



**Association des ingénieurs-conseils du Québec
(AICQ)**

Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement (BAPE)**

Juin 2009

Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal,

Montréal-Ouest et Westmount

Audiences publiques du 16 juin à Montréal

1. Présentation de l’AICQ	3
2. Intérêt dans le projet.....	3
3. Appréciation du projet.....	4
3.1. Aspect économique.....	4
3.2. Aspects environnementaux.....	6
3.3. Un effort important pour la qualité de vie des résidents.....	9
Conclusion	11

1. PRÉSENTATION DE L'AICQ

L'Association des ingénieurs-conseils du Québec (AICQ) représente 52 firmes d'ingénierie qui ont à leur emploi plus de 20 000 personnes dans toutes les régions du Québec, soit près de 95 % de la main-d'œuvre de ce secteur d'activité.

Fondée en 1974, l'AICQ regroupe des firmes de toutes tailles qui offrent une gamme variée de services professionnels allant des études environnementales à la conception et la préparation des plans et devis, jusqu'à la gestion de projets et à l'analyse de systèmes. Grâce à son expertise dans les grands secteurs de l'économie, l'industrie québécoise du génie-conseil génère un chiffre d'affaires annuel de plus de 3 milliards de dollars. De plus, les firmes québécoises sont actives partout au Canada et à l'étranger et jouissent d'une expertise reconnue à travers le monde. Elles contribuent en fait à 50% des exportations canadiennes de services d'ingénierie.

Partenaire important de l'évolution des connaissances en matière de réalisation d'ouvrages d'art dans le domaine du transport, le génie-conseil demeure un partenaire de premier plan dans la réalisation de projets majeurs d'abord au Québec, mais aussi partout dans le monde.

Au fil des ans, les ingénieurs-conseils québécois ont développé un savoir-faire dans tous les domaines liés aux transports, notamment au niveau des routes et autoroutes, des échangeurs, de la réhabilitation de structures, de la sécurité routière et des plans de réfection des infrastructures. Le secteur du transport représente pour près de 10 % des activités du génie-conseil québécois.

2. INTÉRÊT DANS LE PROJET

L'intérêt de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec pour le projet du complexe Turcot est lié au rôle de ses membres dans le développement des infrastructures. Leurs connaissances et expertises les rendent aptes à répondre aux exigences du développement durable dans un contexte de système de transport complexe réalisé dans un milieu fortement

urbanisé. En matière de transport, les ingénieurs-conseils du Québec reconnaissent l'importance d'adopter un ensemble de mesures destinées à diminuer l'impact des transports sur l'environnement dans une approche de développement durable.

Dans cette optique, le génie-conseil demeure un partenaire qui permet d'innover et d'utiliser les technologies de pointe. C'est ensemble que nous réussirons à assurer la pérennité du savoir-faire québécois en matière de transport et, en fin de compte, garantirons le meilleur réseau de transport aux Québécois. D'ailleurs, l'Association des ingénieurs-conseils du Québec est heureuse de l'effort soutenu fourni par plusieurs de ses firmes membres, qui travaillent en étroite collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de préserver l'intégrité structurale des nombreux ouvrages dans cet échangeur, et ce, dans l'attente de sa reconstruction dans les meilleurs délais.

3. APPRÉCIATION DU PROJET

3.1. ASPECT ÉCONOMIQUE

Par ses caractéristiques et son emplacement, le complexe Turcot constitue un projet vital au développement économique de la région de Montréal et du Québec. Il est situé à proximité du centre-ville, comprend quatre échangeurs et assure les liens entre l'axe est-ouest (A- 20/720) et l'axe nord-sud (A-15) pour la partie sud-ouest de l'île. L'échangeur dessert également les usagers des ponts Champlain et Honoré-Mercier qui se dirigent vers le nord ou plus à l'est. C'est également la porte d'entrée des gens qui arrivent de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau et qui doivent se rendre au centre-ville. Il constitue finalement un pivot majeur pour le transport des marchandises tant au niveau local, régional, national que nord-américain.

La reconstruction du complexe Turcot est essentielle et incontournable compte tenu de son rôle stratégique dans l'ensemble du réseau routier montréalais. Son importance est telle que lors de l'analyse des différentes options de reconstruction, l'impact des travaux sur la circulation est rapidement apparu comme un critère d'analyse prioritaire. La performance d'une partie importante du réseau autoroutier de la région métropolitaine est ici en cause pour plusieurs années.

La capacité routière du Complexe ne peut être remise en cause puisqu'elle est liée à celle des autres composantes du réseau et que le projet est planifié sur un horizon de 75 ans. Contrairement aux projets de développement où le Ministère doit déterminer la capacité optimale de l'infrastructure, les possibilités d'intervention pour un projet de reconstruction de structures qui relient plusieurs autres équipements sont limitées si on ne veut pas mettre en péril l'efficacité du système.

À plus long terme et de façon générale, la présence et la qualité des infrastructures routières sont des facteurs de localisation pour plusieurs entreprises. Un projet qui viendrait augmenter les coûts de transports risquerait d'avoir un impact négatif sur l'activité économique du secteur touché. Dans le cas du complexe Turcot, c'est la compétitivité de toute la région métropolitaine qui pourrait être affectée. L'économie de la région de Montréal, tout particulièrement son secteur manufacturier et de distribution, est plus sensible aux infrastructures de transport que le seraient les régions où ces activités sont moins importantes.

Par ailleurs, du point de vue de l'économie locale, la reconstruction du complexe Turcot permettra de récupérer environ 260 000 mètres carrés de terrains, de les rendre disponibles pour du développement et éventuellement de les mettre en valeur. Cette mise en valeur permettra de :

- rehausser l'image de la ville;
- valoriser des biens immobiliers existants en périphérie et induire de nouveaux développements industriels, institutionnels et commerciaux;
- créer des retombées fiscales pour divers paliers de gouvernement;
- créer un momentum et une synergie favorable à la poursuite du développement sur les terrains libérés et son éventuel débordement sur les quartiers environnants.

Il faut toutefois préciser que d'autres efforts devront être consentis pour développer le secteur; la reconstruction du complexe Turcot est une condition nécessaire, mais non suffisante.

3.2. ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Tout au long de la conception des nouvelles infrastructures, les besoins et les préoccupations des acteurs du milieu exprimés lors de rencontres d'organismes communautaires, économiques, environnementaux, institutionnels, industriels, commerçants et des citoyens ont été pris en compte. Plusieurs mesures d'atténuation efficaces ont été proposées pour les différentes phases de conception, de construction et d'exploitation du complexe Turcot afin d'assurer l'intégrité des milieux naturels ainsi que la santé et la sécurité de la population. Le projet de reconstruction du complexe Turcot a été conçu de manière à mieux intégrer les infrastructures de transport routier collectif et ferroviaire dans le milieu de vie. Il offre une opportunité intéressante pour le développement d'un vaste terrain vacant, la cour Turcot, en y améliorant l'accessibilité. Les concepteurs ont aussi prévu des mesures préférentielles de transport en commun dans l'axe de la rue Notre-Dame et la possibilité d'y construire une voie réservée pour desservir les futurs développements dans la cour Turcot. De plus, le projet prévoit l'ajout d'une voie réservée pour le transport collectif au centre de l'autoroute 20, entre la limite ouest du projet et l'échangeur Turcot, voie qui se prolongera sur le futur boulevard Pullman pour rejoindre les stations de métro. Le projet prévoit également des aménagements pour les piétons et les cyclistes sur le réseau routier local réaménagé dans le cadre du projet.

Phase de conception

Comme le démontre l'étude d'impact sur l'environnement, dès le début de la conception du projet de reconstruction du complexe Turcot, les principes du développement durable ont été pris en considération par le ministère des Transports du Québec. Plusieurs des grandes orientations conceptuelles de ce projet sont d'ailleurs basées sur ces principes et diverses mesures d'atténuation et de bonification ont également été proposées pour limiter les nuisances liées à la présence des infrastructures routières dans le milieu. Le Ministère a favorisé une vision à long terme en considérant l'ensemble du cycle de vie du projet. La durabilité de l'infrastructure proposée dans le projet de reconstruction du complexe Turcot, estimée à plus de

75 ans, permettra la diminution des coûts d'entretien pour les générations futures, la sécurité des usagers et des riverains ainsi que l'amélioration de la qualité de vie par une meilleure intégration du projet dans le milieu.

Le projet proposé permet de réduire le plus possible les impacts du transport et l'apport de matériaux de rebuts dans des sites d'élimination situés en dehors du chantier. Ainsi, la réutilisation des matériaux de démolition sur le site même du complexe Turcot sera privilégiée. Aussi, des bassins de rétention nécessaires à la gestion des eaux de ruissellement seront réalisés avec un souci d'intégration paysagère et d'amélioration des habitats fauniques, et de façon à adapter ces éléments à la topographie tout en respectant les exigences de la Ville de Montréal et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

De plus, afin de respecter les exigences en matière d'exposition au bruit, des murs antibruit seront érigés à divers endroits le long de l'infrastructure. D'autres mesures telles que la plantation massive de végétaux, la réduction de la circulation de véhicules lourds dans les zones résidentielles et la mise en place d'un réseau multifonctionnel au pied de la falaise Saint-Jacques sont des exemples patents de l'intégration des principes du développement durable par le MTQ dans la conception du complexe Turcot.

Phase de construction

Une série de mesures d'atténuation seront mises en place par le MTQ lors de la reconstruction du complexe Turcot. À titre d'exemple mentionnons : la mise en œuvre de pratiques environnementales telles que le nettoyage des rues, l'arrosage des structures lors de la démolition, l'installation d'écrans acoustiques temporaires, l'utilisation d'abat poussière et de systèmes anti-pollution opérationnels sur la machinerie qui répondent aux normes acceptées, le concassage du béton dans des sites prévus en dehors des zones résidentielles, le déboisement minimal dans la falaise Saint-Jacques, la revégétalisation des sols et des remblais, l'installation d'une signalisation adéquate, etc.

Phase d'exploitation

Finally, during the operation of the complex, measures will allow to minimize the impact apprehended associated with the presence of the highway on the quality of the water and the vegetation. In effect, in addition to conforming to the new Code of practice for salts of roads (Environment Canada, 2004) for the maintenance activities, the MTQ plans to develop a Quebec plan of environmental management of salts of roads which could serve as a model to all the managers of salts of roads of the province. Simultaneously, the MTQ wishes to apply the ecological management approach of the vegetation which consists essentially to let the local flora flourish instead of using the traditional maintenance method which favors the systematic mowing of the highway shoulders, from the road to the ditch and sometimes even up to the limit of the right-of-way.

In order to ensure the integration of the mitigation measures and other environmental considerations in the plans and estimates of construction and the integral application of the mitigation measures during the construction works, the surveillance and follow-up programs will be developed and put into application throughout the realization of the project.

Simultaneously, in a concern to subscribe to the principles of sustainable development, the MTQ wishes that the greenhouse gas emissions (GES) related to the reconstruction works of the complex Turcot be accounted for and be the subject of a voluntary compensation in order to obtain a carbon neutral balance.

Despite the fact that all the reconstruction projects of the complex Turcot raise questions at the environmental and social level, it remains no less that the proposed highway project integrates, in the measure of the possible, the principles of sustainable development and proposes effective and achievable measures to reduce the environmental impacts it will generate.

3.3. UN EFFORT IMPORTANT POUR LA QUALITÉ DE VIE DES RÉSIDENTS

Le projet démontre un souci de réduire au minimum les impacts sur la qualité de vie des résidents locaux lors de la réalisation du projet. Un chantier de l'ampleur de celui du Complexe Turcot pourrait avoir des impacts majeurs sur la circulation. Les ingénieurs préconisent d'abaisser les principales structures pour bénéficier des avantages suivants :

- permettre aux entrepreneurs de travailler sous les structures existantes tout en conservant les voies de circulation fonctionnelles, ce qui aura pour avantage de permettre la réalisation de la majorité des travaux de jour réduisant de ce fait ceux de nuit. Un choix judicieux qui réduira le bruit généré durant le chantier;
- réduire les impacts visuels des ouvrages en facilitant la réalisation d'aménagements paysagers de qualité permettant de séparer des milieux hétérogènes. Par exemple, citons l'échangeur de La Vérendrye près duquel on retrouve un secteur résidentiel à l'ouest et un secteur fortement industriel à l'est. À long terme, les aménagements paysagers vieilliront beaucoup mieux que tout autre aménagement routier et masqueront davantage les liens autoroutiers;
- le déplacement des principales voies de circulation au nord de la cour Turcot aura aussi un impact fort positif sur le bruit pour les habitants du Sud-Ouest tout en facilitant la mise en valeur de terrains fort intéressants.

Une démolition de masse sera réalisée à la fin des cinq années de travaux. Il est à noter que ce type de démolition s'effectue généralement plus rapidement et engendre moins de désagréments pour les résidents qu'une démolition de petite envergure qui utilise de petits équipements.

D'ailleurs, le MTQ propose de mettre en place un système d'information afin de renseigner la population sur le déroulement des travaux. Ce système comprendra également une procédure de communication permettant aux citoyens de formuler des plaintes ou commentaires, le cas échéant, tout au long du projet.

Une gestion des déplacements locaux améliorée

La gestion de la circulation locale proposée est tout à fait en harmonie avec le plan de transport de la Ville de Montréal qui vise à réduire les circulations de transit nuisibles dans les rues résidentielles et à favoriser une circulation fluide sur le réseau artériel. Les déplacements non motorisés ont aussi une place de premier plan dans ce mégaprojet. Les résidents ressortiront gagnants grâce aux nombreuses améliorations qui seront apportées à leurs réseaux de proximité. À titre d'exemple, le prolongement du boulevard de La Vérendrye corrigera une brisure du tissu urbain et permettra aux cyclistes et piétons de Verdun et du Sud-Ouest de bénéficier d'un lien amélioré pour rejoindre le canal Lachine.

Le projet corrige aussi plusieurs irritants du réseau routier pour les résidents en facilitant l'accessibilité aux axes routiers urbains depuis le réseau supérieur. On peut citer les exemples des échangeurs Notre-Dame / Angrignon et de La Vérendrye qui seront plus fluides, plus simples et beaucoup mieux adaptés aux divers modes de transport.

Une place importante pour les modes de transport actifs

Depuis de nombreuses années, les projets d'amélioration du réseau se réalisent avec le souci d'intégrer les divers modes de transport et doivent faciliter les modes de transport actifs. Ces derniers étaient certes une préoccupation pour les concepteurs et nous observons qu'ils seront au cœur du nouveau projet. Les cyclistes et piétons pourront profiter d'infrastructures améliorées ou nouvelles et, surtout, beaucoup mieux adaptées à leurs besoins : trottoirs élargis, voire nouveaux, corrections de liens cyclables existants, ajouts de liens manquants, etc. Le projet illustre le souci du Ministère de mieux intégrer les modes de transport actifs aux milieux urbains lors de projets d'envergure, tel que souhaité par la population.

5. CONCLUSION

L'appui de l'AICQ au projet s'articule autour des considérations suivantes :

- Le complexe Turcot est un lien vital du cœur économique de Montréal et du Québec. Compte tenu de son importance stratégique dans l'ensemble du réseau routier montréalais et de son état actuel d'usure, il doit être réalisé le plus rapidement possible;
- Le Complexe Turcot a été construit il y a plus de 40 ans, ce qui fait qu'il a pratiquement atteint la fin de sa vie utile;
- Le ministère des Transports du Québec a privilégié une approche intégrant les principes du développement durable tant au moment de la réalisation du projet que durant l'ensemble de son cycle de vie;
- Un ensemble de mesures ont été prévues afin d'atténuer les impacts du projet sur la population locale et de permettre d'améliorer leur qualité de vie. De plus, le MTQ propose de mettre en place une procédure de communication permettant aux citoyens de formuler des plaintes ou commentaires, le cas échéant, tout au long du projet;
- Tout en conservant la capacité routière du Complexe, le projet prend en compte le développement des modes de transport collectifs et actifs et remet à la collectivité des terrains de façon à permettre la mise en valeur de ce secteur de Montréal.

L'AICQ juge que la réalisation de ce projet, de par les particularités qu'il présente tant au plan technique qu'au niveau de son intégration dans le milieu, permettra aux ingénieurs-conseils du Québec de mettre à contribution leur expertise acquise ici et à l'étranger et ainsi apporter une valeur ajoutée certaine au projet.