

100 ans d'entrepreneuriat



**262** P  NP  **DM8**

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

Montréal

6211-06-124

MÉMOIRE EN FAVEUR DU

**PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT À MONTRÉAL**

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

par  
La Fédération des chambres de commerce du Québec

Version 16 juin 2009

## Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal

### **Introduction**

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) remercie les membres du BAPE de lui donner l'occasion de se prononcer en faveur du projet de reconstruction du complexe Turcot.

Grâce à son vaste réseau de 161 chambres de commerce, la FCCQ représente plus de 40 000 entreprises et 100 000 gens d'affaires exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois.

Nous avons suivi avec intérêt les récents débats publics et souhaitons apporter notre point de vue économique.

### **Une solution primordiale**

Nous croyons que la reconstruction du complexe Turcot est primordiale pour assurer une fluidité non seulement pour les citoyens mais aussi pour le commerce.

Sans l'ombre d'un doute, le complexe Turcot constitue un axe routier stratégique pour le grand Montréal et sa vitalité économique. Par sa nature et sa situation géographique, il assure chaque jour les déplacements de centaines de milliers de travailleurs et la circulation des marchandises à travers la région, sans compter qu'il facilite les échanges avec les marchés extérieurs. En 2008, la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal générait 50 % du PIB québécois et 46 % des livraisons manufacturières. Avec 1,9 millions d'emplois, cette région regroupe 49 % de l'emploi au Québec.<sup>1</sup> Sa reconstruction est une nécessité absolue, non seulement à cause de sa structure vieillissante, mais afin d'offrir les meilleures conditions de transport pour notre commerce tout en revalorisant notre territoire.

Tel que mentionné dans La Presse du 11 juin dernier, on sait que « Les navetteurs de Montréal et des villes de banlieue qui utilisent quotidiennement leur automobile pour aller travailler et revenir à la maison, représentent plus de 40% du tout le trafic qui traverse l'échangeur Turcot, dans le sud-ouest de Montréal ».

---

<sup>1</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, 2008

Rappelons que les coûts de réfection et d'entretien, de même que le nombre d'interventions pour assurer le maintien des structures en état et la sécurité de l'ensemble des usagers et de la population ne cessent d'augmenter et atteignent des millions de dollars annuellement. Combien en coûterait-il de reporter le projet de 5, 10 ou 15 ans ? Lors de l'étude d'opportunité (comprenant l'étude des besoins et des solutions), il a été clairement démontré qu'une reconstruction complète des structures de ce secteur était plus avantageuse autant en terme de coût, de durée des interventions et d'impacts sur le milieu.

Voilà une opportunité à saisir rapidement afin de mieux intégrer les futurs ouvrages dans leurs milieux. L'approche proposée permet effectivement d'améliorer le secteur et de désenclaver les terrains de l'ancienne cour de triage Turcot pour en favoriser le développement.

La reconstruction du complexe Turcot, permettra également de :

- renforcer la position de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises;
- renforcer la capacité du Québec à commercer avec les marchés extérieurs;
- relever les grands défis de concurrence avec les grandes villes nord-américaines.

Il s'agit ici d'un de nos plus importants chantiers routiers depuis trente ans, un investissement de 1,5 milliard de dollars, 23 000 emplois créés ou soutenus par le projet durant sept ans.

### **Un choix inévitable**

Du point de vue de l'économie locale, la reconstruction du Complexe Turcot permettra de récupérer environ 260 000 mètres<sup>2</sup> de terrains, de les rendre disponibles pour du développement et éventuellement de les mettre en valeur. Cette mise en valeur pourra :

- rehausser l'image de la ville;
- valoriser des biens immobiliers existants en périphérie et induire un nouveau développement au niveau industriel, institutionnel et commercial;
- créer des retombées fiscales pour divers paliers de gouvernement;
- créer un momentum et une synergie favorable à la poursuite du développement sur les terrains libérés et son éventuel débordement sur les quartiers environnants.

À plus long terme et de façon générale, la présence et la qualité des infrastructures routières représentent un **facteur de localisation** pour plusieurs entreprises. Un projet qui viendrait augmenter les coûts de transports risquerait d'avoir un impact négatif sur l'activité économique du secteur touché. Dans le cas du Complexe Turcot, c'est la compétitivité de la région qui pourrait être affectée. L'économie de la région de Montréal, tout particulièrement son secteur manufacturier et de distribution, est plus sensible aux infrastructures de transport que le seraient les régions où ces activités sont moins importantes, surtout considérant le prix du pétrole, dont les hausses sont encore à prévoir.

Les pôles majeurs de la grande région de Montréal exercent une influence déterminante dans le positionnement international de la métropole en termes d'emplois et de création de richesse. La reconstruction du complexe Turcot permettra une meilleure desserte de ces pôles, notamment le Pôle économique du Centre-ville, celui de Saint-Laurent/Dorval ainsi que celui de Mercier/Anjou, incluant le Port de Montréal. À cet égard, la FCCQ, de concert avec les chambres de commerce du Montréal métropolitain et du Sud-Ouest de l'Île considèrent qu'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements permettrait de maintenir Montréal comme force économique nationale et internationale.

### **Reconstruire l'avenir**

Malgré ses visées économiques, la FCCQ demeure sensible aux préoccupations des citoyens et des travailleurs qui auront à vivre à proximité du chantier. Ainsi, elle demande également au BAPE de prêter une oreille attentive à leurs suggestions techniquement et financièrement réalisables afin de progresser dans le respect des gens et de l'environnement.

Toutefois, l'étude d'intégration urbaine confirme que le concept du projet permet une intégration harmonieuse de l'infrastructure aux différents milieux traversés. Entre autres, le maintien du nombre de liens routiers et piétonniers, la réduction de la circulation de transit de véhicules lourds dans les secteurs résidentiels et la création de zones tampon entre le corridor de transport et le milieu récepteur, semblent assurer de façon positive une perméabilité fonctionnelle du projet.

Pour notre bien-être et notre santé économique, nous endossons, sans aucune hésitation, les objectifs visés par le projet, soit :

1. Optimiser la sécurité, la fiabilité, la fonctionnalité et la longévité des ouvrages;
2. Intégrer les infrastructures au milieu naturel et urbain;
3. Réaménager le paysage urbain de cette portion du territoire montréalais;
4. Favoriser et soutenir le développement économique régional.

Par conséquent, nous demandons au BAPE de faire diligence et d'autoriser la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal.

Nous vous remercions de votre attention.