



Le 19 juin 2009

Monsieur Michel Germain
Président de Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Mémoire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal

Monsieur,

C'est avec grand intérêt que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a pris connaissance du projet de reconstruction du complexe Turcot et c'est avec plaisir que nous vous communiquons, par la présente, nos commentaires à l'égard de cette initiative.

Cette infrastructure de transport constitue le carrefour de plusieurs axes majeurs et joue un rôle névralgique dans la mobilité des personnes et dans le transport des marchandises à l'échelle du Québec. Elle est située au cœur de différentes infrastructures telles que l'aéroport Montréal-Trudeau, d'importants centres de distribution et le port de Montréal, qui génèrent des flux de mobilité intenses et réguliers.

L'opinion de la Chambre s'appuie d'abord sur un constat grave et préoccupant pour la communauté d'affaires métropolitaine : les coûts socio-économiques attribuables à la congestion routière à Montréal sont évalués à 1,4 milliard de dollars annuellement. De tels coûts, tous en conviennent, nuisent considérablement au développement de la métropole¹.

La position de la Chambre peut se résumer comme suit :

1. Dans la mesure où la sécurité des usagers est en jeu et vu l'extrême importance du complexe Turcot pour l'économie de la métropole, le projet de reconstruction du complexe doit débiter rapidement et être complété dans les plus brefs délais.
2. Le complexe Turcot constituant une pièce pivot du dispositif de transport sur route de la métropole, il importe d'assurer une fluidité maximale des déplacements durant les travaux.
3. Le projet, dans sa conception comme dans sa réalisation, doit privilégier, dans l'ordre, trois principes fondamentaux :

¹ Ministère des Transports du Québec, *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, page 6, 2009

- d'abord, il doit maintenir la fluidité des déplacements locaux et transitoires en tenant compte des volumes actuels et futurs qu'engendre une métropole;
 - ensuite, il doit prévoir et permettre l'intégration de voies dédiées au covoiturage et au transport collectif, en plus d'accommoder le transport par rail;
 - enfin, il doit constituer un ajout à la signature de Montréal, Ville UNESCO de design, autant par son allure que par son impact sur l'accessibilité et la qualité de vie des quartiers environnants.
4. Le projet doit respecter le cadre financier des partenaires publics et ne pas entraîner de dépassements de coûts.

1. DÉBUTER RAPIDEMENT

Considérant l'état précaire de l'infrastructure construite durant les années 1960, nous appuyons la volonté du ministère des Transports du Québec (MTQ) de procéder aux travaux de reconstruction du complexe dans les plus brefs délais. Il importe d'éviter des bris qui pourraient menacer la sécurité des utilisateurs et qui entraîneraient la fermeture des bretelles, voire l'arrêt complet des déplacements dans les infrastructures.

Par ailleurs, ce projet constitue également une injection de fonds majeure dans l'économie de la métropole qui générera – avec les multiples fournisseurs impliqués – des retombées économiques importantes dans de nombreuses régions du Québec. Procéder avec diligence constituerait assurément une mesure favorable à la relance économique.

2. MAINTENIR LA FLUIDITÉ DURANT LES TRAVAUX

Le complexe Turcot est le plus important carrefour d'axes de transport majeurs à l'échelle du Québec et de l'est du Canada et il constitue une composante névralgique du réseau autoroutier québécois, notamment vers les États-Unis, les Maritimes et l'Ontario. Le complexe Turcot est à bien des égards incontournable pour le transport des personnes et des marchandises, particulièrement pour les exportations par route et pour l'accessibilité aux quais ferroviaires, portuaires et aériens. La région de Montréal est d'ailleurs le point d'origine de 70 % des exportations du Québec. Le complexe est emprunté quotidiennement par 280 000 véhicules, dont 5 % à 9 % des débits enregistrés sur les différentes bretelles sont des camions². De plus, quantité de marchandises provenant des régions du Québec ou leur étant destinées transitent par le réseau routier métropolitain.

Le MTQ espère effectuer les travaux de reconstruction sans entraver la circulation. Cette préoccupation est cruciale dans la mesure où une réduction marquée de la mobilité à cet endroit paralyserait une partie des échanges économiques et pourrait avoir des conséquences graves sur le développement de Montréal et du Québec.

² Ministère des Transports, *Projet de reconstruction du complexe Turcot, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal*, 2008, page 164.

La Chambre constate que le MTQ s'est affairé à trouver des solutions techniques novatrices pour refaire l'infrastructure en perturbant le moins possible la circulation routière. La gestion du chantier devra se faire de manière extrêmement vigilante et des pénalités substantielles devraient être prévues pour prévenir une organisation du travail déficiente qui ne respecterait pas cet objectif.

Par ailleurs, la reconstruction du complexe Turcot constitue une occasion privilégiée de favoriser un transfert modal durant les travaux. Il y a lieu de s'inspirer des gestionnaires du Quartier international de Montréal qui, durant la réalisation du projet, ont mis en place des mesures importantes privilégiant les transports collectifs. Cette approche, qui a considérablement réduit les inévitables nuisances de transport associées à des chantiers sur des infrastructures de transport, a également eu des retombées positives à long terme. De nombreux navetteurs ont effectivement adopté les transports collectifs pendant la période des travaux et ont continué à les utiliser une fois les travaux terminés plutôt que de réintégrer leur voiture, contribuant ainsi à des gains de mobilité dans le secteur.

La situation est à bien des égards similaire pour les navetteurs qui utilisent le complexe, et si une offre de transport collectif de qualité pouvait être mise en place – avant que ne commencent les travaux routiers –, des gains significatifs de transfert modal de la voiture au transport collectif seraient possibles. Le potentiel d'une telle initiative est également plausible à long terme puisque si les usagers sont satisfaits de la qualité, de la fréquence et de la fiabilité des services qui leur sont offerts, ils seront peu enclins à reprendre leur voiture pour se rendre au travail une fois les travaux de reconstruction du complexe complétés.

3. ADOPTER UN CONCEPT QUI RESPECTE TROIS PRINCIPES PRIORITAIRES : FLUIDITÉ, INTÉGRATION, DESIGN

Cette infrastructure majeure du réseau routier métropolitain a un impact économique qui transcende les frontières de la métropole. De ce fait, deux constats majeurs s'imposent : le Québec a besoin de cette infrastructure pour prospérer et il faut s'assurer de son intégration optimale dans l'ensemble du réseau de transport. À cet égard, nous sommes concernés par les préoccupations récemment exprimées par le vérificateur général du Québec en lien avec la gouvernance des transports dans la région métropolitaine. Cette préoccupation va évidemment bien au-delà du seul projet du complexe Turcot. Toutefois, puisqu'il s'agit de la future pierre angulaire du réseau national et métropolitain, nous sommes d'avis que l'adhésion et la mobilisation des autres intervenants en transport au Québec constitueront des facteurs de réussite de ce projet.

PREMIER PRINCIPE : GARANTIR LA FLUIDITÉ À LONG TERME

Nous préconisons un ordonnancement des principes devant régir la décision de réaliser le projet proposé. Le premier principe est le maintien de la fluidité. En mots clairs, une autoroute qui atteint la ville doit demeurer une autoroute. Il importe d'éviter la tentation du modèle qui prône la transformation d'une autoroute en boulevard urbain pour ensuite la retransformer en autoroute. De même, le nombre de voies accordées au transport de passagers et de marchandises ne doit pas être réduit. Dans la même veine, il faut arrimer le projet avec les autres qui sont menés par le MTQ et qui auront une incidence directe sur les flux de circulation nationaux, tels que le parachèvement de l'autoroute 30, le projet de

modernisation de la rue Notre-Dame et l'éventuelle mise à niveau de l'autoroute métropolitaine.

DEUXIÈME PRINCIPE : PRÉVOIR L'INTÉGRATION DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Le second principe consiste à adopter un projet visionnaire, permettant l'intégration de voies réservées pour le transport en commun et le covoiturage ainsi que l'utilisation du rail. Il importe d'user de créativité pour définir un projet qui donnera réellement la possibilité de mettre à niveau l'infrastructure dans un réseau de transport intégré. Le complexe Turcot est, aux yeux de la Chambre, une composante intégrée et fondamentale du réseau de transport dans la métropole. Les multiples infrastructures de transport du secteur, bien qu'appartenant à des entités administratives différentes, constituent un tout et devraient donc être mises en interrelation.

Le MTQ indique que la possibilité d'implanter des voies réservées au transport collectif est présentement à l'étude. Selon la Chambre, le transport collectif – tous modes confondus – doit être partie intégrante de la conception du projet. Une telle approche constituerait d'abord une solution de mitigation très efficace pour réduire le nombre de véhicules dans l'infrastructure et également pour initier un transfert modal de l'utilisation de la voiture vers celle des transports collectifs.

Aussi, la Chambre est d'avis que les éléments de transport collectif doivent être envisagés et justifiés de la même manière que le sont les éléments routiers, c'est-à-dire selon une perspective large et avec le souci d'optimiser le rendement de l'investissement. Le choix du mode de transport collectif à privilégier, notamment dans l'axe est-ouest du complexe Turcot, doit prendre en considération les infrastructures de transport en place de même que les besoins des usagers actuels et futurs.

De plus, dans une étude portant sur les retombées des transports collectifs dans la région métropolitaine, la Chambre évaluait que les retombées économiques annuelles des transports collectifs étaient de 1,3 milliard de dollars et que tout transfert de 2 % de la part de marché de l'utilisation de la voiture vers le transport collectif contribuait à diminuer le nombre de déplacements en voiture sur le territoire montréalais de 19 millions. Un tel transfert modal se traduirait par des bénéfices économiques annuels significatifs de plus de 150 millions de dollars pour la région de Montréal³. Ce projet de reconstruction d'une infrastructure majeure de transport permettrait d'engendrer encore davantage de retombées économiques de toutes sortes en accordant une place prioritaire au transport collectif.

TROISIÈME PRINCIPE : S'ASSURER D'UN DESIGN INNOVATEUR ET PERCUTANT

Finalement, le troisième principe consiste à user de créativité et d'audace dans la conception architecturale du projet afin d'incarner le fait que Montréal est dorénavant reconnue comme étant une Ville UNESCO de design et qu'elle veut se démarquer comme ville créative. Par ailleurs, le projet de reconstruction du complexe Turcot touche à plusieurs secteurs de la ville, notamment à des secteurs déstructurés, et ce, par les infrastructures actuelles et par les diverses activités industrielles établies le long de l'infrastructure.

³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, 2004.

Il y aurait lieu de profiter de la mise à niveau du complexe Turcot pour requalifier ces secteurs, notamment en améliorant la qualité de vie des quartiers résidentiels et en mettant en valeur les secteurs industriels riverains de certaines bretelles. Ces terrains peuvent être d'une grande valeur pour des entreprises spécialisées qui requièrent un accès rapide au réseau routier, à proximité du centre-ville. La Chambre est consciente que de tels mandats ne relèvent pas des pouvoirs du MTQ. Toutefois, le ministère peut assurer un rôle d'initiateur en s'ouvrant à une collaboration étroite avec les instances et organismes locaux responsables de tels mandats.

Il en est de même avec la gare de triage Turcot, qui appartient au MTQ et qui servira de chantier pour la reconstruction de l'ouvrage. La Chambre voit d'un bon œil les possibilités de développement ultérieur de ces terrains situés à proximité du centre-ville et déjà desservis tant par les infrastructures urbaines que par celles de transport. L'aménagement de ces terrains contribuera également à bonifier l'entrée de ville depuis l'ouest.

La Chambre souhaite donc qu'une attention particulière soit portée à la qualité architecturale de la nouvelle infrastructure. Nous avons le devoir de faire appel à nos meilleurs créateurs afin de donner à ce projet une signature toute montréalaise.

4. RESPECTER LE CADRE FINANCIER

Étant donné l'état dégradé de certaines sections du complexe Turcot et la nécessité pour Montréal d'avoir accès – sans interruption – à une infrastructure des plus efficaces, il importe de procéder avec diligence à sa reconstruction. Il importe également d'entreprendre un projet de qualité et de l'inscrire dans le contexte de mise à niveau de plusieurs infrastructures de transport d'envergure dans la région métropolitaine.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec semble privilégier l'adoption d'une approche en partenariat public-privé pour la réalisation du projet. De l'avis de la Chambre, les partenariats public-privé permettent certains avantages, notamment ceux d'étaler les investissements publics sur de nombreuses années et de favoriser un entretien efficace dans le temps. Toutefois, dans le cas du projet du complexe Turcot, la Chambre invite le gouvernement à faire preuve de prudence. Dans la mesure où la reconstruction de cette infrastructure est éminemment complexe, des niveaux de risque très élevés devront certainement être assumés par les partenaires privés.

Dans ce contexte, la Chambre invite le MTQ à déterminer les mécanismes les plus efficaces afin d'entamer rapidement les travaux et également de conserver une marge de manœuvre suffisante pour permettre d'ajuster les travaux et de les bonifier aisément durant la phase de construction. Il importe de s'assurer que les risques seront bien évalués et que les budgets seront respectés. Considérant le contexte économique actuel incertain, il sera aussi important de procéder selon le mode de financement qui permettra la réalisation la plus rapide du projet, de façon à favoriser la relance de l'économie de Montréal.

CONCLUSION

En terminant, la Chambre réitère l'importance de l'infrastructure du complexe Turcot dans le développement économique de la métropole et du Québec. C'est pourquoi il faut procéder à sa reconstruction dans les plus brefs délais. Un projet de cette ampleur causera inévitablement des perturbations majeures sur le réseau de transport métropolitain; il sera donc essentiel d'assurer une fluidité maximale pendant les travaux. De plus, les trois principes fondamentaux que sont la fluidité, l'intégration et le design doivent faire partie intégrante de toutes les étapes du projet, de sa conception à sa mise en œuvre. Enfin, le respect du cadre financier établi demeure prioritaire. C'est ainsi que pourra être créé le meilleur projet possible.

Vous assurant de l'entière collaboration de la Chambre à contribuer au développement de la métropole, je vous prie de recevoir, Monsieur, mes cordiales salutations.

Le président et chef de la direction,

Michel Leblanc