



**MÉMOIRE SUR  
LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU  
COMPLEXE TURCOT**

déposé dans le cadre des audiences publiques

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

Juin 2009

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. LA NÉCESSITÉ DE RECONSTRUIRE RAPIDEMENT LE COMPLEXE TURCOT POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ ET DE FLUIDITÉ.....	3
2. LE RÔLE ESSENTIEL DU COMPLEXE TURCOT POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.....	4
3. LA NÉCESSAIRE INTÉGRATION DU PROJET DANS L'ORIENTATION CLAIRE DE LA COMMUNAUTÉ MONTRÉLAISE : LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE.....	8
4. L'IMPORTANCE DE S'ASSURER DE LA COHABITATION HARMONIEUSE ENTRE LES FONCTIONS URBAINES.....	9
5. PROFITER DE LA RECONSTRUCTION POUR PROPOSER UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE GRANDE QUALITÉ.....	11
6. LA NÉCESSITÉ DE MESURES DE MITIGATION EFFICACES.....	12
CONCLUSION.....	13

## INTRODUCTION

La Conférence régionale des élus de Montréal regroupe les leaders politiques et socioéconomiques de l'île; elle a pour mandats de favoriser le développement de son territoire par une approche concertée et d'agir comme interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional.

Les interventions de la CRÉ de Montréal s'inscrivent dans le cadre du *Plan d'action quinquennal de développement 2005-2010, Innover pour se développer*. Ce plan est le fruit d'une année de réflexion, de consultation et de concertation des acteurs régionaux. Il propose la vision d'une île de Montréal prospère et solidaire : une région qui mise sur la créativité et la capacité d'innovation de ses habitants pour assurer son développement et améliorer la qualité de vie de l'ensemble de sa population.

Ce plan met en lumière deux défis à concilier dans la région montréalaise : hausser le niveau de vie de la population et améliorer la qualité de vie montréalaise, et cela, dans le respect des générations actuelles et futures. L'exploitation des ressources internes et externes à la région doit donc se faire dans une perspective de développement durable.

« Les villes et les agglomérations urbaines sont aujourd'hui les nouveaux terrains privilégiés pour la mise en œuvre d'objectifs nationaux et internationaux de développement durable. La perte de qualité de l'environnement urbain doit être maîtrisée. D'une part, parce que celle-ci tend à exacerber certains problèmes sociaux (pauvreté, insécurité, chômage, etc.) et à devenir alors une menace pour la qualité de vie des citoyens. D'autre part, parce que la qualité de l'environnement urbain devient un atout en faveur de l'attractivité de la région, à l'échelle canadienne et internationale.»<sup>1</sup>

Le développement économique de Montréal ne peut se concevoir sans des moyens de transport performants, qui tiennent compte de l'environnement, qu'il s'agisse du transport des personnes ou du transport des marchandises. C'est cette perspective que la CRÉ de Montréal veut soumettre au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot. Étant donné sa localisation stratégique et son niveau d'utilisation, une intervention majeure sur cet ensemble doit être considérée en abordant les diverses dimensions d'un développement intégré.

La dimension économique n'est pas un absolu. Dans une perspective de développement durable, elle doit être modulée par les dimensions environnementales et sociales. A contrario, elle ne peut être occultée. C'est une évidence de rappeler que la qualité de vie est tributaire de l'activité économique.

Nous nous attacherons à montrer, dans ce mémoire, que le transport des marchandises est essentiel à la vitalité de la région de Montréal et au bien-être de sa population, et soumettrons que cette dimension doit être prise en compte dans la reconstruction du complexe Turcot. Nous appuyons les orientations que la Ville de

---

<sup>1</sup> Plan de développement 2005-2010 « Innover pour se développer », page 49

Montréal a présentées au BAPE, notre point de vue aborde une dimension complémentaire.

La CRÉ de Montréal ne se pose pas en spécialiste des infrastructures. Elle est toutefois d'avis que la reconstruction du complexe doit se faire sans délai. Elle invite le ministère des Transports du Québec, qui possède toute l'expertise requise à ce chapitre, à rechercher le meilleur équilibre possible entre les fonctions de transport et d'aménagement du territoire.

La conception de la ville a changé depuis 40 ans, le mode de consommation de la population aussi; les attentes face à la qualité de l'environnement dans lequel nous vivons ont pris de l'importance. Le projet du MTQ doit s'inscrire dans l'orientation claire qu'a prise la communauté montréalaise de réduire la dépendance à l'automobile.

Ce projet est l'occasion de doter Montréal d'infrastructures de transport performantes, indispensables à son développement, conçues pour répondre aux besoins d'une collectivité résolument tournée vers le XXI<sup>e</sup> siècle.

## 1. LA NÉCESSITÉ DE RECONSTRUIRE RAPIDEMENT LE COMPLEXE TURCOT POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ ET DE FLUIDITÉ

Le complexe Turcot est un nœud de communication stratégique pour le développement économique de Montréal, voire de tout le Québec, au carrefour des autoroutes 15, 720 et 20. Chaque jour, quelque 280 000 véhicules, dont 30 000 camions!<sup>2</sup>, y circulent. Après plus de 40 ans d'utilisation, il est devenu inévitable de refaire cette structure de béton, pour des raisons de sécurité et de fluidité du transport des personnes et des marchandises.

Ainsi, selon les données fournies par le ministère des Transports du Québec (MTQ), le nombre moyen de jours d'intervention pour réparation dans le complexe a été inférieur à 10 par année entre 2000 et 2004. Depuis 2004, ce nombre est en croissance pour atteindre plus de 100 jours en 2007 et 2008.<sup>3</sup> À ce stade de détérioration, les travaux de colmatage ne peuvent suffire et il serait irresponsable de ne pas reconstruire rapidement un ouvrage de cette importance.

Par ailleurs, deux études réalisées par le MTQ montrent que les coûts de la congestion pour le Grand Montréal ont augmenté de 50 % entre 1998 et 2003, années de référence des études. C'est sur l'île de Montréal que l'augmentation a été la plus marquée, les voies autoroutières et les grandes artères étant les plus touchées. Or, le nombre d'automobiles, de camions et d'autobus en circulation n'a augmenté que de 8 % durant la même période, ce qui montre bien la saturation du réseau en certains points.

Un réseau routier doit être fluide; il en va de son efficacité. Mais c'est aussi une question de sécurité. Sécurité au quotidien d'abord : on pense aux besoins des véhicules prioritaires, ambulanciers, policiers, pompiers, qui doivent intervenir rapidement, sans être entravés par la congestion. La fluidité du réseau doit aussi être vue, dans une perspective plus large, comme une composante essentielle d'un plan de sécurité publique.

Pour ces raisons, la CRÉ est d'avis qu'on ne peut pas repousser la reconstruction d'un complexe autoroutier dont la structure rencontre les normes de sécurité et dont la capacité répond à la fois aux impératifs économiques d'une métropole et aux besoins de sa population en termes de qualité de vie.

De plus, quelque soit la reconfiguration du complexe envisagée, la CRÉ de Montréal estime que le scénario doit avoir pour effet de réduire la congestion routière, sans augmenter le nombre d'automobiles à un seul passager y circulant, notamment en prévoyant des infrastructures favorisant le transport collectif.

**La CRÉ de Montréal soutient qu'il est grand temps de reconstruire le complexe Turcot pour des questions de sécurité d'abord, mais aussi d'amélioration de la fluidité. Le projet doit s'inscrire dans les orientations de la région en favorisant les transports collectifs.**

2 Christian Bolduc, « Ce qui se passe dans le monde du transport », L'Écho du transport, Mars 2009, p.12.

3 Ministère des Transports du Québec, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, p.26.

## 2. LE RÔLE ESSENTIEL DU COMPLEXE TURCOT POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le Grand Montréal est reconnu dans toute l'Amérique du Nord comme plaque tournante du transport des marchandises. Ce rôle a été reconnu dans le Plan d'urbanisme, le Plan de transport et la Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal et dans la Vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Cette vocation n'est pas fortuite, elle tient à la présence de quatre modes de transport des marchandises très performants et qui, de plus, sont fortement intégrés entre eux. Les connexions intermodales entre ces modes sont aussi d'une grande efficacité, particulièrement celles entre le port de Montréal et les modes ferroviaires et routiers. La qualité de ces connexions est directement responsable du fait que le Grand Montréal constitue le lien le plus rapide vers le marché du Midwest américain.

En juillet 2007, une entente a été signée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements de l'Ontario et du Québec visant à élaborer une stratégie de la *Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec* et proposer un plan d'action pour améliorer la compétitivité du corridor. La CRÉ de Montréal appuie fortement et collabore à cette initiative.

Le corridor de commerce, dont le complexe Turcot constitue un des nœuds, dessert 60% de la population du Canada et offre un accès direct à 135 millions de consommateurs nord-américains dans un rayon de 1 000 kilomètres, soit à moins d'une journée de transport. Les réseaux de transport, entièrement intégrés aux réseaux nord-américains, constituent des atouts stratégiques pour la Porte continentale et pour Montréal.

Depuis plus d'une décennie, le commerce mondial, a connu des transformations rapides et profondes. Les ententes internationales de libéralisation des échanges et la création d'espaces géopolitiques consolidés, la montée en puissance de la Chine et de l'Inde, mais aussi les changements de paradigmes qui soutiennent les pratiques commerciales, que ce soit la livraison juste-à-temps, les chaînes d'approvisionnement mondiales, le commerce intégratif, tous ces facteurs contribuent à une économie mondiale de plus en plus intégrée et compétitive. Cette recherche d'une compétitivité à tous les maillons de la chaîne rend primordiale la fluidité du transport des marchandises dans la région.

Aujourd'hui, la chaîne intermodale d'approvisionnement des biens s'appuie grandement sur le camion pour la desserte locale, au début et à la fin de la chaîne logistique. Plus particulièrement dans le Grand Montréal, le camionnage est essentiel au service quotidien des aéroports, du port et des cours de triage dans le cadre des livraisons juste-à-temps. Plus de 70 % des mouvements de camion de la Région métropolitaine de recensement (RMR) ont l'île de Montréal comme origine ou destination.

La logistique de distribution a changé. Elle est passée d'une économie de production de masse à une économie de *personnalisation* de masse où l'objectif est « *d'offrir une gamme étendue de produits à des prix raisonnables et d'avoir juste ce qu'il faut*

*en tablettes pour répondre à la demande jusqu'au prochain regarnissage, que l'on veut de plus en plus rapproché. »<sup>4</sup>*

Avec l'évolution de la logistique dans les entreprises, on observe « *une importance accrue accordée à la fiabilité du transport, à la vitesse, aux facteurs qualitatifs et à la capacité d'offrir des services sur mesure, même si la variable prix du transport demeure également importante. »<sup>5</sup>*

Le complexe Turcot est au cœur de ces activités, alimenté par d'autres artères importantes pour le camionnage comme le Pont Champlain, le pont le plus achalandé au Canada avec environ 14 000 camions par jour, le pont Mercier, avec plus de 5 000 camions et l'autoroute Métropolitaine, avec à peu près 15 000 déplacements de camions par jour.

Son importance économique est considérable. La valeur annuelle des importations et exportations internationales du Québec s'élève à 117 milliards de dollars, dont la très grande partie réalisée dans la région de Montréal (Figure 1). C'est la deuxième plus importante zone commerciale du Canada, derrière la région sud de l'Ontario, fortement tournée vers les États-Unis, et bien avant la Colombie-Britannique et la région de Vancouver, ouverte sur l'Asie. La grande région de Montréal compte près de 50 % de ces échanges économiques du Québec et 50 % des emplois qui y sont reliés.

Le commerce extérieur effectué par camion se fait d'abord avec l'Ontario. En effet, 57 % des déplacements externes concernent le marché Québec-Ontario. Celui entre le Québec et les États-Unis en représente 37 %. Une grande partie de ces déplacements provient ou se destine au Grand Montréal<sup>6</sup>. Le complexe Turcot se retrouve au centre de grandes zones génératrices de déplacements de marchandises comme le centre-ville de Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent et Dorval, qui représentent les plus importantes zones d'emplois du Grand Montréal. L'infrastructure routière est donc continuellement sollicitée par le camionnage, autant local que longue distance.

Selon les données de Statistique Canada, citées dans une étude du MTQ<sup>7</sup>, l'industrie du camionnage représentait, en 2001, 16 000 emplois dans la grande région de Montréal. Si on ajoute à cela le commerce de détail et de gros, fortement tributaire du transport, c'est 287 000 emplois additionnels qu'il faut compter. Dans les deux cas, la part relative de l'île de Montréal était de 61 %.

Ces données illustrent l'importance d'un réseau de transport performant. Mais l'amélioration de la performance ne passe pas obligatoirement par une augmentation de la capacité physique des infrastructures. On le sait, les systèmes de transport ont tendance à se saturer, quelques années seulement après leur mise en fonction.

---

4 Yvon Bigras, Les caractéristiques des entreprises manufacturières et de la distribution du Grand Montréal en termes de processus logistiques et leurs besoins en transport. Rapport à l'Observatoire du transport des marchandises du CITM, Montréal, Septembre 2004, p.12.

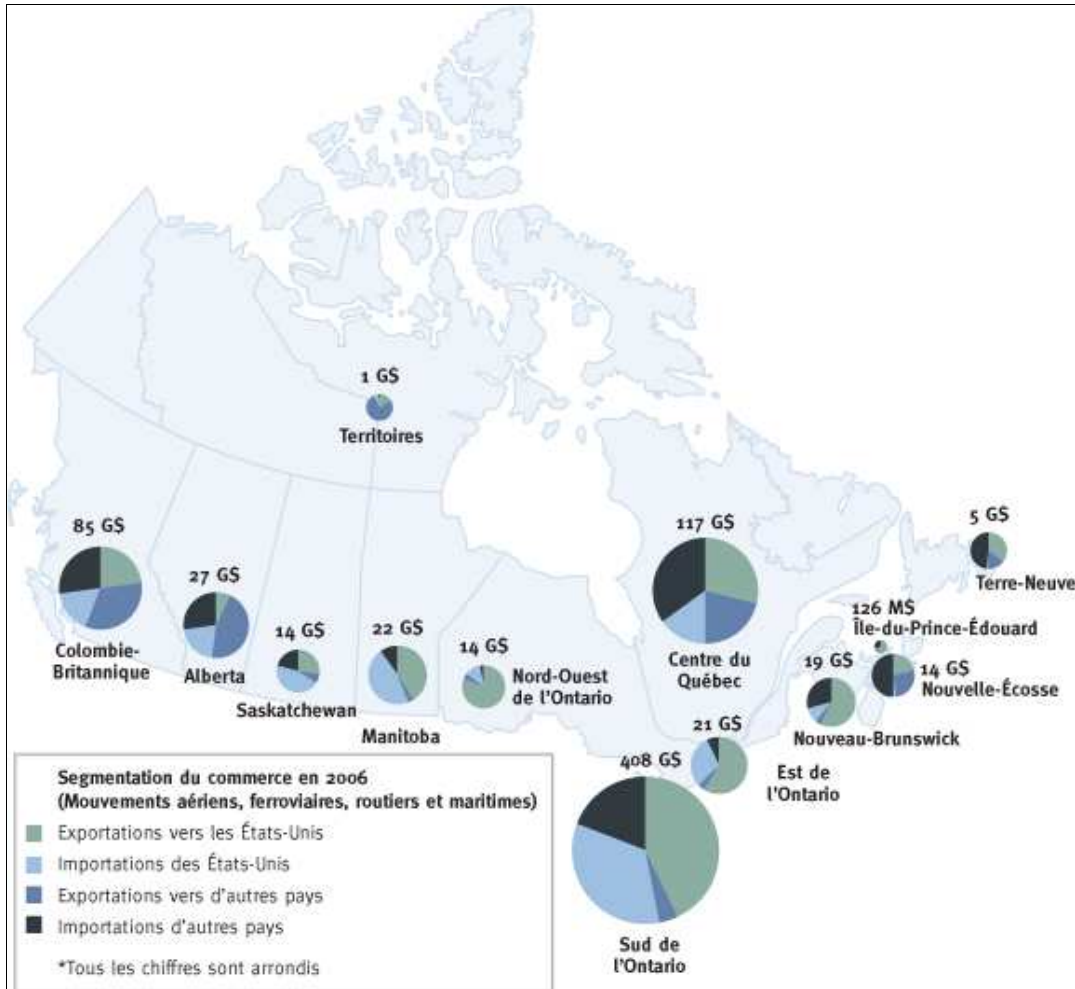
5 Idem, p. 17.

6 Ministère des Transports du Québec, Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999, pp. vii-viii.

7 Ministère des Transports du Québec, Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, Septembre 2006, p. 8.

D'autres solutions doivent aussi être envisagées : voies de contournement, recours au transport collectif, gestion de la demande de transport.

**Figure 1. Concentration géographique du commerce canadien selon la valeur : points d'entrée et de sortie via les quatre modes, en 2006**



**Source : Gouvernement du Canada, Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, p. 8**

En termes de camionnage, l'île de Montréal fait face à un problème de circulation de transit important. En l'absence de voies de contournement, environ 21 % des déplacements de camions ne font que traverser l'île. Le complexe Turcot en absorbe une bonne partie. Il existe donc un trafic de camions qui pourrait éviter le site avec des infrastructures de contournement adéquates. L'annonce du parachèvement imminent de l'autoroute 30 sur la Rive Sud de Montréal vient corriger quelque peu cette situation, mais nous croyons que cela ne sera pas suffisant.

Une utilisation plus efficace du transport en commun, doté d'un niveau de service correspondant aux attentes de la population, et circulant sur des voies préférentielles peut aussi aider à réduire la congestion et contribuer à la fluidité du réseau. Des mesures de gestion de la demande de transport doivent aussi être envisagées,

notamment pour « étirer » les heures de pointe. Enfin, on ne peut penser à une transformation importante des habitudes de circulation sans que le financement du transport en commun ne soit revu en profondeur.

La congestion affecte l'économie de la région; elle affecte aussi gravement l'environnement. Un camion roulant à petite vitesse dans un bouchon de circulation émet quatre fois plus de polluants que s'il roulait normalement. À cela s'ajoutent les effets reliés à la série répétée d'arrêts et de départs, où les moteurs doivent fournir leur pleine puissance. L'industrie du camionnage a adopté et applique des normes favorisant une meilleure efficacité énergétique, de même que des pratiques de conduite et d'entretien des véhicules plus appropriées; de nouvelles technologies et des stratégies de choix modal rendent sa consommation moins énergivore. Toutefois, ces efforts pour réduire les gaz à effet de serre sont atténués par les bouchons et la congestion.

**La CRÉ de Montréal rappelle l'importance de la fluidité du transport des marchandises pour l'économie de Montréal et le rôle stratégique du complexe Turcot, point focal de nombreux déplacements qui ont leur origine ou leur destination sur l'île.**

### 3. LA NÉCESSAIRE INTÉGRATION DU PROJET DANS L'ORIENTATION CLAIRE DE LA COMMUNAUTÉ MONTRÉLAISE : LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

Le Plan de transport de Montréal<sup>8</sup> et le document d'énoncé de vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)<sup>9</sup> proposent de conjuguer fluidité des transports, aménagement du territoire et qualité de vie.

Les deux orientations-forces du Plan de transport de Montréal sont la réduction de la dépendance à l'automobile et le développement des transports collectifs. La CMM préconise une approche intégrée du transport des personnes et des marchandises. Elle reconnaît que Montréal peut compter sur quatre modes de transport bien intégrés et sur une position stratégique pour commercer avec l'Europe et les États-Unis, atouts qui en font une plaque tournante du transport des marchandises. Elle insiste sur la présence de réseaux fluides pour les déplacements de marchandises et de personnes et elle rappelle le rôle structurant du transport sur l'aménagement du territoire.

La CRÉ de Montréal partage l'approche systémique du développement qui intègre, d'une part, transport des marchandises et transport des personnes et, d'autre part, transport et aménagement.

La CRÉ de Montréal invite le BAPE à se référer au mémoire présenté par la Ville de Montréal, qui indique clairement les orientations à privilégier à l'occasion de la reconstruction du complexe Turcot. Nous rappelons, à cet effet, que la congestion sur les réseaux est davantage attribuable à la présence de l'automobile qu'à celle des camions, qui comptent pour moins de 10 % des véhicules en circulation. Leur présence est nécessaire au commerce et à l'économie de la région. On peut difficilement imaginer de les retirer. De fait, c'est le nombre d'automobiles à un seul passager qui est problématique, des points de vue de la congestion et de la qualité de l'environnement. L'industrie du camionnage partage l'idée d'en réduire le nombre par le développement de transports collectifs efficaces.

Le Plan de transport favorise également l'instauration de voies réservées sur le réseau supérieur. Certains exemples existent déjà, notamment sur l'autoroute 15, mais il demeure impératif d'en installer de nouvelles. Ce sont des mesures dont la mise en place est peu coûteuse et qui apportent de grands bénéfices.

**La CRÉ de Montréal insiste pour que le projet de reconstruction du complexe Turcot s'intègre dans l'orientation claire de la communauté montréalaise qui est la réduction de la dépendance à l'automobile et le développement des transports collectifs.**

8 Ville de Montréal, Plan de transport, Montréal, 221 pp.

9 Communauté métropolitaine de Montréal, Cap sur le monde : Bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable, Énoncé de Vision 2025, Montréal, 20 pp.

#### **4. L'IMPORTANCE DE S'ASSURER DE LA COHABITATION HARMONIEUSE ENTRE LES FONCTIONS URBAINES**

Les contraintes de la cohabitation entre les différentes fonctions urbaines constituent un enjeu important, notamment parce que les infrastructures stratégiques de transport se situent en grande partie proches des milieux urbains les plus denses, pour ne pas dire imbriquées dans le tissu urbain.

Le transport et l'aménagement du territoire sont des composantes indissociables. On ne peut penser le réaménagement de l'un sans prendre en compte les effets sur l'autre. La CRÉ de Montréal se réjouit que le MTQ inclue le verdissement des talus, paliers, remblais et espaces résiduels sur le site. Ces aménagements contribueront à améliorer la qualité de l'air. Ils agiront également comme mesures antibruit de meilleure qualité visuelle que les murs habituels. Ils augmenteront également la distance entre les voies routières et les habitations et commerces.

Toutefois, la CRÉ déplore que l'approche retenue en soit une d'uniformisation. Si les remblais comptent de nombreux avantages, ils ont aussi leurs inconvénients, notamment les coupures visuelles ou la rupture des voies de communication dans un quartier. La CRÉ estime que des piliers, ou une autre option permettant la libre-circulation, devraient être préférés aux talus et remblais là où les voies de circulation doivent être maintenues pour assurer le désenclavement et la qualité du milieu de vie.

De même, des zones tampons devraient être prévues, là où la proximité entre les infrastructures de transport et le milieu devient trop importante ou encore pour protéger les écoterritoires, notamment la falaise Saint-Jacques. Ainsi, nous référons le BAPE au mémoire de la Ville de Montréal qui identifie les aménagements requis pour protéger et développer cet écoterritoire.

Le projet de reconstruction se veut carbo-neutre; le MTQ prévoit ainsi de procéder à la plantation d'un certain nombre d'arbres sur le site du complexe. Le nombre requis pour assurer la neutralité excède la capacité du territoire pouvant les accueillir. Nous demandons donc au MTQ de planter les arbres excédentaires dans les quartiers limitrophes à l'ouvrage afin de lutter contre les îlots de chaleur.

Enfin, de nouvelles voies viendront améliorer l'accès à divers pôles d'activités locales, institutionnels, commerciaux, ou industriels, ce qui permettra de désenclaver les quartiers. La CRÉ de Montréal apprécie que les trottoirs soient élargis et que les pistes cyclables soient mises en valeur afin de favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes. Le MTQ doit porter une attention particulière à ce que ces derniers se fassent en toute sécurité.

Par ailleurs, le projet de reconstruction du complexe Turçot prévoit la destruction de près de 200 logements, commerces et industries. La CRÉ de Montréal invite le MTQ à revoir son projet afin de s'assurer que les expropriations soient réduites au strict minimum. Trop souvent, a-t-on vu des projets de transport, celui de l'autoroute Ville-Marie, par exemple, détruire des milieux de vie sans que cela ne soit justifié.

Lorsqu'une expropriation est indispensable, des mesures de compensation doivent garantir à la population touchée une relocalisation dans le même secteur et ce à des coûts équivalents. Cela pour les habitations détruites, mais aussi pour les établissements commerciaux. Il est indispensable que dans les secteurs visés, souvent économiquement faibles, on préserve les emplois et l'activité économique.

Dans le cas des ménages, la CRÉ de Montréal encourage le MTQ à travailler en étroite collaboration avec le ministère des Affaires municipales, des régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et la Ville de Montréal afin que le programme Accès Logis Québec puisse répondre aux besoins créés par cette situation particulière.

**La CRÉ de Montréal insiste sur la nécessité de la cohabitation harmonieuse entre les fonctions urbaines, notamment avec des aménagements adéquats autour du complexe et une meilleure accessibilité entre les quartiers. Elle recommande que le MTQ s'assure que les expropriations soient réduites au strict minimum et que les ménages et établissements expropriés soient relogés dans le quartier à des conditions équivalentes, notamment par la construction de logements abordables et communautaires.**

## 5. PROFITER DE LA RECONSTRUCTION POUR PROPOSER UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE GRANDE QUALITÉ

De nombreux terrains sont laissés vacants aux environs du complexe Turcot. Le plus important demeure l'ancienne cour de triage Turcot du Canadien National (CN). Ce site, adjacent aux voies de l'autoroute 20 et aux voies du CN relocalisées au pied de la falaise Saint-Jacques, profitera d'une localisation très intéressante. Avec certains autres terrains vacants qui seront désenclavés, ils représentent d'excellentes opportunités de développement économique et de nouvelles sources de revenus pour Montréal et les autres villes touchées par le projet.

La CRÉ de Montréal invite le MTQ à se concerter avec les villes et les arrondissements concernés afin qu'ils puissent acquérir ou que leur soit cédés les terrains de propriété gouvernementale. De plus, elle invite le ministère à s'assurer que la planification du projet d'infrastructure soit pensée de concert avec la planification urbaine, afin que les infrastructures mises en place ne viennent pas inféoder le développement futur des sites adjacents.

Il est heureux que le MTQ ait décidé de ramener l'infrastructure au niveau du sol. Le gigantisme du complexe actuel dénature les paysages urbains. Il faut rappeler que le complexe est une *entrée de ville* pour les visiteurs, la principale entrée internationale de la région. L'aéroport Montréal-Trudeau accueille annuellement plus de 13 millions de voyageurs, dont bon nombre se dirige vers le centre-ville. L'impact visuel du complexe est donc très important.

La CRÉ de Montréal fait partie de la Table Montréal – MTQ sur le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20. Le mandat de cette table est d'améliorer la qualité visuelle en développant une thématique singulière qui rehaussera la marque d'entrée de ville et de proposer des actions concertées pour résoudre les problématiques visuelles. La CRÉ invite les responsables du projet de reconstruction à profiter de l'expertise de cette table et à tenir compte du concept d'entrée de ville dans leurs travaux.

**La CRÉ de Montréal invite le MTQ à profiter de la reconstruction pour aménager un projet urbain intégré, permettant le développement des terrains vacants, le désenclavement des quartiers résidentiels, la réduction de l'impact visuel et la promotion de l'ouvrage en tant qu'entrée de ville de stature internationale.**

## 6. LA NÉCESSITÉ DE MESURES DE MITIGATION EFFICACES

Les nombreux travaux prévus par le MTQ, étalés sur une aussi longue période, inquiètent. L'industrie du camionnage, notamment, craint que ses camions soient prisonniers de la congestion d'une manière encore plus grave.

Le besoin de fluidité, pour le transport en général et pour celui des marchandises en particulier, nécessite la mise en place de mesures de mitigation efficaces. La CRÉ de Montréal apprécie les dispositions du MTQ pour maintenir la circulation sur les voies élevées pendant la construction des voies au sol. Cependant, une légère baisse de la capacité est à prévoir pendant les travaux. De plus, la reconstruction du complexe se fera de façon concomitante à d'autres chantiers importants dans la région (les ponts Mercier et Champlain, le rond-point Dorval, etc.). La congestion dans cette zone est déjà élevée. Enfin, le projet lui-même générera jusqu'à 250 000 mouvements de camion durant les travaux.

La CRÉ invite le MTQ à prendre les mesures pour minimiser le débordement dans les quartiers résidentiels et à produire un plan de mitigation régionale qui prend en compte l'ensemble des chantiers. Elle recommande d'identifier des trajets alternatifs pour les camions qui utilisent habituellement le complexe Turcot et de procurer à l'industrie du camionnage une signalisation efficace et une information en temps réel sur les travaux en cours, les détours et les tracés optimaux.

Des mesures d'atténuation appropriées doivent être mises en place pour réduire les autres inconvénients pendant la durée des travaux. Le suivi du bruit dans les quartiers environnants doit être effectué de manière serrée et continue. La poussière doit également être réduite par l'arrosage régulier du site des travaux.

Pendant la réalisation du projet, il demeure essentiel de poursuivre la concertation avec les autorités municipales et l'industrie du camionnage. Les autorités doivent être prêtes à apporter des correctifs ou de nouvelles mesures de mitigation dans la mesure du possible. LA CRÉ estime que des travaux de cette envergure exigent de mettre en commun l'information disponible pour le bénéfice de tous les acteurs impliqués, transporteurs publics et transporteurs privés, élus municipaux, ainsi que la population dans son ensemble. Un plan de communication, réalisé conjointement avec les partenaires impliqués, devra être réalisé et un système interactif devra être chapeauté par le MTQ. Ce système pourrait être repris par la suite dans d'autres projets d'infrastructures.

**La CRÉ de Montréal insiste sur la nécessité d'élaborer des mesures de mitigation efficaces afin de maintenir la fluidité du transport des marchandises et réduire les impacts sur la population. Elle recommande la mise en place d'un système de communication en continu.**

## CONCLUSION

L'ampleur du projet de reconstruction du complexe Turcot demande une approche qui dépasse la simple analyse de la reconstruction d'un ouvrage d'art. Les impacts économiques, environnementaux et sur la qualité de vie de la population doivent être pris en compte. Ce projet sera déterminant pour le futur de l'île et des régions du Grand Montréal.

La CRÉ de Montréal invite le ministère des Transports du Québec à profiter du projet pour améliorer le site du complexe Turcot avec le désenclavement des quartiers résidentiels, la réduction de l'impact visuel et la mise en valeur de l'ouvrage en tant qu'entrée de ville internationale. Elle demande au ministère de se concerter avec les divers intervenants, afin d'optimiser le développement des terrains vacants et la construction de nouveaux logements abordables et communautaires.

Parmi les divers angles pour aborder cet immense chantier, la CRÉ de Montréal soumet que la fluidité du transport des marchandises est une donnée essentielle qui doit être intégrée au projet, pendant et après les travaux. Un système de transport performant est indispensable à la compétitivité d'une métropole.

Les mesures de mitigation doivent être adéquates afin d'éviter que la congestion n'empire et ne devienne insoutenable pour la population et les entreprises. Un plan global, intégrant les nombreux chantiers prévus dans le Grand Montréal pour les années à venir, doit être déposé.

Au-delà des mesures de mitigation mises en place, un choix sociétal s'impose. Plusieurs mesures de gestion de la demande de transport sont disponibles pour réduire la congestion et les dommages à l'environnement. À cet effet, le projet de reconstruction doit respecter, soutenir et contribuer à mettre en œuvre les orientations de la communauté montréalaise de réduire la dépendance à l'automobile et développer les transports collectifs.