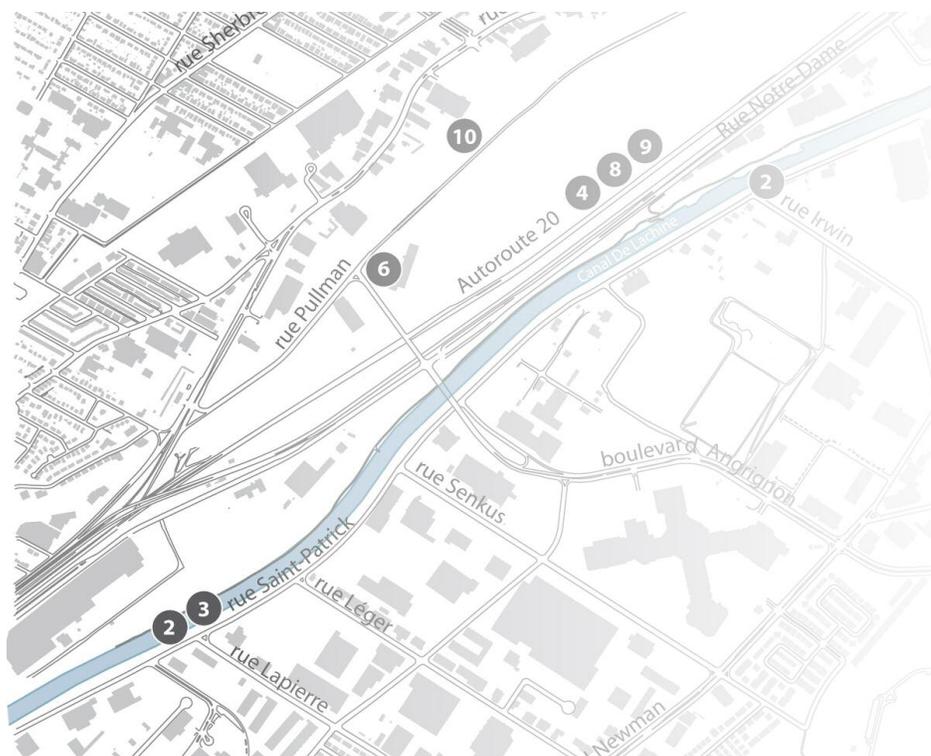


Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Mémoire



déposé par
Madame Manon Barbe, mairesse
Arrondissement de LaSalle, Ville de Montréal

au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
le jeudi 11 juin 2009

■ Table des matières

Présentation de l'arrondissement de LaSalle	3
Position du conseil d'arrondissement de LaSalle	4
Problèmes et enjeux soulevés par le projet	6
Améliorations demandées pour bonifier le projet	13
Remerciements	14
Le conseil d'arrondissement de LaSalle	14
Plan	15

Ce mémoire exprime la position de l'arrondissement de LaSalle quant au projet de reconstruction du complexe Turcot par le ministère des Transports du Québec (MTQ), mais également quant à la reconfiguration du réseau artériel par le MTQ et la Ville de Montréal, afin de l'adapter au nouveau complexe autoroutier, et quant au redéveloppement du secteur de la cour Turcot.

■ Présentation de l'arrondissement de LaSalle

LaSalle est l'un des 19 arrondissements de la Ville de Montréal. Son territoire correspond à celui de l'ancienne ville de LaSalle (1912–2001). L'arrondissement compte 75 000 résidants et on y recense 25 000 emplois, de même que 3300 étudiants de niveau collégial.

Le complexe autoroutier Turcot ne se trouve pas directement sur le territoire de LaSalle, mais il est pratiquement à sa porte. Il est en effet impossible d'atteindre ou de quitter l'arrondissement sans l'emprunter ou le franchir. Ainsi, la situation géographique de LaSalle, mais également son histoire, l'importance de son secteur industriel, sa qualité de pôle commercial régional et la présence d'institutions scolaires et de santé au rayonnement supralocal font en sorte que ce projet interpelle directement toute la collectivité laSalloise.

L'intérêt de LaSalle dans ce projet est de taille. Les élus et la direction de l'arrondissement, mais également les gens d'affaires et les représentants de nos grandes institutions, suivent avec beaucoup d'attention l'évolution de ce dossier. D'ailleurs, il faut saluer les efforts consentis par le MTQ pour apporter des améliorations au projet, depuis les versions préliminaires qui ont circulé à l'hiver 2008. Il importe également de préciser que dans l'ensemble, l'arrondissement soutient la décision du gouvernement de procéder à la reconstruction complète de ce tronçon du réseau autoroutier. Néanmoins, LaSalle tient à signaler les problèmes soulevés par le nouveau Turcot et les améliorations qu'il souhaite voir apportées à sa version définitive.

En effet, l'arrondissement de LaSalle se considère directement concerné par ce projet et il a la responsabilité et le devoir d'émettre son opinion :

- ◆ quant au rôle que joue le complexe autoroutier Turcot comme collecteur principal de tous les mouvements de véhicules en provenance ou à destination de LaSalle;
- ◆ quant à l'établissement du nouveau réseau artériel qu'entraîne la reconfiguration du complexe Turcot; et
- ◆ quant aux questions urbanistiques, économiques et patrimoniales qu'implique le redéveloppement de l'immense cour Turcot, rendu possible par le déplacement de l'autoroute 20, et qui se fera pratiquement sur son seuil.

Ces audiences publiques sont l'occasion pour le promoteur de ce projet et pour les responsables de l'aménagement de la cour Turcot de bien saisir tous les impacts qu'entraîneront le plus grand chantier de reconstruction d'infrastructure de l'histoire du Québec et la naissance d'un secteur névralgique qui sera la nouvelle porte d'entrée de Montréal.

■ Position du conseil d'arrondissement de LaSalle

Reconstruction du complexe Turcot : une occasion unique de passer de l'enclavement au mouvement et d'établir une vision d'ensemble du redéveloppement physique, économique et social des arrondissements du grand Sud-Ouest

En ce début de XXI^e siècle, se passer d'autoroutes est une utopie. Les pays européens les plus avant-gardistes en matière d'écologie urbaine et de développement durable en construisent de nouvelles, mais il faut voir le soin qu'ils apportent à l'implantation de leurs autoroutes, l'ingéniosité qu'ils déploient à les camoufler, à en réduire l'impact sur l'environnement, à contrer les effets du bruit et de la pollution. Les murs antibruit ou de soutènement débordent d'une végétation luxuriante qui abat le son tout en absorbant la poussière, alors que le moindre viaduc est traité comme une sculpture qui vient enrichir le paysage plutôt que de le déparer. Une autoroute du XXI^e siècle n'a plus à être une immense cicatrice dans le paysage. Elle peut s'y intégrer harmonieusement sans le dénaturer. Si le Québec se targue d'être une société avant-gardiste dans tous les domaines, il doit l'être également dans la qualité de ses infrastructures routières.

Dans l'établissement d'un réseau de transport efficace et intégré, les autoroutes ont certainement encore leur place, mais sans doute pas dans la forme qui les a caractérisées jusqu'ici. Aux voies principales, consacrées à la circulation des automobiles et des camions, il faudra désormais ajouter obligatoirement des voies réservées aux autobus, aux taxis, au covoiturage et surtout aux véhicules d'urgence. Dans l'échangeur actuel, où les rampes n'ont qu'une ou deux voies selon la direction, un autobus transportant 50 personnes retire pratiquement 50 voitures de la circulation, mais reste quand même bloqué dans les bouchons, et un véhicule d'urgence peine à se frayer un chemin lorsque la circulation est arrêtée. Est-ce le type d'infrastructure que nous souhaitons pour le prochain demi-siècle?

Les embouteillages ne se produisent pas que sur l'autoroute... il y en a également sur le réseau artériel, qui sont parfois causés par la présence même de l'autoroute dans la ville. Aussi, quelle que soit la forme définitive qu'il prendra, il importe à l'arrondissement de LaSalle que le complexe Turcot repensé et reconstruit lève davantage de barrières physiques qu'il n'en créera de nouvelles, qu'il facilite les déplacements locaux davantage qu'il ne les limitera. Laissons aux XIX^e et XX^e siècles les quartiers enclavés et les déplacements fastidieux. Profitons de l'occasion qui nous est donnée pour aborder le XXI^e siècle dans la fluidité des mouvements, qui devrait caractériser la cité. Que l'on soit piéton, cycliste, passager d'un autobus ou conducteur d'une voiture, le franchissement de la nouvelle infrastructure ne doit pas demeurer l'expérience désagréable qu'il est aujourd'hui.

Dans notre esprit, le nouveau complexe Turcot devrait contribuer à tisser de nouveaux liens entre les composantes de notre ville, plutôt que d'y ériger de nouvelles cloisons. Depuis 45 ans, les autoroutes 20 et 15 dressent des barrières entre tous les quartiers du grand Sud-Ouest. Dans le secteur Turcot-Saint-Pierre, l'autoroute 20, combinée aux voies du Canadien National, crée un obstacle infranchissable entre LaSalle et les quartiers situés au nord. Il n'existe actuellement que deux points de passage, soit l'axe Dollard/Gauron, vers le quartier Saint-Pierre de l'arrondissement de Lachine, et l'axe Angrignon/Pullman vers Notre-Dame-de-Grâce. Tous deux sont connus pour leurs bouchons de circulation chroniques. Pour les piétons ou les cyclistes, le premier axe, inhospitalier et dangereux, demeure l'unique point de passage nord-sud, car emprunter le second à pied ou à vélo exige une témérité à toute épreuve.

Le gouvernement du Québec a, en ce sens, une dette historique à régler, en soutenant financièrement l'aménagement par la Ville de Montréal de nouveaux liens locaux susceptibles de briser l'enclavement de son territoire et d'améliorer le transit entre les quatre arrondissements limitrophes au complexe Turcot.

L'impact qu'aura la reconstruction complète du complexe Turcot va bien au-delà des questions d'ingénierie ou de transport. Dans une logique de développement durable, le conseil d'arrondissement de LaSalle est d'avis que la seule manière d'envisager un projet d'infrastructure de cette ampleur est de considérer l'ensemble des répercussions qu'il aura sur la vie économique et sociale des collectivités riveraines. Dans cette perspective, l'arrondissement de LaSalle tient à exprimer son souci de voir le développement du nouveau secteur d'activité Turcot se faire en synergie et en complémentarité avec les secteurs industriels et commerciaux existants à LaSalle.

Enfin, la nouvelle autoroute 20 sera la grande porte d'entrée pour les visiteurs en provenance de l'aéroport de Montréal, de l'ouest de l'île et de l'Ontario. À l'heure actuelle, ils sont accueillis par le spectacle désolant d'une friche industrielle, d'infrastructures décrépites et de bâtiments abandonnés. Les promoteurs du projet et les responsables de l'aménagement de la cour Turcot ont le devoir de créer une vitrine qui reflète le dynamisme de Montréal et son savoir-faire en matière d'urbanisme et de design. Une porte d'entrée à la hauteur des ambitions de la métropole du Québec et des précieux éléments de paysage que sont l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques et le corridor patrimonial du canal de Lachine.

En résumé, le conseil d'arrondissement de LaSalle considère que le projet soumis par le promoteur devrait être autorisé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mais avec les modifications qui lui permettront de correspondre davantage à l'infrastructure que nos citoyens souhaitent emprunter et côtoyer pour le prochain demi-siècle.

Problèmes et enjeux soulevés par le projet de reconstruction du complexe Turcot et le redéveloppement de la cour Turcot

Le conseil d'arrondissement de LaSalle tient à présenter ce qu'il croit être les principaux enjeux soulevés par le projet de réfection de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec et du projet de développement urbain de la cour Turcot par la Ville de Montréal. Si certains de ces enjeux ou problèmes n'interpellent pas spécifiquement le MTQ, il n'en demeure pas moins qu'ils découlent directement de son projet de reconstruction du complexe Turcot.

L'arrondissement de LaSalle a une vision très claire du type d'infrastructure autoroutière, de réseau artériel de surface et de développement urbain qui devrait occuper la cour Turcot. En effet, non seulement ces éléments sont-ils étroitement liés, mais ils ont des impacts majeurs sur tous les aspects du transport à LaSalle, sur son développement économique et sur la vitalité de ses institutions.

1. Améliorer l'accessibilité à LaSalle et désenclaver son territoire par la construction de viaducs sur le canal de Lachine, dans l'axe des rues Lapierre et Irwin.

La trame de rues de LaSalle n'a pratiquement pas de points de connexion avec la vaste trame orthogonale qui quadrille presque toute l'île de Montréal. Dans les plans du réseau artériel du futur secteur Turcot, dont la rue Notre-Dame/Pullman sera l'épine dorsale, il manque des liens que LaSalle juge essentiels pour intégrer enfin sa trame de rues à celle du reste de la ville de Montréal.

Le canal de Lachine est le principal obstacle qui a toujours retardé le développement de LaSalle. C'est seulement grâce à la construction du viaduc Angrignon, construit en 1990 à l'initiative de la Ville de LaSalle, que le parc industriel et le pôle commercial ont pu prendre leur envol, en donnant accès à l'autoroute 20 et à la rue Notre-Dame. Vingt ans plus tard, il importe de faciliter les déplacements de part et d'autre du canal, en ajoutant d'autres traversées pour compléter le rôle du viaduc Angrignon, chroniquement congestionné. En effet, le développement d'un nouveau secteur d'activité et l'ajout de nouvelles rues dans la cour Turcot constituent une opportunité unique de désenclaver LaSalle, en aménageant de nouveaux points de franchissement nord-sud dans l'axe des rues Lapierre et Irwin.

Le projet du MTQ prévoit que le viaduc Angrignon mènera au seul échangeur autoroutier entre Turcot et Saint-Pierre, avec des bretelles d'accès à toutes les directions (ce qui n'est pas le cas dans l'échangeur actuel). Cette nouvelle configuration va consolider encore davantage le rôle du boulevard Angrignon comme principal point de franchissement du canal de Lachine pour le camionnage et le trafic automobile, entre le pôle commercial et l'autoroute. Toutefois, cette structure surélevée, avec son grand volume de véhicules lourds et de voitures particulières, est peu accueillante pour les autres usagers.

Parallèlement, la rue Notre-Dame reconfigurée est appelée à devenir l'épine dorsale du futur secteur d'activité Turcot. En outre, sa future trajectoire vers la rue Pullman, puis les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine en fera un axe important du réseau artériel de Montréal. Or, l'accès à la rue Notre-Dame à partir de LaSalle demeure difficile par les deux traversées actuelles du canal de Lachine, soit Angrignon et Dollard. Dans ce contexte, il faut que des liens supplémentaires soient créés dans l'axe des rues Lapierre et Irwin.

Ces viaducs permettront :

- ◆ d'offrir un point de franchissement du canal plus accueillant pour les autres usagers, soit le transport en commun, les piétons et les cyclistes, qui seront en nombre croissant avec le développement d'un véritable secteur d'activité sur l'autre rive plutôt que l'actuelle friche industrielle;
- ◆ de créer des bretelles consacrées à la circulation locale au niveau de la rue Saint-Patrick, sur le modèle du pont construit par la Ville de Montréal dans l'axe de la rue Monk, par opposition au viaduc Angrignon, confiné au rôle de collecteur et juché à 10 mètres au-dessus du sol;
- ◆ de régler en bonne partie les bouchons chroniques qui affligent le viaduc Angrignon, en séparant les flots de circulation vers l'autoroute 20 ou vers la nouvelle rue Notre-Dame;
- ◆ de permettre aux lignes d'autobus de desservir les deux secteurs d'activité, de part et d'autre du canal, et de les relier au métro Angrignon sans avoir à emprunter le viaduc Angrignon;
- ◆ d'intégrer complètement les axes Notre-Dame et Saint-Patrick;
- ◆ d'améliorer la réponse des véhicules d'urgence en cas de sinistre.

Plus particulièrement, le viaduc Lapierre permettra :

- ◆ d'assurer un lien direct entre ce nouveau secteur et le pôle institutionnel laSallois, regroupant le cégep André-Laurendeau, le CIMME, un éco-centre à vocation industrielle, les ateliers municipaux et les services de santé;
- ◆ d'améliorer la fluidité de la circulation locale entre les arrondissements de LaSalle et de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, en reliant directement la rue Lapierre au boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et à la rue Saint-Jacques, facilitant ainsi l'accès aux pôles Lapierre et Angrignon pour les citoyens venant de Notre-Dame-de-Grâce.

Plus particulièrement, le viaduc Irwin permettra :

- ◆ d'améliorer la circulation entre les secteurs d'activité industrielle situés de part et d'autre du canal;
- ◆ de faciliter l'accès au pôle commercial Angrignon pour les milliers de travailleurs qui seront employés dans le futur secteur Turcot;
- ◆ de soutenir la mise en valeur des secteurs industriels situés de part et d'autre de la rue Irwin, à la limite des arrondissements de LaSalle et du Sud-Ouest.

Le développement de la cour Turcot est l'occasion de poursuivre le désenclavement de LaSalle et son intégration au réseau artériel de Montréal. Pour assurer la circulation entre LaSalle et le futur secteur d'activité de la cour Turcot, l'arrondissement demande la construction de viaducs dans le prolongement des rues Lapierre et Irwin, faisant une large part aux piétons et aux cyclistes.

2. Renforcer le pôle commercial actuel et faciliter le développement du futur Quartier Angrignon en favorisant la mixité des usages

LaSalle compte un des cinq pôles commerciaux suburbains de l'île de Montréal, le long du boulevard Newman, entre les rues Irwin et Lapierre. Le secteur commercial de LaSalle, qui représente 880 commerces et restaurants générant près de 7800 emplois, dessert déjà toute la population environnante du grand Sud-Ouest.

Tout développement du secteur de la cour Turcot doit être abordé en se préoccupant de maintenir cette situation favorable et en se souciant de s'adapter aux tendances en matière d'aménagement et d'offre de services. À LaSalle, des réflexions sont en cours quant à la possibilité de pousser encore plus loin le développement de l'axe Newman, pour en faire un pôle commercial et résidentiel de moyenne à haute densité, le Quartier Angrignon. La préservation de la vitalité économique du secteur Angrignon-Newman demeure un enjeu de tous les instants.

Or, le plan préliminaire du futur secteur Turcot prévoit, outre des secteurs d'entreprises et d'industries de densité moyenne, un secteur de commerces diversifiés. Il importe de s'assurer que de nouveaux commerces ne viennent pas dévitaliser le pôle Angrignon et créer un déplacement de clientèle au détriment de LaSalle. Le redéveloppement de la cour Turcot devrait donc viser le commercial à petite surface pour desservir uniquement la clientèle locale qui travaillera dans le nouveau secteur industriel.

Dans ce contexte, il n'est pas souhaitable que les activités commerciales prévues dans le futur quartier Turcot viennent en compétition avec le pôle commercial Angrignon.

3. Supporter la mutation en cours du secteur industriel de LaSalle

De 1996 à 2006, le tissu d'entreprises de LaSalle a évolué. L'arrondissement compte maintenant 204 industries regroupant 6700 emplois. Alors que les secteurs du commerce, du transport et des services ont principalement contribué à la création d'emplois à LaSalle, le secteur de la fabrication a connu la plus forte diminution d'emplois. Le secteur manufacturier compte principalement des industries traditionnelles, lesquelles sont les plus touchées par les pressions des pays émergents. Parmi les secteurs traditionnels, citons le bioalimentaire, la fabrication (activités manufacturières) et l'imprimerie.

Concernant les secteurs innovants à LaSalle, deux types d'activités sont actuellement en voie d'émerger, soit l'optique-photonique et l'écoindustrie. Dans la perspective d'une nouvelle aire économique, Développement économique LaSalle et le conseil d'arrondissement ont lancé en septembre 2008 le Plan d'action local pour l'économie et l'emploi 2008-2011 (PALÉE). Nous y retrouvons l'orientation « Transition vers la nouvelle économie » qui vient confirmer la volonté de supporter et d'encourager cette transformation du tissu industriel. S'y ajoute l'orientation suivante : « Développement durable et milieu vert : des opportunités à mettre en valeur », où le développement d'un créneau d'entreprises du secteur de l'environnement est clairement exprimé, faisant ainsi écho aux efforts auxquels souscrivent des entreprises de LaSalle, notamment en matière de récupération.

Il est essentiel d'aborder tout développement de la cour Turcot dans une perspective d'ensemble du grand Sud-Ouest, en considérant les secteurs de planification détaillée Angrignon et Glen-Turcot et en incluant le redéveloppement du corridor de la rue Saint-Jacques, souhaité par l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. En résumé, les nombreux enjeux qui découlent du redéveloppement du secteur stratégique de la cour Turcot exigent qu'il soit étudié dans un souci de complémentarité avec les secteurs d'activité limitrophes et non comme un lieu isolé de toute interaction avec son environnement urbanistique et économique.

Les secteurs entrepreneurial et industriel prévus au plan préliminaire d'aménagement de la cour Turcot doivent être conçus avec une vision intégrée des ensembles industriels de LaSalle, du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, favorisant ainsi la synergie plutôt que la concurrence.

4. Améliorer la desserte en transport en commun de LaSalle

La dernière enquête origine-destination réalisée par la STM en 2003 confirme que l'utilisation de la voiture demeure le mode de transport privilégié par les LaSallois, dans une proportion de 73,4 % contre 60,7 % à Montréal. Une meilleure offre en matière de transport en commun serait susceptible de convaincre davantage de LaSallois de délaissé leur voiture individuelle. En effet, l'absence de métro à LaSalle et des lignes d'autobus jugées lentes et peu efficaces par les LaSallois (sondage auprès de 3000 citoyens et travailleurs, printemps 2008) font en sorte que les grandes institutions et les entreprises de LaSalle restent mal desservies :

- ◆ le cégep André-Laurendeau et le CIMME, centre de formation professionnelle de la commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, avec une clientèle de plus de 3300 étudiants et près de 500 employés;
- ◆ l'Hôpital de LaSalle, avec 750 employés et des centaines de visiteurs quotidiens en consultation externe, dont la desserte en transport en commun est particulièrement déficiente;
- ◆ les entreprises de LaSalle dont les travailleurs pourraient bénéficier d'une meilleure offre de transport en commun, particulièrement en dehors des périodes de pointe, pour les travailleurs des quarts de soir, par exemple;
- ◆ sans compter l'absence de liens rapides entre les hôpitaux spécialisés, comme le futur Centre universitaire de santé McGill, et leurs clientèles de LaSalle.

Le problème du transport en commun est particulièrement criant dans l'ouest de LaSalle, à cause de l'éloignement du métro.

La réingénierie du réseau autoroutier et la création de nouvelles artères dans la cour Turcot sont l'occasion de développer un véritable *hub* de transport en commun à LaSalle, incluant de nouvelles lignes d'autobus plus efficaces, le tramway ou le tram-train, la navette vers l'aéroport, une meilleure connexion avec le train de banlieue Montréal-Delton-Candiac, des voies réservées aux transports collectifs dans l'emprise de l'autoroute 20 et la présence de voies réservées aux transports collectifs dans l'axe de la nouvelle rue Notre-Dame/Pullman.

5. Prévoir des voies réservées au transport en commun et au covoiturage sur l'autoroute 20 et dans l'échangeur Turcot, sans diminuer la capacité actuelle

Depuis la présentation par le MTQ des esquisses préliminaires du futur échangeur, de nombreuses voix ont déploré que le gouvernement du Québec ne profite pas de l'occasion de cette reconstruction pour ajouter aux voies de circulation actuelles des voies réservées exclusivement au transport en commun, aux taxis et au covoiturage. L'arrondissement de LaSalle appuie sans réserve ces demandes. Toutefois, d'autres voix se sont élevées pour réclamer la diminution de la capacité actuelle de l'échangeur. Or, la facilité de circulation des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 20 est justement le critère principal qui a permis le développement des secteurs industriel et commercial de LaSalle. Toute diminution de la capacité actuelle des voies de circulation de l'échangeur Turcot (qui sont déjà limitées à deux voies dans chaque direction) risque de créer :

- ◆ des ralentissements susceptibles de causer un préjudice économique aux entreprises de LaSalle;
- ◆ un exode des entreprises de l'île de Montréal vers la Rive-Sud;
- ◆ une augmentation de la pollution causée par les bouchons de circulation; et
- ◆ des problèmes de débordement sur le réseau local dès lors qu'une voie sera retranchée pour des travaux ou à la suite d'un accident.

Dans ce contexte, l'arrondissement de LaSalle souhaite que l'aménagement de voies réservées au transport en commun ou au covoiturage se fasse en ajout des voies actuelles du complexe Turcot, sans réduction de sa capacité pour les voitures particulières et le camionnage.

6. Mettre en valeur le patrimoine paysager et industriel particulièrement riche du canal de Lachine et de la falaise Saint-Jacques

Lorsque l'on contemple le secteur de la cour Turcot, il faut beaucoup d'imagination pour se figurer le décor bucolique qui s'y trouvait encore en 1800, caractérisé principalement par le lac à la Loutre, vaste milieu humide qui devait foisonner de vie, et par la falaise Saint-Jacques, au sommet de laquelle s'étendaient les terres fertiles de Notre-Dame-de-Grâce. Aujourd'hui, les visiteurs en provenance de l'aéroport Montréal-Trudeau traversent une vallée stérile et déprimante constituée de voies de transport et d'une friche industrielle. Quelle porte d'entrée pour notre ville! Pourtant, le projet de reconstruction de l'autoroute 20 et de développement de la cour Turcot se situe au cœur de paysages patrimoniaux d'une grande valeur.

Près de 300 000 conducteurs emprunteront chaque jour le nouvel échangeur Turcot pour le prochain demi-siècle. Les ingénieurs du nouveau complexe autoroutier ont donc la responsabilité de créer une infrastructure qui se distinguera tout autant par son efficacité que par ses qualités esthétiques. Devant leur table à dessin, ils ne doivent jamais oublier qu'ils esquissent la clef de voûte de tout le réseau autoroutier d'une métropole désignée « Ville UNESCO de design ». Le résultat ne peut pas, ne doit pas être médiocre.

Quant à nos collègues de la Ville de Montréal et de l'arrondissement du Sud-Ouest, ils ont le beau défi de développer le nouveau secteur d'activité de la cour Turcot en gardant à l'esprit qu'il s'agit là de la principale porte d'entrée de la métropole. Pour les visiteurs, ce quartier sera la première vitrine de l'architecture montréalaise. Il serait bien triste de voir s'élever le long de la nouvelle autoroute 20 des bâtiments en forme de boîte comme ceux qui jalonnent les autoroutes périphériques.

D'un point de vue urbanistique, les concepteurs du nouveau quartier Turcot ont des cartes maîtresses en main, qu'ils ont l'obligation morale d'exploiter. En premier lieu, ils doivent mettre davantage en valeur le canal de Lachine, un des plus précieux témoins de l'histoire de Montréal. Où que l'on se trouve dans la cuvette Turcot, on devra sentir la présence du canal qui a donné naissance à la vocation industrielle de Montréal, il y a près de deux siècles. Depuis sa réouverture à la navigation de plaisance, le canal de Lachine constitue également un pôle de développement touristique à fort potentiel, contribuant ainsi à la revitalisation du tissu urbain des arrondissements de LaSalle et du Sud-Ouest.

En second lieu, la falaise Saint-Jacques. Ce mur de verdure constitue la toile de fond de toute la cuvette Turcot, en plus d'être l'une des plus importantes masses de végétation du Sud-Ouest, avec le parc Angrignon. Au pied de cette falaise, la création d'un parc linéaire doté d'une piste cyclable permettrait de recréer des milieux humides essentiels à la biodiversité, qui rappelleront la présence à cet endroit du lac à la Loutre, asséché au XIX^e siècle. En imaginant le nouveau quartier Turcot, ses concepteurs doivent avoir le souci de ménager des percées visuelles vers la falaise Saint-Jacques. Il faudrait également rétablir le dialogue entre celle-ci et son plus modeste vis-à-vis, soit le contrefort du plateau laSallois, par-delà le canal de Lachine.

En terme de protection et de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, le conseil d'arrondissement de LaSalle trouve intéressant le point de vue que le groupe écologiste Héritage Laurentien défend dans son mémoire présenté à ces mêmes audiences publiques.

Enfin, il serait particulièrement intéressant de créer un lien fort entre le secteur d'activité de la rue Saint-Patrick, à LaSalle, et le futur quartier Turcot, sur la rive opposée du canal, par l'intégration architecturale et urbanistique. Le meilleur moyen serait de doter les deux secteurs d'un mobilier urbain original et de qualité, à l'image du travail remarquable qui a été réalisé dans le Quartier international. Ces conditions réunies, on pourra réellement envisager de transformer l'ancienne gare de triage en véritable corridor patrimonial vert et bleu.

Le projet du complexe Turcot doit se distinguer par la qualité de son design, alors que le développement de la cour Turcot doit être une vitrine architecturale et urbanistique de Montréal, mettant en valeur le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques pour constituer un corridor patrimonial vert et bleu.

7. Prévoir des mesures spéciales pour limiter les impacts sur les usagers et les communautés riveraines durant les travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot

Les sept années de travaux de reconstruction du complexe Turcot prévues par le MTQ risquent de créer d'importants bouchons de circulation. Déjà, lorsque des accrochages ou des véhicules en panne bloquent une voie sur l'autoroute 20, un phénomène de débordement vient saturer le point de passage entre Lachine et LaSalle, de même que l'intersection Dollard/Saint-Patrick. Lorsqu'un accident majeur se produit, ce sont toutes les voies parallèles à l'autoroute 20 qui subissent le débordement, à commencer par Saint-Jacques dans Notre-Dame-de-Grâce, et Saint-Patrick à LaSalle, mais également les artères situées à plus de un kilomètre de l'autoroute 20, comme les boulevards Newman et De La Vérendrye. Ce phénomène de débordement, souvent alimenté par des chroniqueurs de la circulation, qui conseillent des voies alternatives passant par des rues résidentielles, se fait parfois sentir jusqu'au boulevard LaSalle.

À titre de promoteur du projet, le MTQ a le devoir de mettre en place un ensemble de mesures pour atténuer l'impact de son chantier sur la circulation en particulier, mais également sur la qualité de vie des dizaines de milliers de citoyens qui vivent dans les quartiers environnants et la santé économique de ces collectivités.

Une solution pour maintenir la mobilité des personnes serait d'implanter, de concert avec la Société de transport de Montréal (STM) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) des services spéciaux de transport en commun pour la durée des travaux. D'ailleurs, dans le passé, chaque fois que des services de transport en commun temporaires ont été mis en place pour soulager la congestion causée par d'importants chantiers, ils ont été si populaires qu'ils sont devenus permanents après la fin des travaux. Ce fut le cas, entre autres, pour le train de banlieue Montréal-Blainville, mis en place durant les travaux de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet. Il est certain que le même principe s'applique à un chantier de la taille de celui du complexe Turcot. Bien que l'offre de transport en commun soit déjà considérable dans les environs immédiats de l'échangeur Turcot (dans l'arrondissement du Sud-Ouest), ce n'est pas le cas à LaSalle.

Prenons simplement l'exemple du train de banlieue Montréal-Delton-Candiac : en gare de LaSalle, il n'est possible d'y monter qu'en direction de Montréal le matin et de la Rive-Sud l'après-midi. Un habitant de Saint-Constant peut donc venir travailler en train à LaSalle et rentrer chez lui en fin d'après-midi, mais pas un Montréalais, puisque les trains de l'AMT passent à LaSalle sans s'arrêter en direction de la Rive-Sud le matin et en direction de Montréal l'après-midi. Il suffirait d'un arrêt en gare de LaSalle pour obtenir un mode de contournement de première classe du chantier Turcot pour la durée des travaux.

Au-delà du transport en commun, le MTQ doit également analyser tous les types de mesures susceptibles d'atténuer les problèmes typiques de ce type de chantier. Enfin, le promoteur devra fournir un soutien technique et financier aux arrondissements qui devront composer avec l'augmentation du volume de circulation sur leur réseau local. En effet, les mesures exceptionnelles de gestion de la circulation – signalisation, modification au synchronisme des feux, surveillance policière accrue – n'ont pas à être supportées par les collectivités dont les rues offrent un trajet alternatif.

Pour bien gérer les mouvements de circulation et éviter que LaSalle ne serve de déversoir pendant les travaux, les gestionnaires du projet doivent mettre en place toutes les mesures d'atténuation à leur disposition, y compris des services temporaires de transport en commun, afin d'offrir une alternative aux automobilistes qui peuvent se passer de leur voiture et de s'assurer que les autres n'utilisent pas les rues de LaSalle comme voies de contournement du chantier.

Les 10 améliorations demandées par l'arrondissement de LaSalle pour bonifier le projet de reconstruction du complexe Turcot (plan en annexe)

Par une résolution adoptée à l'unanimité le 4 mai 2009, le conseil d'arrondissement de LaSalle demande au gouvernement du Québec, maître d'œuvre de la reconstruction du complexe Turcot, et à la Ville de Montréal, responsable de la planification du redéveloppement du secteur de la cour Turcot, de profiter de ce vaste chantier pour :

1. améliorer les réseaux artériel et local afin de contribuer à désenclaver LaSalle et mieux l'intégrer à la trame des rues des arrondissements voisins, particulièrement au nouvel axe Notre-Dame/Pullman;
2. construire de nouveaux viaducs à vocation locale pour franchir le canal de Lachine, dans l'axe des rues Lapiere et Irwin, sur le modèle du viaduc Monk, afin de créer de nouveaux axes nord-sud entre LaSalle et le futur secteur Turcot;
3. prévoir le nouveau réseau local de la cour Turcot de manière à ce que la rue Lapiere soit reliée directement au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue et à la rue Saint-Jacques;
4. ajouter des voies réservées au transport en commun et au covoiturage dans le nouvel échangeur Turcot, sans réduire la capacité actuelle de l'échangeur, afin que l'augmentation de l'offre en transport collectif ne se fasse pas au détriment du transport routier;
5. requalifier les liens avec les arrondissements limitrophes et élaborer une vision intégrée du développement industriel et commercial du grand Sud-Ouest, incluant l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce;
6. créer un véritable *hub* de transport en commun à LaSalle, permettant des échanges intermodaux optimaux entre l'autobus, le train de banlieue, le futur tramway ou tram-train, la future navette ferroviaire vers l'aéroport et le transport en commun en voies réservées sur l'autoroute 20 et la nouvelle rue Notre-Dame/Pullman;
7. mettre en place une offre de transport en commun et des routes alternatives pour atténuer les impacts causés par les sept années du chantier Turcot et éviter que les rues de LaSalle ne servent de déversoir à la congestion automobile causée par les travaux;
8. planifier le développement de la cour Turcot :
 - ◆ en veillant à ce que son secteur commercial ne soit pas en compétition directe avec le pôle commercial Angrignon-Newman et le futur Quartier Angrignon;
 - ◆ en intégrant au territoire de réflexion les abords du canal de Lachine et la partie nord de LaSalle, afin de développer une vision d'ensemble favorisant la synergie plutôt que la concurrence dans les secteurs industriel et entrepreneurial;
9. assurer l'intégration architecturale et urbanistique du nouveau secteur Turcot et de la rue Notre-Dame à la rue Saint-Patrick et au secteur industriel existant de LaSalle; et
10. mettre en valeur le patrimoine paysager particulièrement riche du canal de Lachine et de la falaise Saint-Jacques, ainsi que le patrimoine industriel de LaSalle.

■ Remerciements

Les membres du conseil d'arrondissement de LaSalle souhaitent remercier :

- ◆ les élus et les fonctionnaires de l'arrondissement qui siègent au comité d'étude sur les transports, le personnel de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises et le directeur de Développement économique LaSalle, qui ont accompagné le conseil dans l'élaboration de sa position officielle sur le projet de reconstruction du complexe Turcot et d'aménagement de la cour Turcot;
- ◆ les représentants de l'équipe responsable du complexe Turcot au ministère des Transports du Québec, pour leurs présentations des étapes préliminaires du projet aux élus et aux fonctionnaires de l'arrondissement; et
- ◆ les représentants du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal, pour leurs présentations de l'énoncé de vision préliminaire du secteur Turcot-Saint-Pierre aux élus et aux fonctionnaires de l'arrondissement.

■ Le conseil d'arrondissement de LaSalle

Mairesse

Manon Barbe

Conseillers de ville

Richard Deschamps

Alvaro Farinacci

Conseillers d'arrondissement

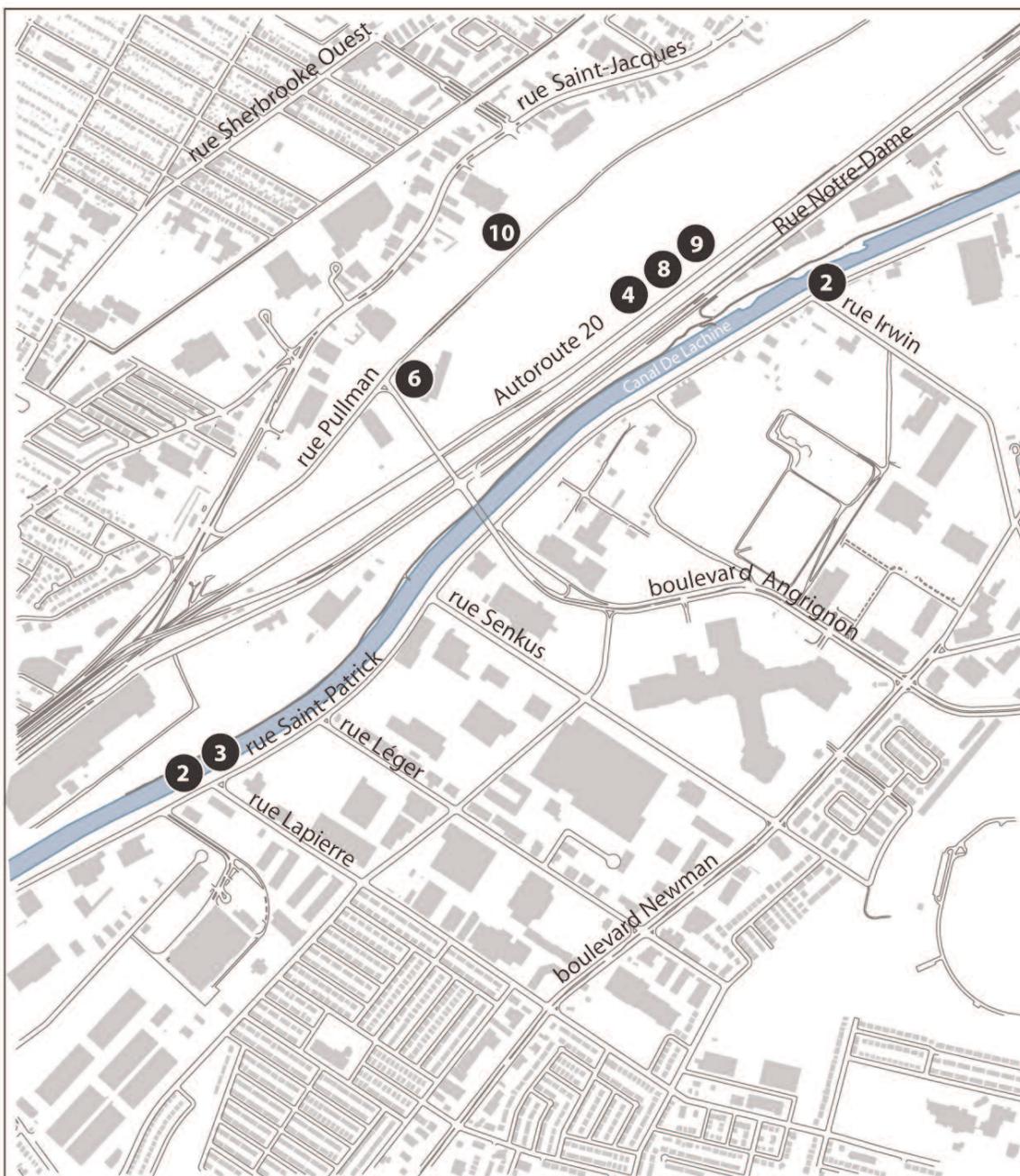
Ross Blackhurst

Laura Palestini

Vincenzo Cesari

Michael Vadicchino

Plan



Projet - RECONSTRUCTION COMPLEXE TURCOT
 Mémoire - BAPE

LaSalle
Montréal
 Direction de l'aménagement urbain
 et des services aux entreprises

Juin 2009