



LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

*Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques
sur l'environnement*

Ce mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal appuie le scénario de reconstruction retenu (Scénario 4 optimisé) par le Ministère du Transport du Québec et formule quelques suggestions et recommandations afin d'accroître la vitalité économique des entreprises et des commerces de Lachine, LaSalle, Verdun et Sud-Ouest ainsi que la qualité de vie des citoyens.

Brigitte Beauchemin, présidente de la CCISOM

11/06/2009



LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Sommaire

En guise d'introduction	2
Coordonnées	2
La mission de la CCISOM	2
Représentation	2
Le Grand Sud-Ouest de Montréal	3
Vue d'ensemble – en guise d'introduction	4
La gestion du risque	4
Le portrait du transport urbain de Montréal.....	4
AU-DELÀ DE 2015	4
DE 2009 À 2015	5
Le projet de reconstruction du Complexe Turcot	6
Le débit et la fluidité de la circulation	6
L'arrondissement Sud-Ouest, au cœur même du projet.....	6
Voie d'accès à l'autoroute 20 par la rue Lapierre à l'arrondissement de LaSalle.....	6
Un tram-train à l'arrondissement Lachine	7
L'aménagement de voies cyclables	7
Conclusion - Faire affaires dans le grand Sud-Ouest de Montréal	8

EN GUISE D'INTRODUCTION

Coordonnées

Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal

410, rue Lafleur, bureau 32
LaSalle (Québec) H8R 3H6
Téléphone : 514 365-4575
Télécopieur : 514 365-0487
Courriel : info@ccisom.ca

La mission de la CCISOM

La Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM) a pour mission première de doter les membres de la communauté d'affaires du sud-ouest de Montréal d'un forum d'échanges, d'informations et de représentations afin de contribuer à leur croissance économique.

La Chambre s'assure de défendre les intérêts de ses membres en s'impliquant dans les dossiers et projets d'intérêt public susceptibles d'avantager le milieu des affaires.

Représentation

Fondée en 1952, la CCISOM compte aujourd'hui plus de 410 membres. Le territoire desservi par la chambre comprend les arrondissements de Lachine, LaSalle, Sud-Ouest et Verdun.

Très présente au sein de la communauté d'affaires et impliquée dans de nombreux dossiers d'intérêt public, la Chambre est un partenaire privilégié dans des décisions d'ordre socio-économique de la région.

La CCISOM est membre de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) qui constitue le plus grand réseau de gens d'affaires au Québec.

LE GRAND SUD-OUEST DE MONTRÉAL

Pour la Chambre de commerce et d'industrie, le grand Sud-Ouest de Montréal n'est pas seulement quatre arrondissements (Lachine, LaSalle, Sud-Ouest et Verdun) mais c'est un centre, pour ne pas dire le centre, névralgique de la vitalité économique de la grande Ville de Montréal.

Avantageusement situé à proximité des ponts Mercier, Champlain et Victoria, des autoroutes 10, 13, 15, 30 et 40, de l'aéroport Montréal-Trudeau (10 minutes), du port de Montréal (15 minutes), de deux réseaux ferroviaires donnant accès au marché américain (60 minutes), le Grand Sud-Ouest de Montréal est traversé par l'autoroute 20, ce qui, hors et déjà, en fait un pôle d'attraction important pour les entreprises et les industries pour qui la profitabilité passe par la solidité et la fiabilité d'un réseau routier performant.

Le grand Sud-Ouest de Montréal c'est aussi un nombre impressionnant de petits commerçants qui comptent sur la disponibilité d'un réseau autoroutier de proximité et d'échangeurs faciles d'accès, fluides et sécuritaires pour leur amener la clientèle dont ils ont besoin pour pouvoir concurrencer les magasins à grande surface et ainsi sécuriser leur profitabilité.

Le grand Sud-Ouest de Montréal c'est encore des aînés, ainsi que des milliers de professionnels et de travailleurs qui, attirés par ses nombreux accès à un réseau de transport public des plus sécuritaires au monde (Métro et autobus) et par la très grande qualité de vie qu'il a à leur offrir, s'y sont installés avec leurs familles.

Le grand Sud-Ouest c'est finalement une population étudiante importante, composer d'adolescents et d'adultes, qui ont a choisi de faire des études collégiales de jour ou de soir au C.É.G.E.P. André-Laurendeau (arrondissement LaSalle). Il y a aussi les autres étudiants, tout aussi nombreux, qui fréquentent régulièrement une des nombreuses institutions scolaires privées ou publiques, de niveau secondaire et primaire de langue française et anglaise, ou encore de formation professionnelle du grand Sud-Ouest de Montréal.

La CCISOM ne prétend pas parler au nom de toutes ces personnes mais c'est en tenant compte des intérêts de celles-ci et principalement des entreprises, des industries et des commerçants membres qu'elle représente, qu'elle dépose ce mémoire sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot.

VUE D'ENSEMBLE – EN GUISE D'INTRODUCTION

La gestion du risque

Bien qu'elle accueille avec enthousiasme le projet de reconstruction du Complexe Turcot et qu'elle voit dans la solution retenue par Transports Québec d'un scénario optimisé de reconstruction privilégiant l'abaissement du profil de l'échangeur Turcot et la création d'un corridor de transport routier et ferroviaire au pied de la falaise Saint-Jacques (Scénario 4 optimisé), la CCISOM considère que ce projet mérite que l'on s'y attarde.

La Chambre de Commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, qui est toujours à l'écoute des préoccupations de ses partenaires, de ses collaborateurs et de ses membres dans ce dossier très chaud, observe que le projet, avant même la première pelletée de terre, n'obtient pas le concours des intervenants les plus importants du milieu, l'exposant à de sérieux déboires et à de nombreuses oppositions du public.

Ce risque n'est pas dû à un manque dans la qualité du travail effectué par le chargé de projet, par les ingénieurs et par les collaborateurs de Transports Québec, mais beaucoup plus parce que, malgré les efforts soutenus de Transports Québec à faire adopter la solution et les bonifications additionnelles qu'il y a intégrées, la solution proposée ne reçoit pas l'appui unanime des intervenants du milieu de l'administration municipale des arrondissements et du développement économique. En fait, ces derniers n'y retrouvent pas les éléments qui les porteraient à croire que leurs préoccupations ont été entendues et que l'on a répondu adéquatement à leurs attentes.

Conscient que le début des travaux, prévu pour la fin 2009, pourrait connaître un délai, la CCISOM suggère, propose et enjoint Transports Québec de prendre en charge la création d'un comité de travail constitué des ingénieurs de Transports Québec et d'intervenants compétents en la matière et sélectionnés par les arrondissements afin de revoir en détail la solution proposée, de la modifier pour la rendre acceptable par tous et ainsi cristalliser les chances de réussite du projet.

Le portrait du transport urbain de Montréal

AU-DELÀ DE 2015

La CCISOM croit, comme tous ceux impliqués dans ce dossier qu'est celui de la reconstruction du Complexe Turcot, que le portrait du transport à Montréal au cours des prochaines années et des décennies à venir sera bien différent de celui que l'on connaît aujourd'hui.

Ce portrait sera à l'image des habitudes de transport des générations qui nous suivent, des générations qui, peut-être, feront des choix plus écologiques dans leur manière de se transporter en milieu urbain; à l'image des innovations du marché des véhicules de transport de personnes et de marchandises, à l'image des réglementations municipales, provinciales et fédérales sur la circulation routière qui auront un impact direct ou indirect sur celle-ci, à l'image de la vitalité économique de la grande région Montréalaise et à l'image de nos actions positives et constructives afin de mieux répondre aux préoccupations environnementales qui semblent s'intensifier, pour n'en nommer que quelques-unes.

Il est donc crucial pour Transports Québec et ses partenaires des arrondissements et des villes qui constituent la grande région de Montréal de bien visualiser le transport urbain du futur à Montréal, d'en faire le portrait, de le documenter et de développer un plan stratégique global qui

nous amènera d'aujourd'hui à demain et à l'intérieur duquel nous retrouverons tous les projets visant le transport des personnes et des marchandises. Il est aussi essentiel pour ceux-ci de le revoir régulièrement afin de s'assurer que ce portrait ne vieillisse pas, pour revoir les priorités et adapter le plan d'action en conséquence de ces priorités.

DE 2009 À 2015

La grande région de Montréal vivra une transformation extrême avec plusieurs chantiers de constructions majeures de son réseau routier. La grande région du Sud-Ouest de Montréal sera probablement une des plus touchées par la reconstruction du Complexe Turcot et par celle de l'Autoroute Bonaventure, pour n'en nommer que quelques-uns.

Le prolongement de l'autoroute 30 au sud de Montréal, ainsi que la réfection des accès par le sud-ouest à la grande ville de Montréal (c.-à-d. pont Mercier et pont Champlain), sans oublier les nombreuses réfections locales du réseau routier des arrondissements de Lachine, LaSalle, Verdun et Sud-Ouest auront pour effet de modifier, pour ne pas dire perturber, grandement les habitudes de transport des usagers, tout type confondu, du réseau routier montréalais.

Pour plusieurs entreprises et commerçants ainsi que pour les citoyens en général qui ont à se déplacer dans la grande région de Montréal, les projets de l'envergure de celui de la reconstruction du Complexe Turcot et de l'autoroute Bonaventure sont synonymes de congestion routière, de voies de déviation et de bouchons de circulation. Ces conditions ont un impact négatif sur la productivité et le rendement des industries et des commerçants, et ce, à tous les niveaux.

La CCISOM verrait d'un œil favorable que Transports Québec développe et gère, conjointement avec les représentants des arrondissements et de la grande ville de Montréal, un plan intégré d'implantation des grands chantiers de construction et de réfection des infrastructures routières sur l'île de Montréal afin de :

- minimiser davantage l'impact sur les usagers du réseau, principalement sur les entreprises et les commerces dont le réseau routier constitue une partie intégrale de leur santé et vitalité économique;
- harmoniser le type architectural et ainsi démontrer une forme de cohérence dans le choix des solutions
- de gérer efficacement les travaux pour que les objectifs de coûts et d'échéancier soient respectés.

LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

Il ne faut pas se le cacher, le Complexe Turcot montre des signes alarmants d'usure et présente un danger constant et imminent pour la sécurité des citoyens, des automobilistes et des camionneurs. Qui plus est, la Chambre est d'avis que le Complexe Turcot arrive rapidement à la fin de sa vie utile devenant même un élément important de pollution visuelle.

Bien qu'il soit impératif et urgent de procéder rapidement à la reconstruction du Complexe Turcot, la CCISOM demande à Transports Québec de prendre sérieusement en considération les points suivants, objets des préoccupations des partenaires, des collaborateurs et des membres de la Chambre.

Le débit et la fluidité de la circulation

Consciente des enjeux et des défis qu'a à relever notre société en matière d'environnement, la CCISOM mise sur l'éducation et la conscientisation de la population, sur un solide plan de communication de la part des instances gouvernementales en environnement, sur les programmes de recherche et de développement des grands manufacturiers de véhicules automobiles et de transport et sur l'amélioration continue du transport public pour réussir à contenir et voir même diminuer, le flot de circulation au cours des décennies à venir.

Conséquemment, la CCISOM croit que Transports Québec doit, au minimum, maintenir la capacité actuelle de circulation du Complexe Turcot dans son ensemble pour assurer un débit et une fluidité acceptable au cours des années à venir.

L'arrondissement Sud-Ouest, au cœur même du projet

Les arrondissements les plus touchés par le projet de reconstruction du Complexe Turcot sont ceux du grand Sud-Ouest de Montréal (i.e. Lachine, LaSalle, Sud-Ouest, Verdun). Ils sont au cœur même du projet. La CCISOM est sympathisante à quelques-unes de leurs revendications des arrondissements en ce qui regarde le projet de reconstruction du Complexe Turcot.

Voie d'accès à l'autoroute 20 par la rue Lapierre à l'arrondissement de LaSalle

LaSalle est un arrondissement des plus actifs au niveau industriel et commercial. L'arrondissement de LaSalle est souvent privilégié par les investisseurs et les entrepreneurs à cause de la proximité de son quartier industriel, de ses centres commerciaux et des autoroutes 20 et 720, entre autres.

Les voix d'accès par l'échangeur Saint-Pierre à la jonction des arrondissements Lachine et de LaSalle et du boulevard Angrignon ont peine à répondre aux besoins, encore plus durant les périodes de pointe.

La CCISOM voit dans la reconstruction du Complexe Turcot une opportunité unique de désengorger ces axes de jonction par l'ajout d'une voie d'accès aux autoroutes 20 et 720 par la rue Lapierre à LaSalle et demande à Transports Québec de prendre sérieusement cette recommandation en considération.

Un tram-train à l'arrondissement Lachine

Bien que l'implantation d'un tram-train longeant la rue Victoria de la 26^e avenue à la jonction de l'échangeur Saint-Pierre à l'arrondissement Lachine ne fasse pas partie du plan de mitigation de Transports Québec lors de la reconstruction du Complexe Turcot, il n'en demeure pas moins que l'implantation permanente de ce projet contribuerait grandement à désengorger le réseau routier et à faciliter les déplacements des citoyens vers le (et du) Centre-ville durant la longue période des travaux de reconstruction.

La CCISOM estime que l'implantation d'un tram-train appuiera le développement économique de l'arrondissement Lachine et la vitalité des petits commerces de la rue Notre-Dame que l'on retrouve à proximité.

Bref, le tram-train représente un choix écologique de transport en commun vers le (et du) Centre Ville de Montréal maintenant et pour le futur. La CCISOM espère voir la réalisation de ce projet dans les plus brefs délais.

L'aménagement de voies cyclables

La CCISOM croit que la conscientisation des plus jeunes de notre société aux problèmes environnementaux donnera un regain de popularité au transport en commun et aux moyens de transport écologiques. Transports Québec devrait mettre tout en œuvre pour leur offrir ainsi qu'à la population en général, des voies autres que celles destinées aux véhicules automobiles.

La CCISOM recommande donc à Transports Québec de planifier l'aménagement de voies cyclables (à ne pas confondre avec des pistes cyclables) à même les autoroutes 20 et 720 afin de faciliter l'accès et la sortie du centre de la grande ville de Montréal par ce moyen de transport de plus en plus populaire.

Une telle approche fera aussi en sorte d'encourager, voir d'inciter, davantage de citoyens à emprunter ce genre de transport et ainsi contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du Sud-Ouest et de la Ville de Montréal.

CONCLUSION - FAIRE AFFAIRES DANS LE GRAND SUD-OUEST DE MONTRÉAL

La CCISOM conclut ce mémoire en rappelant à Transports Québec qu'il y a énormément de compétences d'affaires dans le grand Sud-Ouest de Montréal.

En fait, elle lui suggère d'appliquer la règle suivante : à compétence égale et à prix égaux, Transports Québec choisira un fournisseur du grand Sud-Ouest de Montréal.

FIN DU MÉMOIRE