le long de l'accotement sud de la bretelle d'entrée de l'autoroute 720, entre les rues Bourassa et de Courcelle. • Mur antibruit de 4,8 m de hauteur et de 385 m de longueur le long de l'accotement sud de l'autoroute 720 (direction est), entre les rues Lenoir et du Collège. • Mur antibruit de 5,3 m de hauteur et de 380 m de longueur le long des accotements sud de l'autoroute 720 (direction est) et de la bretelle de sortie Atwater, entre les rues du Collège et Bourget; • Mur antibruit de 2,3 m de hauteur et de 680 m de longueur le long de l'accotement sud de l'autoroute 720 (direction ouest), entre les rues Sainte-Marguerite et Rose-de-Lima.
<p>Zone 5</p> <p>Montréal-Ouest (à l'ouest de l'échangeur Turcot)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Allée Ronald, entre les avenues Brynmor et Brock Sud; • Entre la rue Elm et l'avenue Vincent. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement de 4,5 à 5,5 m de la hauteur d'une partie du mur antibruit existant dans la portion ouest de la rue Elm; • Mur antibruit de 4 à 5 m de hauteur et de 475 m de longueur, au nord de l'autoroute 20 à l'est du mur antibruit existant; • Mur antibruit de 4 à 5 m de hauteur et de 125 m de longueur le long des accotements nord des bretelles d'accès à l'autoroute 20 et à la rue Richmond.

Source : MTQ, décembre 2008a, annexe C, p. 81; MTQ, février 2009a, p. 48 et MTQ, mars 2010, annexe 3.

Dans le cadre de l'approche corrective privilégiée dans la Politique sur le bruit routier, les zones sensibles où un niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dB $L_{Aeq, 24 h}$ peuvent faire l'objet d'une demande des municipalités afin que des mesures correctives soient mises en place pour atténuer les impacts sonores. La Ville de Westmount aurait d'ailleurs fait une demande auprès du MTQ en ce sens. Dans le contexte du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, l'équipe d'analyse juge pertinent que le MTQ évalue les possibilités pour ne pas détériorer et même diminuer la pollution sonore, en particulier dans le secteur de la ville de Westmount (zone 3).

En conséquence, l'équipe d'analyse estime que le MTQ devrait profiter de la reconstruction du complexe Turcot, et plus précisément d'une partie de l'autoroute 720, pour diminuer les niveaux sonores très élevés de certaines zones sensibles, et ce, même si des impacts moyens ou forts ne sont pas anticipés. Enfin, mentionnons que le MTQ s'est engagé à consulter la population concernée afin de convenir du design, des matériaux et de l'architecture des murs antibruit prévus (MTQ, mars 2010, p. 45).

L'équipe d'analyse considère que le MTQ doit profiter des travaux du réaménagement de l'autoroute 720 pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui pourraient améliorer le climat sonore des zones limitrophes au complexe Turcot. À cet égard, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ poursuive la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente visant la mise œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de l'autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le niveau sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB $L_{Aeq, 24 h}$.

Enfin, rappelons que dans le cas du secteur 1 (De La Vérendrye), le MTQ a, en septembre 2010, revu le concept de construction en remblai pour celui en structure. La décision finale du type d'aménagement (structure ouverte ou mur) n'est pas encore déterminé, mais le MTQ affirme que les modifications apportées au projet dans ce secteur n'ont pas d'incidences sur l'évaluation des impacts sonores puisque l'emplacement de l'autoroute et son profil ne seront pas différents du concept initial. Il ajoute par ailleurs que les mesures d'atténuation prévues dans ce secteur demeurent requises (MTQ, septembre 2010). Pour l'équipe d'analyse, outre le fait que le profil de la route et son emplacement soient demeurés inchangés, elle rappelle que les simulations sur le climat sonore ont été réalisées en fonction d'une construction en remblai et elle considère que de passer d'un type d'aménagement fermé (remblai) à un aménagement ouvert (structure ouverte) pourrait, pour certains endroits de ce secteur, modifier les résultats des simulations sonores. À cet égard, afin de s'assurer que les deux murs antibruits prévus à titre de mesures d'atténuation pour la zone 1 soient bel et bien efficaces, l'équipe d'analyse considère que de nouvelles simulations sonores qui prennent en compte le nouveau type d'aménagement devront être réalisées lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

2.6.3 L'impact cumulatif de la mise en service du complexe Turcot et de la proximité des voies ferrées

Le projet prévoit le déplacement vers le nord des voies ferrées du corridor principal du CN entre la rue de Courcelle et le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue. Le MTQ a réalisé une étude visant à déterminer l'impact cumulatif des bruits de provenance routière et ferroviaire dans les secteurs

où les voies ferroviaires pourraient être déplacées (MTQ, mai 2009e). Les conclusions de l'étude montrent que des résidences situées à l'extrémité sud de la rue Walnut, dans la zone 2, sont touchées de même que des bâtiments situés au sud de la rue Saint-Jacques, dans la zone 4.

Concernant les résidences de la rue Walnut, le MTQ s'est dit favorable à l'implantation d'un écran antibruit. Toutefois, compte tenu du peu d'espace disponible entre l'emprise ferroviaire et les premiers bâtiments dans ce secteur, l'écran antibruit devrait être construit dans l'emprise ferroviaire ou à la limite de celle-ci. Ainsi, pour mettre en place la mesure d'atténuation, le MTQ doit obtenir l'autorisation du CN qui est propriétaire l'emprise. Dans les prochains mois, le MTQ validera la position du CN concernant l'implantation d'un écran antibruit dans son emprise. Quant aux bâtiments de la rue Saint-Jacques, le MTQ n'envisage pas de mesures d'atténuation puisqu'il s'agit d'une zone commerciale.

Le déplacement des voies ferrées du CN près de la rue Walnut jumelé à la reconstruction du complexe Turcot font en sorte que le climat sonore de ce secteur se détériorera. L'équipe d'analyse constate que, en raison du peu d'espace disponible entre l'emprise ferroviaire et les premiers bâtiments dans ce secteur, l'écran antibruit devrait être construit dans l'emprise ferroviaire du CN ou à la limite de celle-ci. Compte tenu que le déplacement des voies ferrées du CN est rendu nécessaire en raison de la reconstruction du complexe Turcot, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit poursuivre ses discussions avec le CN afin de trouver une solution pour ce secteur.

2.6.4 Le suivi en période d'exploitation

Le MTQ prévoit effectuer un suivi du climat sonore en période d'exploitation afin de vérifier la justesse de l'évaluation des impacts et l'efficacité des mesures d'atténuation prévues. Le programme de suivi devra être déposé au MDDEP au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Le MTQ s'est également engagé à produire un rapport sectoriel à la fin de chacun des suivis ainsi qu'un document synthèse des résultats de tous les suivis effectués cinq ans après la mise en service des nouvelles infrastructures. Les résultats des suivis environnementaux seront disponibles sur le site Internet du MTQ.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation du complexe Turcot reconstruit. Les mesures de suivi prévues au programme doivent être réalisées un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'infrastructure. Ce programme doit comprendre des relevés sonores à des endroits représentatifs des zones sensibles et doit prévoir des comptages de véhicules avec classification afin de permettre la caractérisation de la circulation selon des spécifications précises.

Le programme de suivi doit également évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation qui seront mises en place. Des relevés permettant de mesurer de façon précise la réduction des niveaux sonores doivent être effectués un an, cinq ans et dix ans après la mise en place des mesures d'atténuation.

Le programme de suivi du climat sonore doit être déposé au MDDEP au moment de sa demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE.

2.6.5 L'impact sonore de la construction du complexe Turcot

Les travaux de construction et de démantèlement du complexe Turcot devraient s'échelonner sur une période d'environ sept ans. Selon le MTQ, la majorité des travaux seront réalisés en maintenant le service requis pour les usagers, par le maintien de la circulation sur les infrastructures existantes ou sur des structures temporaires. Pour des raisons de sécurité des usagers de la nouvelle infrastructure, le MTQ prévoit effectuer des travaux de démolition la nuit lorsque les infrastructures sous-jacentes seront fermées à la circulation routière. De façon générale, le MTQ prévoit que des journées de travail se dérouleront sur 10 heures du lundi au vendredi. Le concassage des anciennes structures de béton s'effectuera dans la cour Turcot pendant le jour.

Plusieurs participants à l'audience publique du BAPE ont manifesté leurs inquiétudes face aux désagréments qu'ils auront à subir durant toute la période de construction. L'augmentation possible des niveaux de bruit dus au travaux et également celle causée par la circulation des camions ont alimenté leurs craintes.

Les exigences du MDDEP en matière de contrôle des niveaux de bruit pour un chantier de construction sont différentes et plus contraignantes que celles du MTQ. Succinctement, elles peuvent se détailler comme suit : pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Ar, 1h}$)⁴ provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB(A) ($L_{Ar, 1h}$) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB(A). Pour la période du jour (7 h à 19 h), toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ar, 12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants : soit 55 dB(A) ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB(A).

Quant aux exigences du MTQ, les limites sonores suivies dans le cadre d'un chantier de construction routier sont les suivantes :

Période	Niveau sonore L_{10} en dB(A) ⁵
7 h à 19 h	75 dB(A) ou bruit ambiant sans travaux + 5 dB(A);
19 h 01 à 23 h	bruit ambiant sans travaux + 5 dB(A);
23 h 01 à 6 h 59	bruit ambiant sans travaux + 5 dB(A).

Mentionnons toutefois que, dans le cadre du présent projet, le MTQ n'a pas évalué les niveaux sonores qui seront générés par les activités de construction. Cependant, l'initiateur précise que des mesures d'atténuation pourraient être mises en place selon les spécifications du devis de construction. Ce devis pourrait stipuler, entre autres, que l'entrepreneur a l'obligation de

⁴ Le niveau acoustique d'évaluation $L_{Ar, T}$ (où T est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient un niveau de pression acoustique continu équivalent $L_{Aeq, T}$, auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit.

⁵ L_{10} : indicateur qui signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Dans le cas présent, le temps d'échantillonnage est de 30 minutes.

produire et de mettre en place un plan de gestion du bruit de même que de proposer des mesures d'atténuation.

Par ailleurs, il importe de mentionner que les arrondissements et les villes touchées par le projet ont également des préoccupations à l'égard du bruit. Le règlement sur le bruit de la Ville de Montréal a été repris par la plupart des arrondissements dont l'arrondissement Le Sud-Ouest. L'article 20 du règlement spécifie que le comité exécutif peut, par ordonnance, fixer le niveau de pression acoustique du bruit qui, dans les circonstances décrites, ne peut-être dépassé. Le tableau E de l'ordonnance n° 2 détermine des niveaux sonores à respecter selon les lieux habités. Si des plaintes au niveau du bruit sont reçues au bureau de l'arrondissement, un contrôle est effectué afin de voir si les niveaux prescrits sur ordonnance sont respectés.

Quant à la Ville de Westmount, son règlement concernant le bruit encadre les activités susceptibles de produire du bruit plutôt que de prescrire des niveaux sonores à respecter. Ainsi, aucun travail de construction ne peut s'effectuer entre 21 h et 7 h du lundi au vendredi. Le samedi, cette restriction s'applique entre 20 h et 8 h et aucun travail n'est permis le dimanche. L'usage de l'équipement lourd tel que les gros camions de livraison, de béton ou l'équipement d'excavation est également encadré. Ainsi, du lundi au vendredi il est interdit de faire usage d'équipement lourd entre 18 h et 7 h. Le samedi et le dimanche, aucun usage n'est permis.

L'équipe d'analyse constate que les impacts sur le climat sonore en période de construction ne sont pas documentés par le MTQ. Considérant la durée du chantier et le déroulement des travaux de démolition le soir et la nuit près des secteurs résidentiels, l'équipe d'analyse estime que le bruit en période de construction devra être rigoureusement encadré afin de respecter au maximum la quiétude des résidents.

L'équipe d'analyse constate que le MTQ devra s'assurer de respecter les différents règlements des arrondissements et villes portant sur le bruit, avant d'entreprendre ses travaux.

En 2007, lors de travaux de réfection sous l'autoroute 720, une station d'échantillonnage sonore a été installée par le MTQ pendant plusieurs mois à proximité d'une habitation située près de l'intersection des rues Saint-Rémi et Cazalais. Le niveau sonore ambiant (sans travaux) mesuré était en moyenne de 64 dB le jour ($L_{Aeq, 12h}$), de 63 dB le soir ($L_{Aeq, 3h}$), et de 59 dB la nuit ($L_{Aeq, 9h}$). L'équipe d'analyse constate que les niveaux sonores ambiants sont élevés dans ce secteur et que, à cet égard, ils sont assez représentatifs des secteurs résidentiels situés à proximité du complexe Turcot. Ainsi, compte tenu des niveaux sonores ambiants élevés dans ces zones limitrophes aux autoroutes, l'équipe d'analyse estime important que les activités de construction du complexe Turcot n'aggravent pas le climat sonore dans ces zones déjà touchées, et ce, particulièrement en période nocturne. Toutefois, eu égard à l'ampleur des travaux qu'exige la construction du complexe Turcot, l'équipe d'analyse convient que si les limites sonores de jour et de soir du MDDEP sont difficilement atteignables pour le MTQ, à tout le moins, celle de nuit devrait être respectée par le MTQ.

L'équipe d'analyse est d'avis que, en période de construction, le MTQ doit tout mettre en œuvre pour que la nuit (23 h à 6 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure

($L_{Aeq, 1h}$) provenant d'un chantier de construction soit égal ou inférieur au niveau de bruit ambiant sans travaux ($L_{Aeq, 7h}$).

Le MTQ s'est engagé à effectuer un suivi acoustique ponctuel afin de s'assurer que ses opérations ne dépassent pas les niveaux sonores permis et que les mesures d'atténuation sont efficaces. Le programme de gestion du bruit de l'entrepreneur doit d'ailleurs être élaboré afin d'inclure toutes ces exigences. Le MTQ prévoit également réaliser un suivi acoustique en continu à proximité des secteurs sensibles. L'initiateur s'est également engagé à mettre en place un projet-pilote visant à informer la population en temps réel, sur son site Internet, des résultats du suivi, des causes des dépassements et des mesures d'atténuation ou des correctifs appliqués lors du dépassement des seuils permis.

Mentionnons également que le MTQ s'est aussi engagé à effectuer une étude de perception du climat sonore auprès de la population touchée par le projet. Cette étude devra traiter de la perception des résidents face au bruit généré lors de la construction du projet et des mesures d'atténuation mises en place.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ élabore et réalise un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction et de démolition. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit des chantiers. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore des chantiers. Ce programme doit prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige.

Une procédure de communication devra également être mise en place en période de construction afin de permettre aux citoyens d'être informés au sujet de la gestion du bruit du chantier et de formuler des plaintes ou commentaires, le cas échéant.

Le MTQ devra inclure à son programme de suivi du climat sonore, une démarche d'enquête de perception auprès des résidents de la zone d'étude afin de connaître la gêne sonore ressentie en période de construction et de démolition.

2.7 La qualité de l'air et les gaz à effet de serre

2.7.1 La qualité de l'air

L'effet du projet sur la qualité de l'air a fait l'objet d'une analyse par le MTQ. Selon les spécialistes du MDDEP, la méthodologie utilisée par le MTQ dans le cadre de cette analyse est conforme à celle reconnue.

L'impact du projet sur les secteurs résidentiels et récréatifs a été étudié en considérant trois scénarios bien distincts, soit la situation actuelle (2007), la situation qui prévaudrait en 2016 sans le projet et la situation résultant de la réalisation du projet en 2016. Il est à noter que cette analyse a été réalisée en tenant compte de la réduction des émissions en provenance des nouveaux véhicules construits selon les nouvelles exigences environnementales.

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

En deuxième lieu, les concentrations pour la situation actuelle ont été comparées aux concentrations qui seraient obtenues à la suite de la réalisation du projet en 2016. Les prévisions d'achalandage montrent une légère hausse des débits de circulation en 2016. Toutefois, comme le cas précédent, l'effet du projet ne détériore pas la qualité de l'air, au contraire, une légère diminution des émissions serait prévisible comparativement avec la situation qui prévalait en 2007.

Enfin, l'étude a comparé la situation 2016 sans projet et celle avec le projet. Selon les résultats, on constate que la reconstruction du complexe Turcot entraînerait une légère augmentation des concentrations de certains contaminants (CO, NO₂, PM_{2,5}, benzène et formaldéhyde), principalement dans les secteurs immédiats des infrastructures projetées, en raison de la réduction de la hauteur des structures autoroutières. À l'exception du NO₂ qui, sur une base horaire, pourrait présenter par endroits des dépassements des normes sur une base occasionnelle, les concentrations des contaminants dans l'air ambiant, estimées pour 2016, demeurent toutes inférieures aux normes d'air ambiant en vigueur.

L'équipe d'analyse constate que la qualité de l'air dans le secteur du complexe Turcot devrait être peu affectée avec la réalisation du projet, et ce, malgré la reconfiguration des divers tronçons des autoroutes visées et l'abaissement généralisé des structures. Cependant, l'équipe d'analyse tient à souligner que le projet ne permettra pas une amélioration notable de la qualité de l'air. Elle considère que ce sont plutôt les efforts en lien avec l'offre en transport en commun et l'amélioration des performances environnementales des véhicules qui peuvent réellement faire la différence.

2.7.2 Les effets sur la santé

La qualité de l'air à proximité des infrastructures routières et ses effets sur la santé est une préoccupation importante exprimée par les autorités en santé publique et par de nombreux citoyens. C'est dans ce contexte que le MTQ a réalisé une étude des effets du projet sur la santé (MTQ, juin 2009).

Une première partie de l'étude dresse un portrait des effets appréhendés sur la santé de la population vivant à proximité du complexe Turcot tandis qu'une deuxième partie présente les effets appréhendés sur la santé à l'échelle de la région de Montréal. Dans les deux cas, les effets sur la santé sont évalués pour cinq contaminants ou familles de contaminants, soit le monoxyde

de carbone (CO), le dioxyde d'azote (NO₂), les composés organiques volatils (COV), les particules fines (PM_{2.5}) et l'ozone troposphérique (O₃), qui représentent les principaux contaminants émis par le transport routier et pouvant avoir un impact sur la santé humaine.

En ce qui concerne les effets appréhendés du projet sur la santé de la population vivant à proximité du complexe Turcot, l'étude permet de conclure que le projet aura des effets marginaux sur la santé des personnes résidant à proximité de celui-ci.

Quant aux effets appréhendés du projet sur la santé à l'échelle de la région de Montréal, les auteurs de l'étude jugent que, dans l'ensemble, l'impact sur la santé humaine sera nul ou, dans le pire des cas, négligeable puisqu'il n'est pas prévu que le projet modifie de façon significative la capacité autoroutière.

Enfin, une troisième et dernière partie de l'étude présente les résultats d'une évaluation quantitative des bénéfices/inconvénients et des coûts en matière de santé publique liés à la qualité de l'air. Cette partie de l'étude a été réalisée à l'aide d'un outil de calcul mis au point par Santé Canada. Dans l'ensemble, les résultats mis en évidence par cette étude démontrent que les effets associés à la nouvelle configuration qui serait donnée au complexe Turcot sont aussi marginaux.

L'ensemble de cette étude en trois parties a fait l'objet d'une analyse par les spécialistes en qualité de l'air au MDDEP. Ces derniers sont en accord avec les conclusions de chaque partie de l'étude et les méthodologies utilisées. Malgré le fait que l'étude conclut que les impacts du projet sur la santé, à l'échelle locale et à l'échelle régionale, seront négligeables ou nuls, il importe de souligner que le MTQ prévoit un programme de suivi de la qualité de l'air un an et cinq ans après la mise en service des nouvelles infrastructures.

À la suite des modifications apportées au projet en mars 2010, la quasi totalité des résidences situées sur la rue Cazalais ne seront plus acquises et elles se retrouveront rapprochées de l'infrastructure autoroutière par rapport à la situation actuelle. L'effet de ce rapprochement pourrait avoir un impact sur la qualité de l'air des résidents de ces logements. Cet impact n'a cependant pas été évalué par le MTQ.

Les spécialistes du MDDEP et l'équipe d'analyse sont d'avis que le MTQ doit déposer au MDDEP un rapport détaillé des impacts appréhendés de l'aménagement des infrastructures du projet sur la qualité de l'air dans le secteur de la rue Cazalais. Ce rapport doit présenter les concentrations maximales de contaminants dans l'air ambiant établies par modélisation de la dispersion atmosphérique et auxquelles la population vivant à cet endroit sera exposée. Si ces concentrations dépassent les critères d'air ambiant du MDDEP, le MTQ devra mettre en place des mesures d'atténuation appropriées afin d'assurer le respect de ces critères.

Enfin, en période de construction, le MTQ s'engage à mettre en place une série de mesures d'atténuation courantes pour minimiser les impacts appréhendés sur la qualité de l'air associés aux émissions de polluants atmosphériques par les moteurs des engins de chantier ainsi que par la production de poussières générées par la circulation de la machinerie lourde par exemple. De plus, lors des phases de construction du projet, des mesures de surveillance de la qualité de l'air

seront effectuées dans les zones sensibles (résidentielles et récréatives) à proximité du chantier de manière à s'assurer du respect des normes en vigueur.

2.7.3 Les gaz à effet de serre

La phase de construction d'un projet de cette envergure est susceptible d'émettre une certaine quantité de GES dans l'atmosphère. Dans un rapport intitulé *Émission de gaz à effet de serre (GES), estimation préliminaire et approche de compensation* (MTQ, mai 2009), le MTQ dit souhaiter que les émissions de GES reliées aux travaux de reconstruction du complexe Turcot soient comptabilisées et fassent l'objet d'une compensation volontaire afin d'obtenir un bilan carboneutre des activités de reconstruction. Le périmètre fixé pour cette estimation des GES comprend :

- les émissions reliées aux activités de construction sur le site (équipements);
- les émissions associées au transport de tous les matériaux de construction vers le site;
- les émissions associées au transport des matériaux de démolition hors site.

Toutefois, cette estimation exclut les émissions associées aux activités en amont du transport des matériaux telles que l'extraction des matières premières et leur transformation en matériaux de construction ainsi que les émissions liées au transport des travailleurs vers les lieux de travail. Les activités reliées au déplacement des voies ferrées sont également exclues de la présente estimation.

Selon le MTQ, l'approche classique d'évaluation des émissions de GES basée sur l'utilisation de facteurs d'émissions associés à chaque source d'émissions a été retenue. En fonction de l'information disponible, ces facteurs d'émissions peuvent être basés, soit sur la consommation de combustibles fossiles, soit sur les kilométrages parcourus ou les temps d'opération de différents types de machinerie. Au stade actuel de la planification du projet, l'information détaillée sur le transport des matériaux (distance à parcourir) et sur la durée d'utilisation des différents équipements ne sont pas disponibles (MTQ, mai 2009).

Selon les résultats d'une étude et à partir des données actuellement disponibles, les émissions de GES associées aux travaux de reconstruction du complexe Turcot seraient de l'ordre de 17 400 tonnes métriques équivalentes de CO₂. Afin de compenser les GES liés à la construction du projet, le MTQ s'est engagé à mettre en place des mesures afin d'obtenir une neutralité carbone. En effet, en audience publique, il a précisé que son projet « sera le premier chantier du ministère à adopter une approche de neutralité carbone pour sa mise en œuvre. À cet effet, le ministère réserve plus de 300 000 m² de terrain inutilisé pour le reboisement. La différence devra faire l'objet d'autres mesures compensatoires » (transcription, DT1, p. 52). Les autres mesures envisagées par le MTQ pourraient être, par exemple, de transiger des crédits carbones sur les marchés.

Selon le MTQ, puisqu'il s'agit d'une compensation volontaire, la compensation des émissions de GES du projet de reconstruction du complexe Turcot devrait se retrouver dans des marchés totalement volontaires et, pour assurer la crédibilité et la reconnaissance de cette compensation, elle devrait être effectuée en conformité avec un standard internationalement reconnu. Par ailleurs, toujours selon le MTQ, des fournisseurs québécois de services de compensation du carbone devraient être privilégiés afin de maximiser les retombées locales. Une analyse détaillée

des standards possibles, de leurs avantages et inconvénients ainsi que des exigences qui en découlent devra être effectuée avant de prendre une décision quant au choix à ce sujet.

L'équipe d'analyse salue l'initiative du MTQ qui prévoit, de façon volontaire, compenser les émissions de GES engendrées par la construction de son projet.

2.8 Les sols contaminés

Tel que déjà précisé, la cour Turcot est un lieu où de nombreuses activités industrielles se sont déroulées dans le passé. Des volumes importants de sols contaminés, notamment par les hydrocarbures, ont été identifiés lors des études de caractérisation. Comme il s'y est déroulé une activité visée à l'Annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) et que le projet de reconstruction implique un changement d'usage, un plan de réhabilitation du site devra être préalablement approuvé par le MDDEP puisque des contaminants sont présents dans des concentrations excédant les valeurs limites réglementaires.

C'est dans ce contexte que les spécialistes du MTQ ont eu plusieurs rencontres avec ceux du MDDEP concernant la caractérisation et la réhabilitation des terrains contaminés ainsi que la gestion des matériaux de remblai et de déblai dans le cadre du projet. À l'issue de ces rencontres, le MTQ et le MDDEP ont préparé un document qui établit, avec un certain niveau de détail, les principes de réhabilitation et de gestion des sols contaminés dans le cadre de la construction du projet.

Selon le MTQ, le traitement sur place ou hors site des sols contaminés et la réutilisation de sols faiblement contaminés sont des approches privilégiées depuis le début de la planification du projet, et ce, notamment dans le but de réduire les impacts négatifs associés au transport sur de longues distances de quantités importantes de matériaux. L'implantation dans la cour Turcot d'une unité de traitement des sols contaminés aux hydrocarbures pétroliers est envisagée par le MTQ, dans la mesure où il trouvera un avantage économique à le faire. La rentabilité d'un traitement sur place dépend, notamment du volume de matériaux à traiter. Aucune évaluation économique n'a été faite à ce jour puisque les volumes de matériaux contaminés avec des hydrocarbures pétroliers pour l'ensemble du complexe Turcot ne sont pas encore connus. Le MTQ a également débuté la réalisation d'une étude pour évaluer le potentiel de traitabilité des sols affectés par une contamination inorganique. Le MDDEP participe au suivi de cette étude. Enfin, les matériaux nécessaires à la construction du complexe Turcot pourraient provenir de divers chantiers ou de sources d'emprunt situées dans la région de Montréal.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit gérer les sols contaminés et les matières résiduelles devant être excavés de façon à favoriser leur décontamination et leur valorisation en leur faisant subir un traitement approprié permettant de réduire leur niveau de contamination, et ce, lorsque les technologies sont disponibles. Le MTQ doit aussi appliquer les mesures appropriées pour respecter les exigences du MDDEP, notamment celles de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.

2.9 La protection de la prise d'eau de l'usine Atwater et le drainage des infrastructures routières

2.9.1 La protection de la source d'eau potable de l'usine Atwater

Le canal de l'Aqueduc constitue la source d'approvisionnement d'eau brute de l'usine Atwater qui dessert plus de 40 % de la population de l'île de Montréal, soit environ 700 000 personnes. Présentement, une superficie d'environ 1 260 m² de chaussée est érigée en structure directement au-dessus de ce canal. Avec la réalisation du projet, ces structures seront démolies en totalité et la superficie correspondante du littoral sera dégagée de tout empiètement d'infrastructure routière. Afin de minimiser les impacts des travaux de démantèlement des ouvrages existants et de construction sur la qualité de l'eau du canal de l'Aqueduc, le MTQ propose de définir, conjointement avec les représentants de la Ville de Montréal, des mesures d'atténuation assurant qu'aucun matériau de démolition ne se retrouve dans les eaux du canal. De plus, le MTQ s'engage à ce que, à la suite de son approbation par les responsables de la Ville de Montréal et du MDDEP, un programme de surveillance de la qualité de l'eau du canal de l'Aqueduc soit mis en place durant la réalisation des travaux. Le MTQ prévoit que des mesures d'atténuation seront mises en place pour protéger la qualité de l'eau du canal de l'Aqueduc lors de la période d'exploitation du projet. Ces mesures seront soumises au MDDEP pour approbation.

2.9.2 Le drainage

En ce qui a trait à la gestion du volume important des eaux de drainage routier, le MTQ s'engage à répondre aux exigences de la Ville de Montréal et du MDDEP lors de la conception des ouvrages de rétention. Afin de s'assurer qu'il n'y ait aucun rejet dans le canal de Lachine, les bassins de rétention proposés devront être suffisamment volumineux par rapport aux appréhensions relatives à la croissance du nombre et à la violence des événements météorologiques des prochaines décennies. Mentionnons également que tous les travaux concernant la mise en place de conduites d'aqueduc, d'égouts sanitaire et pluvial ainsi que les ouvrages de rétention doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

L'équipe d'analyse est satisfaite des engagements du MTQ à l'égard de la protection du canal de l'Aqueduc et de la gestion du drainage autoroutier.

2.10 De la participation à la concertation

En audience publique, les représentants de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Le Sud-Ouest ont précisé que les instances municipales n'avaient pas participé à la conception et à l'élaboration du scénario retenu par le MTQ. Ce n'est qu'une fois que la décision a été prise que plusieurs rencontres, près d'une cinquantaine, ont pu avoir lieu entre les villes et arrondissements concernés et le MTQ.

En 2004, dans le cadre de l'élaboration de son étude d'opportunité, le MTQ a entrepris une démarche participative qui a pris la forme d'une journée d'étude technique. Différents enjeux tels la sécurité, la circulation, les milieux de vie, les projets de développement ont fait partie des sujets de discussion. Quelque 70 organismes avaient été invités et une quarantaine de personnes

issues de divers organismes⁶ ont pris part à cette démarche qui visait à connaître, notamment la perception des problèmes relatifs aux infrastructures routières, la définition des besoins des participants et les pistes de solutions qu'ils préconisent face à certaines problématiques.

Un concept préliminaire a été élaboré par la suite et a fait l'objet d'une vaste consultation publique à l'automne 2007. Pour donner suite à ces consultations, le MTQ a initié un processus de bonification du projet avec la Ville de Montréal et ses arrondissements, la Ville de Westmount et celle de Montréal-Ouest. Durant un an, divers comités spécifiques ont été mis en place afin de traiter des sujets tels que l'intégration urbaine, la géométrie des infrastructures et les services publics (MTQ, mars 2010).

En audience publique, le MTQ a affirmé qu'il considérait que depuis la détermination de la solution retenue à l'automne 2007, le projet a été enrichi par les nombreuses rencontres et contributions des villes et arrondissements concernés par le projet. À cet égard, il a souligné l'apport important des nombreux partenaires en transport que sont le CN, le CP, l'AMT, la STM et Aéroports de Montréal.

Lors de la présentation de son mémoire devant la commission d'enquête du BAPE, la Ville de Montréal a reconnu les efforts du MTQ pour satisfaire ses différentes demandes. Ainsi, à la demande de celle-ci, certains aspects du projet ont été revus par le MTQ et des mesures d'atténuation et de compensation ont été modifiées. C'est le cas, notamment de l'intégration d'une voie réservée au transport collectif, de l'amélioration des différents accès dans l'arrondissement Le Sud-Ouest, de la reconstruction de logements, de la compensation pour les empiètements et du reboisement. Toutefois, la Ville rappelle que plusieurs parties du concept du projet ne font pas encore l'objet d'un consensus entre les partenaires et elle soutient que des discussions devront se poursuivre afin de trouver des solutions acceptables pour tous. À cet effet, le maire de la Ville de Montréal a précisé en audience publique :

« nous reconnaissons l'urgence et l'importance de reconstruire le complexe Turcot. C'est la raison pour laquelle la Ville offre son entière collaboration au ministère des Transports du Québec. Mais on considère que la conception et la réalisation de ce projet doivent se faire en véritable partenariat régional et en faveur d'une concertation efficace et ouverte » (transcription DT10 p. 4).

À la suite de l'audience publique, le MTQ a rencontré à plusieurs reprises les villes afin de convenir de modifications au projet. La Direction de la santé publique, le Conseil régional en environnement de Montréal et différents partenaires en transport (AMT, STM) ont également été interpellés par le MTQ afin de discuter d'enjeux spécifiques au projet. Par ailleurs, en collaboration avec le MTQ et la Ville de Montréal, deux groupes de travail, l'un touchant le domaine du transport collectif et l'autre l'urbanisme, ont été formés afin de proposer des ajustements au projet en fonction d'une vision de développement urbain. Les modifications apportées ont été présentées précédemment (MTQ, mars 2010).

⁶ Ces participants représentaient les arrondissements et les villes concernés par le projet, des organismes socioéconomiques, communautaires et du milieu des transports ainsi que des organismes liés à l'environnement et à la santé publique (MTQ, 2008a, p. 257).

L'équipe d'analyse souligne les efforts entrepris par le MTQ, particulièrement depuis 2004, pour consulter et informer la population environnante, les élus municipaux et les différentes sociétés de transport sur l'ensemble du projet de reconstruction du complexe Turcot et de ses effets sur le milieu.

Au cours des prochains mois, le MTQ s'engage à poursuivre ses efforts d'information et de concertation avec ses partenaires afin de bonifier le projet. Selon le MTQ, cette démarche de concertation visera à identifier, d'une part, les éléments du projet qui devront être modifiés pour permettre l'ajout de mesures de transport en commun dans le sud-ouest de l'île de Montréal et, d'autre part, à évaluer si le projet dans sa forme actuelle s'arrime avec les visions de développement et d'aménagement de la Ville de Montréal pour le secteur de la cour Turcot et pour le secteur De La Vérendrye. D'ailleurs, au printemps 2010, la Ville de Montréal et le MTQ ont convenu de collaborer pour bonifier le projet. Plusieurs rencontres ont eu lieu depuis et l'aménagement des infrastructures dans le secteur De La Vérendrye était au nombre des sujets de discussion. Une proposition révisée pour l'aménagement de ce secteur entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc a été présentée à la Ville. Cette proposition vise, entre autres, à répondre aux préoccupations soulevées par la population et la Ville de Montréal en ce qui a trait à la perméabilité entre les secteurs urbains situés de part et d'autre de l'autoroute et à la présence de remblais en milieu urbain. Un réaménagement en structure ouverte ou en mur a été présenté à la Ville. Le choix n'ayant pas été arrêté, le MTQ s'est engagé à poursuivre les consultations avec la Ville.

L'équipe d'analyse s'attend aussi que des discussions aient lieu avec les différentes villes et leurs citoyens sur des questions touchant entre autres le projet AccèsLogis Québec, l'aménagement des espaces verts, des emprises et des espaces résiduels. L'intégration visuelle et urbaine des infrastructures et d'autres éléments significatifs du projet tels que les ponts, les places publiques et les murs antibruit devront également faire l'objet de rencontres. Enfin, les éléments de sécurité et de planification des déplacements durant les travaux seront également discutés avec les partenaires concernés.

L'équipe d'analyse est consciente que les préoccupations du MTQ à l'égard de la reconstruction du complexe Turcot peuvent parfois différer de celles des villes. Si les visions de chacun des acteurs interpellés dans ce projet ne sont pas les mêmes, ils ont tous le même désir, soit celui d'améliorer l'intégration du complexe Turcot dans son milieu d'insertion. Pour l'équipe d'analyse, ce souhait est réalisable dans la mesure où un véritable travail de concertation est mené par chacun des acteurs qui a à cœur de mettre en commun ses compétences pour l'amélioration du projet.

Eu égard au caractère structurant du complexe autoroutier Turcot sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal et de la place stratégique qu'il occupera sur le plan des transports pour les prochaines décennies, l'équipe d'analyse estime que la conception du complexe Turcot doit être optimisée afin de remplir à la fois les besoins en transport des personnes et son intégration dans le paysage urbain de Montréal. À cet effet, l'équipe d'analyse recommande que les discussions entre les différents partenaires concernés par le projet et le MTQ se poursuivent afin d'en arriver à établir un accord autour d'éléments qui, encore aujourd'hui, ne font pas consensus.

CONCLUSION

En premier lieu, l'équipe d'analyse conclut qu'une reconstruction complète des structures actuelles du complexe Turcot est nécessaire compte tenu qu'elles sont en fin de vie utile et que les coûts récurrents liés à leur entretien et à leur réparation s'élèvent à plusieurs millions de dollars. En second lieu, considérant que la capacité autoroutière du complexe Turcot est actuellement importante aux plans du transport local et régional, l'équipe d'analyse estime que, dans le futur, celui-ci devra toujours assurer une réponse adéquate aux besoins des citoyens en matière de transport. À cet égard, compte tenu des mesures de bonification associées au transport en commun amenées à la suite de l'audience publique du BAPE, l'équipe d'analyse estime que la capacité autoroutière du futur complexe Turcot est acceptable et devrait répondre aux besoins de la région métropolitaine à long terme. Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet est justifié.

Par ailleurs, le projet a été bonifié à plusieurs égards à la suite des préoccupations soulevées lors de l'audience publique et lors de rencontres avec la Ville de Montréal. À titre d'exemples, mentionnons que le nombre d'acquisitions de propriétés résidentielles a diminué, que des mesures pour favoriser le transport collectif ont été ajoutées, que l'effet d'enclavement des secteurs Côte-Saint-Paul et Cabot a été atténué par l'ajout de deux liens fonctionnels et visuels sous l'autoroute 15 (dans l'axe des rues Hadley et Eadie), que la requalification urbaine dans ces mêmes secteurs est améliorée par le fait que la construction de l'autoroute sera en structure libérant des espaces développables de part et d'autre de l'emprise et qu'enfin des mesures de protection de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques ont été ajoutées.

Cependant, l'équipe d'analyse reconnaît que la conception de certains éléments du projet pourrait être bonifiée davantage en poursuivant les discussions avec les partenaires concernés et la population. À cet égard, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ et la Ville de Montréal devraient poursuivre les discussions sur deux éléments particulièrement structurants du projet. Le premier concerne le concept d'aménagement de l'infrastructure routière du tronçon De La Vérendrye entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Dans ce cas, l'équipe d'analyse est d'avis que les discussions devraient se poursuivre avec la Ville de Montréal afin de convenir du meilleur choix entre un type d'aménagement en structure ouverte ou en mur. Le second sujet d'échanges entre le MTQ et la Ville concerne l'emplacement des infrastructures routières et ferroviaires entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest. L'équipe d'analyse estime que les discussions devraient viser à assurer un développement urbain de la cour Turcot qui tient compte de la planification urbaine.


En outre, d'autres éléments tels le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit, les aménagements paysagers, la vocation des espaces publics et les travaux de reboisement à réaliser de même que les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais, les talus et les murs de soutènement devraient, selon l'équipe d'analyse, faire l'objet d'une consultation non seulement avec les autorités concernées, mais aussi avec la population touchée.

Enfin, l'équipe d'analyse est d'avis que l'autorisation gouvernementale du projet, tel qu'il est actuellement défini, devrait être conditionnelle aux recommandations mentionnées dans le rapport, et ce, afin de le bonifier davantage sur le plan de l'environnement.

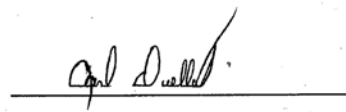
Recommandation

L'analyse environnementale du projet de reconstruction du complexe Turcot permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées.

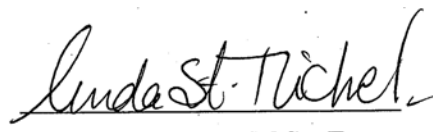
En conséquence, l'équipe d'analyse considère qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement au MTQ afin de réaliser le projet de reconstruction du complexe Turcot, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.



Hervé Chatagnier, géo.
Chargé de projet
Service des projets en
milieu terrestre



Carl Ouellet, sociologue
Analyste
Service des projets en
milieu terrestre



Linda St-Michel, M.Sc. Env.
Analyste
Service des projets en milieu
terrestre

RÉFÉRENCES

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM61, juin 2009, 42 pages.

BÂTIR SON QUARTIER. *Bâtir son quartier*, [en ligne] [<http://www.batirsonquartier.com/>], consulté le 7 juillet 2009.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Transcription de la séance de l'audience publique du 12 mai 2009*, transcription DT2, mai 2009, 88 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, (BAPE, septembre 2009). *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount : Rapport d'enquête et d'audience publique : Rapport 262*, septembre 2009, 127 pages et 2 annexes.

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM80, juin 2009, 9 pages.

CONSEIL RÉGIONAL ENVIRONNEMENT MONTRÉAL. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM96, juin 2009, 24 pages.

FRONT D'ACTION POPULAIRE EN RÉAMÉNAGEMENT URBAIN (FRAPRU). *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM36, juin 2009, 3 pages.

GAUTHIER, Pierre. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM88, juin 2009, 26 pages.

GIRARD, Louise. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM9, juin 2009, 4 pages.

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM3, juin 2009, 36 pages et annexes.

MELANÇON, Francis. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM94, juin 2009, 1 page.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (MRNF, 2006). *L'Énergie pour construire le Québec de demain*, 2006, 103 pages et 3 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1998). *Politique sur le bruit routier*, 10 pages et 1 annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2006). *Le transport des personnes au Québec : Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens, La politique québécoise du transport collectif*, 2006, 59 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, décembre 2008a). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, par Dessau – SM, décembre 2008, 435 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, décembre 2008b). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Annexes*, par Dessau – SM, décembre 2008, 7 annexes, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, décembre 2008c). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE*, par Dessau – SM, décembre 2008, 64 pages et 1 annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ, février 2009a). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Résumé*, février 2009, 79 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, février 2009b). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 2 – Complément d'information*, par Dessau – SM, février 2009, 34 pages et 2 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, avril 2009a). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3 – Complément d'information sur les sols contaminés*, par Dessau – SM, avril 2009, 17 pages et 3 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ, avril 2009b). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Réponses aux questions des participants soumises à la commission du BAPE suite à la première partie de l'audience publique (DQ2)*, juin 2009, 27 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ, avril 2009c). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Précisions concernant la planification gouvernementale, le développement durable, le transport collectif et actif, ainsi que le logement abordable*, avril 2009, 7 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ, mai 2009a). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Bilan des cliniques d'information pour les locataires et propriétaires potentiellement touchés par les acquisitions 3 – 4 mars 2009*, mai 2009, 7 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+ (MTQ, mai 2009b) *Rapport d'étude déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du*

complexe Turcot. 780, Saint-Rémi – Lofts pour artistes. Transformations pour l'implantation du nouvel échangeur Turcot, document DA55, mai 2009, 2 pages et 1 annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS et GESTION TECSULT/BPR (MTQ, mai 2009c). *Émissions de gaz à effet de serre (GES), estimation préliminaire et approche de compensation*, mai 2009, 6 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, mai 2009d). *Projet de reconstruction du complexe Turcot, Présentation du projet*, 11 mai 2009, 82 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, mai 2009e). *Projet de reconstruction du complexe Turcot, Évaluation de l'impact sonore cumulatif de source routière et ferroviaire en période d'exploitation*, 11 mai 2009, 23 pages et 2 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, juin 2009). *Reconstruction du complexe Turcot, Évaluation des impacts sur la santé humaine*, 1^{er} juin 2009, 36 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, mars 2010). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Prise en compte des avis du BAPE et modifications au projet*, mars 2010, 51 pages et 6 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, mai 2010a). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Réponses aux questions supplémentaires du MDDEP relatives aux modifications au projet de reconstruction du complexe Turcot*, mai 2010, 8 pages et 2 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, mai 2010b). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Principes de réhabilitation des terrains et gestion des matériaux*, mai 2010, 23 pages et 3 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, septembre, 2010). *Projet de reconstruction du complexe Turcot – Modifications au projet – Section De La Vérendrye de l'autoroute 15*, 4 pages et 2 annexes.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP, 2006). *Plan d'action 2006-2012 : Le Québec et les changements climatiques : Un défi pour l'avenir*, juin 2006, 38 pages et 1 annexe.

MOBILISATION-TURCOT. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM46, juin 2009, 13 pages.

POPIR-COMITÉ LOGEMENT. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM44, juin 2009, 10 pages.

REGROUPEMENT INFORMATION LOGEMENT. *Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'enquête et l'audience publique du projet de reconstruction du complexe Turcot*, mémoire DM23, juin 2009, 9 pages.

SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC. *Programme AccèsLogis Québec – dépliant*, avril 2007, 3 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2004a). *Plan d'urbanisme de Montréal*. 273 pages, plusieurs parties et 4 annexes.

VILLE DE MONTRÉAL (2004b). *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, 34 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, mai 2008, 140 pages et 9 annexes.

VILLE DE MONTRÉAL (2009). *Reconstruction du complexe Turcot : Mémoire de la Ville de Montréal présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 16 juin 2009, 24 pages et 3 annexes.

VILLE DE MONTRÉAL (2010). *Turcot : Un projet urbain durable pour le XXI^e siècle*, Non paginé.

VILLE DE MONTRÉAL-OUEST (2009). *Plan d'urbanisme de Montréal-Ouest*, 54 pages.

VILLE DE WESTMOUNT (2007). *Plan d'urbanisme de Westmount*, 36 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (Service de la qualité de l'atmosphère);
- la Direction des politiques en milieu terrestre (Service des lieux contaminés);

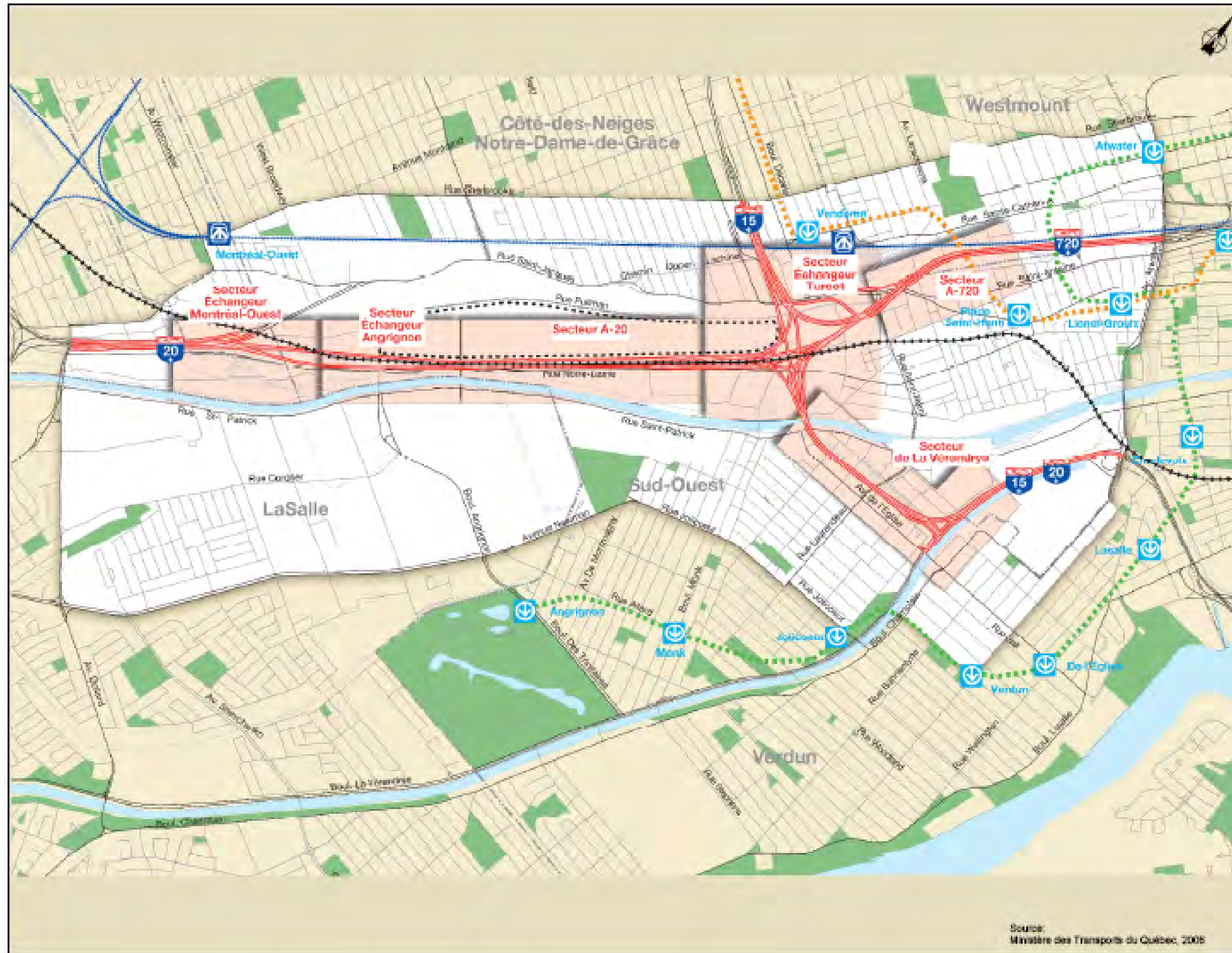
et les ministères suivants :

- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère du Tourisme.

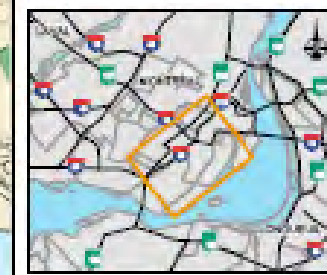
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2007-05-15	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2007-06-13	Délivrance de la directive
2008-04-15	Réception de l'étude d'impact
2008-07-11	Transmission d'un premier document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2008-08-18	Transmission d'un second document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2008-12-09	Réception de l'étude d'impact révisée
2008-12-09	Réception de l'addenda n° 1
2009-03-06	Réception de l'addenda n° 2
2009-03-23	Transmission d'un troisième document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2009-03-24 au 2009-05-07	Période d'information et de consultation publiques
2009-04-03	Réception de l'addenda n° 3
2009-05-11 au 2009-09-11	Période d'audience publique
2010-03-24	Réception à la Direction des évaluations environnementales du document « Projet de reconstruction du complexe Turcot – Prise en compte des avis du BAPE et modifications au projet »
2010-05-18	Réception des réponses aux questions supplémentaires
2010-05-31	Réception du document sur les sols contaminés
2010-10-01	Réception du document portant sur les modifications de la section De La Vérendrye de l'autoroute 15

ANNEXE 3 : COMPLEXE TURCOT ACTUEL



Source :
Ministère des Transports du Québec, 2008



DESSAU	
CLIENT :	Transport Québec
PROJET :	Projet de reconstruction du complexe Turcot
TITRE :	Figure 2 Composante du réseau routier actuel
DRESSÉ PAR :	Genevieve Cappelet
VÉRIFIÉ PAR :	Hélène Mizer
APPROUVÉ PAR :	Sylvie Odeh
DESIGN NO :	0604P01200-170-0M4000-01
PROJET NO :	0604P01200-170-0M4000-01
NO PROJET MTD :	15440808
NO DOSSIER MTD :	8500-05-0001
DATE :	Septembre 2008
ÉCHELLE :	0 200 400 600 800m

