

Transport 2000 Québec

RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT : LE DÉFI DE L'INTERMODALITÉ

Mémoire de l'Association présenté devant la
Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)

Relativement à un projet du ministère des Transports du Québec

À Montréal, le

15 juin 2009

1. REMERCIEMENTS AUX COMMISSAIRES

BONSOIR, MADAME LA PRÉSIDENTE, NOUS DÉSIRONS D'ABORD REMERCIER LA COMMISSION DE NOUS FOURNIR L'OCCASION DE PRÉSENTER CE MÉMOIRE RELATIF AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR TURCOT, DÉSORMAIS APPELÉ «COMPLEXE TURCOT». NOUS SOMMES HONORÉS DE POUVOIR VOUS LIVRER CETTE RÉFLEXION DANS LAQUELLE NOUS NOUS SOMMES ENGAGÉS AU COURS DES DERNIÈRES SEMAINES, DE CONTRIBUER AU DÉBAT PUBLIC POUR L'EXAMEN DE CE PROJET COLOSSAL D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN MILIEU URBAIN DONT LES TRAVAUX S'ÉTALERONT SUR AU MOINS SIX ANS ET QUI LAISSERA SON EMPREINTE TOUT AU LONG DES 40 PROCHAINES ANNÉES. C'EST UNE RESPONSABILITÉ COLLECTIVE CONSIDÉRABLE POUR TOUS LES ACTEURS.

2. MISSION DE L'ASSOCIATION, RÉALISATIONS ET MANDAT

CELA DIT, PERMETTEZ-MOI MAINTENANT DE VOUS PRÉSENTER L'ASSOCIATION ET SON PROFIL D'ACTIVITÉS, DE MÊME QUE SON INTÉRÊT DANS CE DOSSIER. LA MISSION PRINCIPALE DE L'ORGANISME CONSISTE DONC À «PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LA PERSPECTIVE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DU MIEUX-ÊTRE DES COMMUNAUTÉS». DANS LE COURS NORMAL DE SES ACTIVITÉS, L'ORGANISME A POUR RÔLE DE DÉFENDRE ET DE REPRÉSENTER LES INTÉRÊTS DES USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DE PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTÉGRATION DES MODES VIA L'ÉDUCATION DU PUBLIC, LE DÉVELOPPEMENT DE LA RECHERCHE ET LA REPRÉSENTATION AUPRÈS DES ÉLUS ET DE L'ADMINISTRATION. LA GRANDE MAJORITÉ DES MEMBRES EST COMPOSÉE D'USAGERS QUI ONT RECOURS PARTIELLEMENT OU TOTALEMENT AUX MOYENS DE TRANSPORT PUBLIC POUR ASSURER LEURS DÉPLACEMENTS URBAINS OU INTERURBAINS.

NOUS AVONS ÉGALEMENT L'APPUI DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), DU SECRÉTARIAT À L'ACTION COMMUNAUTAIRE AUTONOME & AUX INITIATIVES SOCIALES, DE MÊME QUE DE NOMBREUSES ENTREPRISES DES SECTEURS PUBLIC ET PRIVÉ. NOUS AVONS POUR PRINCIPAL OBJECTIF DE REGROUPER LES USAGERS ET DE LEUR DONNER UNE VOIX PLUS FORTE ET D'ASSURER UNE PLUS GRANDE PARTICIPATION. NOUS AVONS DÉJÀ PRÉSENTÉ PLUSIEURS MÉMOIRES DEVANT LE BAPE (PROJETS DE PROLONGEMENTS DES AUTOROUTES A-720 VERS L'EST, A-25, A-30, LE PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE RÉSERVÉE AUX AUTOBUS SUR L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN), PRÉSENTÉ UN AVIS RELATIF AU PROJET DU TRAIN DE L'EST À MONTRÉAL L'HIVER DERNIER, SANS COMPTER PLUSIEURS INTERVENTIONS DEPUIS SA CRÉATION EN 1977.

SES PRINCIPALES RÉALISATIONS SONT LA SAUVEGARDE DU RÉSEAU DES TRAINS DE VOYAGEURS AU QUÉBEC, LA SAUVEGARDE ET LA MODERNISATION DES TRAINS RIGAUD-MONTRÉAL ET DEUX-MONTAGNES-MONTRÉAL, L'AVÈNEMENT D'UNE AGENCE RÉGIONALE (L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT OU AMT) EN 1996 ET, LA MÊME ANNÉE, LA CRÉATION D'UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION DU PUBLIC SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT, LA JOURNÉE DE L'AIR PUR. COMPTE TENU DE CES SUCCÈS INCONTESTABLES EN MATIÈRE D'ACHALANDAGE ET DE FRÉQUENTATION, NOUS NOUS TOURNONS MAINTENANT VERS LA PROMOTION DE LA RELANCE ET DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS SOUS TOUTES SES FORMES, EN PLUS DE COLLABORER AUX INITIATIVES DE COOPÉRATION ET D'INTÉGRATION DES MODES.

3. INTÉRÊTS DE L'ASSOCIATION ET PRÉOCCUPATIONS

D'ENTRÉE DE JEU, NOUS COMPRENONS LA NÉCESSITÉ D'UNE RECONSTRUCTION COMPLÈTE DE L'ÉCHANGEUR ET D'UN RÉAMÉNAGEMENT DE L'EMPRISE. NOUS CONVENONS QUE LE TEMPS PRESSE ET QU'IL EST DEvenu URGENT D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX NÉCESSAIRES ET QUE NOUS DEVRONS VIVRE AVEC UN CHANTIER GIGANTESQUE AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES QUI NE SERONT PAS SANS IMPACTS TANT POUR LES USAGERS DE L'EMPRISE (280 000 DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS) QUE POUR LES RIVERAINS.

D'AILLEURS, ON NE CONSTRUIT PAS UNE AUTOROUTE EN MILIEU URBAIN COMME ON LE FERAIT EN RASE CAMPAGNE, AUTANT EN CE QUI CONCERNE LES COÛTS QU'AU NIVEAU DES EFFETS INDUITS PAR UN ÉQUIPEMENT AUSSI STRATÉGIQUE. UN CERTAIN NOMBRE DE CRITÈRES DOIVENT DONC GUIDER LES AUTORITÉS DANS LA RÉALISATION DE CE PROJET. NOUS AVONS EU L'OPPORTUNITÉ DE SUIVRE CE DÉBAT DEPUIS PLUS D'UN AN AVEC LES ACTEURS CONCERNÉS (SÉANCES D'INFORMATION DU MINISTÈRE, CONCERTATION AVEC LES INTERVENANTS LOCAUX ET AUTRES ACTEURS ÉCONOMIQUES OU ENVIRONNEMENTAUX.

NOUS AVONS PLUTÔT OPTÉ POUR UNE VOIE INTERMÉDIAIRE, QUI CONSISTE À APPUYER LE PROJET DE RECONSTRUCTION, SOUS CERTAINES RÉSERVES, QUITTE À INTERNALISER LES COÛTS DE MITIGATION DU PROJET ET DE SES IMPACTS VIA LE PRINCIPE UTILISATEUR-PAYEUR, QUI S'APPLIQUE DÉJÀ DE TOUTE FAÇON EN MATIÈRE D'UTILISATION DU TRANSPORT PUBLIC. L'ASSOCIATION A PROPOSÉ DÈS NOVEMBRE 2002 LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE PÉAGE MÉTROPOLITAIN SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR. CETTE APPROCHE IMPLIQUE DONC UNE APPROCHE NON SEULEMENT MULTIMODALE (COEXISTENCE DE PLUSIEURS MODES DE TRANSPORT À L'INTÉRIEUR DU

SYSTÈME) MAIS UNE PLANIFICATION INTERMODALE, SOIT D'INTÉGRATION DES MODES DANS L'ÉLABORATION DES POLITIQUES ET PROGRAMMES.

DANS LE CAS DU COMPLEXE TURCOT, ON EST EN PRÉSENCE DE DEUX PHASES IMPORTANTES DANS LA RÉALISATION DU PROJET : LA PHASE DE CONSTRUCTION PROPREMENT DITE ET LA DURÉE DE VIE UTILE DE L'INFRASTRUCTURE. CE QUI NOUS PRÉOCCUPE LE PLUS, C'EST MANIFESTEMENT LA PÉRIODE DES TRAVAUX ET LES MESURES DE MITIGATION ENVISAGÉES ET LA PÉRENNITÉ DES MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE LORSQUE LES TRAVAUX SERONT COMPLÉTÉS. CAR SI NOUS PARTAGEONS ENTIÈREMENT LES SOUCIS DU MTQ AU CHAPITRE DE LA SÉCURITÉ (LES TENDANCES SONT EN REVANCHE TRÈS FAVORABLES AU FIL DES ANS À CET ÉGARD), NOUS SOMMES D'AVIS QUE LE CRITÈRE DE FLUIDITÉ DEVRAIT EMBRASSER UNE NOTION PLUS LARGE DE MOBILITÉ DES PERSONNES QUE DE FLUIDITÉ DES VÉHICULES. CE CONCEPT EST DE PLUS EN PLUS REMIS EN QUESTION EN AMÉRIQUE DU NORD (TRÈS PEU RETENU PAR AILLEURS EN EUROPE COMPTE TENU DE DIVERSES CONTRAINTES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT), EN RAISON DES EFFETS SUR LA CIRCULATION INDUITE (INDUCED TRAFFIC).

AINSI, L'ADHÉSION DU MTQ DÉSORMAIS À LA NOTION DE MOBILITÉ DURABLE DEVRAIT RÉORIENTER SES INTERVENTIONS À LA FAVEUR D'UNE PLUS GRANDE DIVERSITÉ DES MODES SUR LE RÉSEAU QUI RELÈVE DE SA JURIDICTION, COMME LE MONTRAIT RÉCEMMENT SON OUVERTURE PROGRESSIVE DANS LE CAS DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE EST. ON NE DOIT PAS OUBLIER QUE LES AXES DE TRANSPORT SONT DEVENUS DES RÉSEAUX DE COMMUNICATION.

4. DÉVELOPPEMENT DE LA POSITION DE L'ASSOCIATION

S'APPUYANT SUR LE CONTEXTE EN COURS ET ÉMERGENT DEPUIS LE DÉBUT DE LA DÉCENNIE (PLUS GRANDE SENSIBILISATION DU PUBLIC SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX, HAUSSE OU FLUCTUATION DES COÛTS ET DE LA RARETÉ DES PRODUITS PÉTROLIERS SUR LES MARCHÉS MONDIAUX ET INTÉRIEURS, HAUSSE GLOBALE DE LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS), LES CONDITIONS DE RÉALISATION DES PROJETS NE SONT PLUS LES MÊMES. AUX États-Unis (PARADIS DE L'AUTOMOBILE), C'EST LA PREMIÈRE FOIS QU'EN PLEINE RÉCESSION, ON ASSISTE À UNE HAUSSE SIMULTANÉE DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET UNE BAISSSE DU KILOMÉTRAGE PARCOURU EN AUTOMOBILE.

IL Y A DES SIGNES DE DYSFONCTIONNEMENTS DANS L'ENSEMBLE DU SYSTÈME DE TRANSPORT ET LE RÉAMÉNAGEMENT DU COMPLEXE TURCOT NOUS OFFRE UNE BELLE OPPORTUNITÉ DE RÉÉVALUER LES OPTIONS, MÊME À COURT TERME. DANS SA POSITION AU BAPE, LE MTQ A

BIEN MONTRÉ L'INTERRELATION ENTRE L'ÉCHANGEUR TURCOT ET LE RÉSEAU AUTOROUTIER ENVIRONNEMENT POUR MIEUX SITUER LA CAUSALITÉ DE LA CONGESTION.

À TITRE D'EXEMPLE DE COOPÉRATION ENTRE LES AUTORITÉS PUBLIQUES, L'EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE À LAVAL NOUS A RÉVÉLÉ LE POTENTIEL DES MESURES D'URGENCE ET L'EFFICACITÉ DE LA COOPÉRATION INSTITUTIONNELLE. LA CHAÎNE DE COMMANDEMENT S'EST DÉPLOYÉE TRÈS RAPIDEMENT ET UN CERTAIN NOMBRE DE MESURES DE RECHANGE.

NOUS AVONS IDENTIFIÉ CI-DESSOUS DES MESURE PRIORITAIRES QUI SONT SUSCEPTIBLES D'AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN. C'EST POURQUOI NOUS AVONS IDENTIFIÉ DANS L'AXE DE L'AUTOROUTE (A-20, A-720) DEUX LIAISONS QUI POURRONT RAPIDEMENT ÊTRE RENFORCÉES, DANS LE PREMIER CAS, ET LA MISE EN PLACE ACCÉLÉRÉE DANS LE SECOND CAS :

- A. AUGMENTATION DE L'OFFRE SUR LA LIGNE DE TRAIN DELSON-MONTRÉAL-CENTRE-VILLE (LA PÉRENNITÉ EST MAINTENANT ASSURÉE)
- B. IMPLANTATION DU LIEN ENTRE DORVAL-AÉROGARE ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL (LES ÉTUDES ONT COMMENCÉ IL Y A PLUS DE 12 ANS SUR CE LIEN POTENTIEL)
- C. ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE DE TRAIN SAINT-JÉRÔME-MONTRÉAL (AFIN DE DÉGAGER LE CORRIDOR FERROVIAIRE OUEST)
- D. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR AUTOBUS DANS L'EMPRISE AUTOROUTIÈRE ET SUR LE RÉSEAU ARTÉRIEL MONTRÉALAIS

DANS CE DERNIER CAS, LES RENSEIGNEMENTS DISPONIBLES RÉVÈLENT UNE DISPROPORTION ÉVIDENTE ENTRE L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE ET DU CAMION D'UNE PART ET DES TRANSPORTS COLLECTIFS D'AUTRE PART, QUI CONSTITUERAIENT ENVIRON 1 % DES DÉPLACEMENTS (280 000 CONTRE 2500-3000 PAR JOUR MOYEN). LES BESOINS COMMencent À ÊTRE MIEUX IDENTIFIÉS DANS L'AXE TURCOT, LE MTQ VENANT DE PUBLIER DES DONNÉES SUR LA PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES DANS LE SECTEUR.

IL SERAIT UTILE D'ÉTUDE D'AVANTAGE CES COMPORTEMENTS ET UNE ÉTUDE DE MARCHÉ POURRAIT ÉCLAIRER D'AVANTAGE LES DÉCISIONS MAIS, À L'HEURE ACTUELLE, IL Y A LIEU DE CONCENTRER L'ACTION SUR LES MESURES DE MITIGATION PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION ET D'EN ÉVALUER L'UTILISATION DANS UN PREMIER TEMPS. L'EXEMPLE DU PONT CHAMPLAIN NOUS RÉVÈLE L'EFFICACITÉ D'UNE VOIE DE CIRCULATION DE TYPE HOV (POUR HIGH OCCUPANCY VEHICLE) DANS

UNE PERSPECTIVE DE GESTION DE LA DEMANDE PERMANENTE À PLUS LONG TERME.

DE PLUS, NOUS N'ÉCARTONS PAS D'EMBLÉE L'ÉVENTUALITÉ D'UN LIEN DE TYPE TRAM-TRAIN DANS L'EMPRISE DU CANADIEN NATIONAL (CN) ENTRE LACHINE ET MONTRÉAL-CENTRE-VILLE, LE CORRIDOR DU CANADIEN PACIFIQUE SE PRÊTANT QUANT À LUI À UNE LIAISON DORVAL-CENTRE-VILLE.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

EN CONCLUSION, NOUS RECONNAISSONS D'ABORD L'URGENCE DE LA RECONSTRUCTION DE L'ÉCHANGEUR ET L'OPPORTUNITÉ D'UN RÉAMÉNAGEMENT EN PROFONDEUR DU COMPLEXE TURCOT, À LA LUMIÈRE DES RÉALITÉS ACTUELLES QUI DIFFÈRENT CONSIDÉRABLEMENT DE CELLES QUI PRÉVALAIENT EN 1967 À L'OUVERTURE D'EXPO 67. ON VENAIT À PEINE DE COMPLÉTER LES TRAVAUX QUE, PENDANT QUE NOUS RÊVIONS AUX TRANSPORTS DE L'AVENIR LES PLUS GRANDS ÉTATS AMÉRICAINS CONNAISSAIENT LES PREMIÈRES *FREEWAY REVOLTS* (1966), ÉTANT DONNÉ LA COLLISION ENTRE L'EXPANSION DU RÉSEAU INTERSTATE HIGHWAY SYSTEM ET SON INSERTION EN MILIEU URBAIN. LÀ OÙ L'AUTOROUTE CONSTITUE UNE AGRESSION SUR LE MILIEU DE VIE...

TOUT EN RECONNAISSANT L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DE CE LIEN ROUTIER POUR L'ÉCONOMIE (QUI TENTE DE CONJUGUER AU QUOTIDIEN LES DÉPLACEMENTS LOCAUX, RÉGIONAUX, MÉTROPOLITAINS, VOIRE NATIONAUX ET INTERNATIONAUX), IL IMPORTE D'EN AVOIR UNE CONNAISSANCE PLUS FINE DES BESOINS ET IL N'EST PAS DÉRAISONNABLE D'ENVISAGER LA PLANIFICATION D'UNE GESTION DE LA DEMANDE PLUS POUSSÉE, COMPTE TENU DES NOMBREUSES POSSIBILITÉS QUE RECÈLENT CE SECTEUR GÉOGRAPHIQUE EN TERMES D'EMPRISES FERROVIAIRES, ROUTIÈRES ET D'ÉQUIPEMENTS DIVERS. UNE MEILLEURE COOPÉRATION ENTRE LES ACTEURS A PROUVÉ L'EFFICACITÉ DE LA COLLABORATION. CE FUT LE CAS LORS D'UN ACCIDENT GRAVE SURVENU IL Y A PRÈS DE TROIS ANS AVEC LE VIADUC DE LA CONCORDE. IL NE NOUS APPARAÎT PAS NORMAL QUE LES AUTORITÉS DÉBATTENT PUBLIQUEMENT DES ORIENTATIONS, LORSQUE LES OPTIONS SONT DÉJÀ CONNUES.

ENFIN, NOUS RAPPELONS LES PRINCIPALES MESURES À METTRE EN PLACE SUCCESSIVEMENT EN MARGE DES TRAVAUX :

- A. AUGMENTATION DE L'OFFRE SUR LA LIGNE DE TRAIN DELSON-MONTRÉAL-CENTRE-VILLE
- B. IMPLANTATION DU LIEN ENTRE DORVAL-AÉROGARE ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

- C. ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE DE TRAIN SAINT-JÉRÔME-MONTRÉAL AFIN DE DÉGAGER LE CORRIDOR FERROVIAIRE OUEST
- D. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR AUTOBUS DANS L'EMPRISE AUTOROUTIÈRE ET SUR LE RÉSEAU ARTÉRIEL MONTRÉALAIS

MERCI DE VOTRE ATTENTION.

PRÉSENTATION : MICHELLE DELISLE-BOUTIN

SUPERVISION ET
RÉDACTION : NORMAND PARISIEN

COLLABORATION
SPÉCIALE : JUDITH RACINE

SOURCES : COMITÉ DES INFRASTRUCTURES ET TECHNOLOGIES