

Alternatives en réflexion- 5 mars 2009

De plus en plus d'experts en aménagement du territoire réfléchissent à des alternatives pour un meilleur projet Turcot :

- Pierre Brisset, architecte du Groupe en Recherche Urbaine
- Jean Décarie, urbaniste de la Ville de Mtl, retraité
- Pierre Gauthier et ses étudiants en urbanisme, Université Concordia
- Le TTT, Table de Travail Turcot : groupe d'experts-conseil
- Des étudiants en urbanisme interuniversitaire qui ont participé à la charrette « un air d'échangeur » en février 2009
- Le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal.

Les objectifs de ces alternatives à Turcot :

Des **alternatives qui améliorent la qualité de vie** des quartiers avoisinants :

- réduction de la circulation automobile par la mise en place de plus de transport collectif,
- pas davantage d'enclavements que la situation actuelle,
- en évitant des expropriations.

Philosophie :

Des projets basés sur la « **mobilité urbaine durable** » (nouvelle CULTURE à mettre en place). Notion récente : juin 2007. Il s'agit de :

- rendre les villes plus saines et plus sécuritaires,
- rendre les villes plus fluides,
- rendre les villes moins polluantes,
- rendre les villes plus agréables à vivre et plus viables,
- rendre les villes et la société plus prospère.

Il s'agit de penser la question DES transports du territoire Sud-Ouest de l'île (les routes mais aussi le ferroviaire), **une réflexion sur le transport à Montréal.** (Quel chemin prit par les camions ? Le besoin de voies de contournements etc...)

Il est important de dissocier les axes de **circulation est-ouest pendulaire** et nord-sud de l'île de Montréal. L'axe est-ouest (20-720) est une autoroute « pendulaire » qui, telle un pendule, permet aux résidents des extrémités de l'île d'aller travailler en centre ville. Il est possible de penser à offrir du déplacement en transport en commun pour répondre à ce besoin de mobilité.

Dans St Henri :

Il est envisageable d'enlever une voie sur l'autoroute Ville-Marie, de remplacer une voie existante pour du transport collectif.

Il est également possible de penser à **ne pas reconstruire la 720, cela ne semble pas nécessaire** (et si c'était nécessaire, il est possible de transférer la

circulation sur la partie nord pendant que l'on répare la partie sud et vis et versa). Ainsi, on n'aurait pas besoin de détruire le nord du Village des Tanneries et d'exproprier des citoyens.

L'axe Nord-Sud est une réelle autoroute qui permet la circulation du nord au sud de la province. Néanmoins, il est possible de penser à « **encapsuler** » ce type d'autoroutes, c'est-à-dire poser sur le dessus des voies une sorte de revêtement qui permettrait de canaliser la pollution et la filtrer dans les zones habitées.

Dans Côte St Paul :

Il existe 2 points de vue : conserver les **structures en hauteur** ou creuser **une autoroute souterraine** (des rues Eadie à Dunn).

Il est aussi envisageable de relocaliser le **CN le long de l'autoroute 15** (ce qui permettrait de désenclaver les quartiers St Henri et Pointe St Charles).

De tous les experts interrogés, **personne ne retient la solution en remblais.**

Afin de réduire la circulation sur Turcot, il faut utiliser d'autres projets de transport collectif en gestation. Du transport collectif efficace, rapide, confortable, accessible pour amener les personnes à utiliser ce type de transport.

- **la navette ferroviaire de l'aéroport,**
- **le tramway de Lachine,**
- mettre **plus de trains de banlieues** sur les lignes déjà existantes,
- des **autobus express desservants les quartiers** proches du centre ville : Verdun, Cote St Luc, Notre Dame de Grâce etc
- développer des **lignes d'autobus sur des voies réservées** dans une des voies déjà existantes

Si on investit plus dans la route que dans le transport collectif, les personnes vont continuer à utiliser en priorité leur auto solo.

Dans la cour Turcot (à l'ouest de l'échangeur, le long de l'autoroute 20):

Il est envisageable de déplacer les cours de triage du CN-AMT pour les trains et ainsi de libérer des espaces importants de Pointe St Charles le long du fleuve pour d'autres développements.

Moyens financiers, échéancier :

Il ne s'agit pas à date de se poser la question du budget mais de penser à ce qui est faisable techniquement en ce début de XXIe siècle.

Il s'agit de se donner le temps de débattre du type de transport que l'on veut à Montréal pour le prochain siècle.

Nous n'avons pas de données sur **l'urgence d'agir** : le MTQ refuse de laisser l'accès aux études sur l'état des structures actuelles.