

Mémoire soumis au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
portant sur le :

Projet de reconstruction du Complexe Turcot

par



le 18 juin 2009

TABLE DES MATIÈRES

1 – QUI SOMMES-NOUS ?	1
1.1 Coordonnées.....	1
1.2 Notre mission.....	1
2 – L'INTÉRÊT DU CLD Lachine DANS LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT.....	2
2.1 Le contexte lachinois	
2.1.1 Géographie.....	2
2.1.2 Historique de l'évolution économique.....	3
2.2 Dynamique économique actuelle.....	4
2.3 Enclavement.....	6
3 – LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DE LACHINE.....	7
3.1 Notre impression du projet de reconstruction du complexe Turcot dans son ensemble	7
3.2 Le tracé proposé et la zone d'intervention.....	7
3.2.1 Exclusion de l'échangeur Saint-Pierre du complexe Turcot.....	7
3.2.2 Interruption du parcours des interventions déjà réalisées et celles projetées.....	8
3.3 Congestion locale importante.....	9
3.4 Un frein au développement résidentiel.....	10
3.5 Développement prioritaire dans Lachine est.....	10
3.6 L'impact du projet de reconstruction sur le flux des véhicules.....	11
3.7 Fermeture de l'entrée Notre-Dame (direction ouest).....	12
3.8 Le maintien de la capacité actuelle.....	13
3.8.1 Voies réservées au transport collectif.....	13
4 – L'IMPORTANCE DE LA MISE EN PLACE D'UN TRANSPORT COLLECTIF AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION....	14
4.1 La solution préconisée : le tramway.....	14
4.1.1 Le tram-train, projet pilote économique.....	15
4.2.2 Un investissement rationnel.....	15
5 - CONCLUSION.....	16

1 QUI SOMMES-NOUS ?

1.1 Coordonnées

Permanence : Isabelle Boutin, PMP
Directrice générale
Centre local de développement de Lachine
1024, rue Notre-Dame
Lachine (Québec) H8S 2C2
514 469-9808
iboutin@cldlachine.com

Conseil d'administration :

Président : Guy LEMIEUX, Directeur général, Caisse Desjardins Lachine/Saint-Pierre

Vice-président : Gilles SANSSOUCI, S.C.A.F.E.

Secrétaire-trésorière : Thérèse GAGNON - Centre du bien-être Les Elfes

Bernard BLANCHET - Conseiller d'arrondissement , arrondissement de Lachine

Julie CARDINAL - Résidence funéraire J.J. Cardinal inc

Ghislain DUFOUR - Commissaire au développement économique, arrondissement de Lachine

Geneviève LABELLE - Coordonnatrice, Concert'Action Lachine

Louise LAURIER - Directrice des programmes multi-clientèles et des sites du CLSC de Dorval, Lachine et LaSalle

Yves PICARD - Directeur général, Carrefour Jeunesse Emploi de Marquette

Pascal PILON - Avenue 77 Inc.

Benoît SIROIS - Directeur – CFP Les Rives

Le conseil d'administration comprend de plus trois autres membres d'office, qui n'ont cependant pas droit de vote.

1.2 Notre mission

Le Centre local de développement (CLD) Lachine est un organisme à but non lucratif subventionné par la Ville de Montréal. Son territoire d'intervention est l'actuel arrondissement de Lachine, incluant le quartier Saint-Pierre.

Le mandat premier du CLD Lachine, propre à tous les CLD au Québec, est celui d'offrir des services de première ligne d'accompagnement et de soutien technique ou financier auprès des entrepreneurs. Le CLD Lachine travaille de concert avec tous les intervenants du milieu et les différents paliers de gouvernement pour promouvoir la qualité et l'équilibre de la vie économique de son territoire.

Le CLD vise à favoriser l'essor économique du territoire par la création, la consolidation, l'expansion des entreprises et par la création d'emplois pour les résidents, que ce soit dans une structure économique de marché ou d'économie sociale.

Le CLD Lachine est par conséquent un élément structurant de son environnement humain autant qu'économique et exerce une influence importante sur l'évolution du tissu urbain.

2 - L'INTERET DU CLD LACHINE DANS LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT

Les réseaux routiers, de transport collectif, ferroviaires et les infrastructures intermodales sont un élément fondamental de la santé économique d'un milieu. Cela est particulièrement vrai dans l'arrondissement de Lachine, pour des motifs que nous détaillerons plus bas.

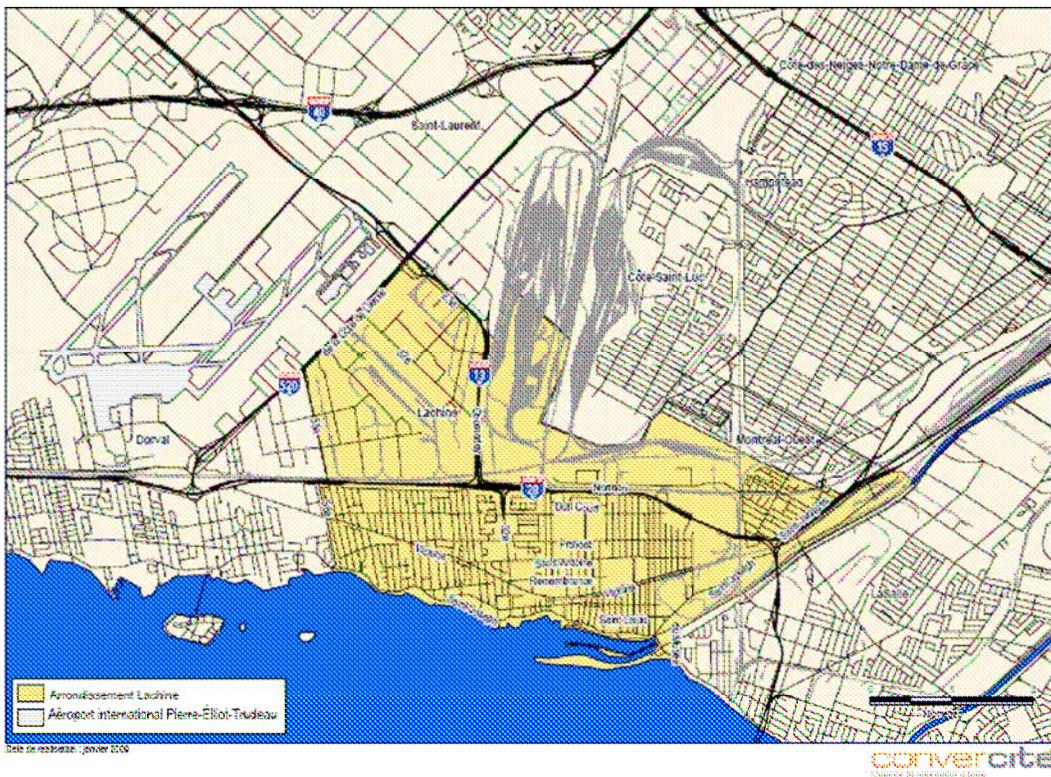
Cette considération inclut non seulement les réseaux situés à l'intérieur du territoire lui-même, mais aussi ceux qui y donnent accès. Le projet de reconstruction du complexe Turcot, à cette étape de consultation, n'inclut qu'une petite portion du territoire de l'arrondissement de Lachine, puisque qu'il s'interrompt à la rue Saint-Pierre, à l'extrême est de l'arrondissement, le parcours excluant l'échangeur Saint-Pierre. Cela n'empêche qu'il aura des répercussions majeures sur l'accès à Lachine et par conséquent, sur son développement économique et résidentiel.

2.1 Contexte Lachinois

2.1.1 Géographie

Le territoire du CLD Lachine est ceinturé au nord par l'autoroute 520, à l'est par l'arrondissement de LaSalle et les villes de Montréal-Ouest et Côte-Saint-Luc, et à l'ouest par la ville de Dorval.

L'arrondissement est scindé en deux parties, presque égales en superficie, par l'autoroute 20.



La partie nord est majoritairement caractérisée par un parc industriel moderne, tandis que la partie sud est principalement résidentielle.

Renaissance

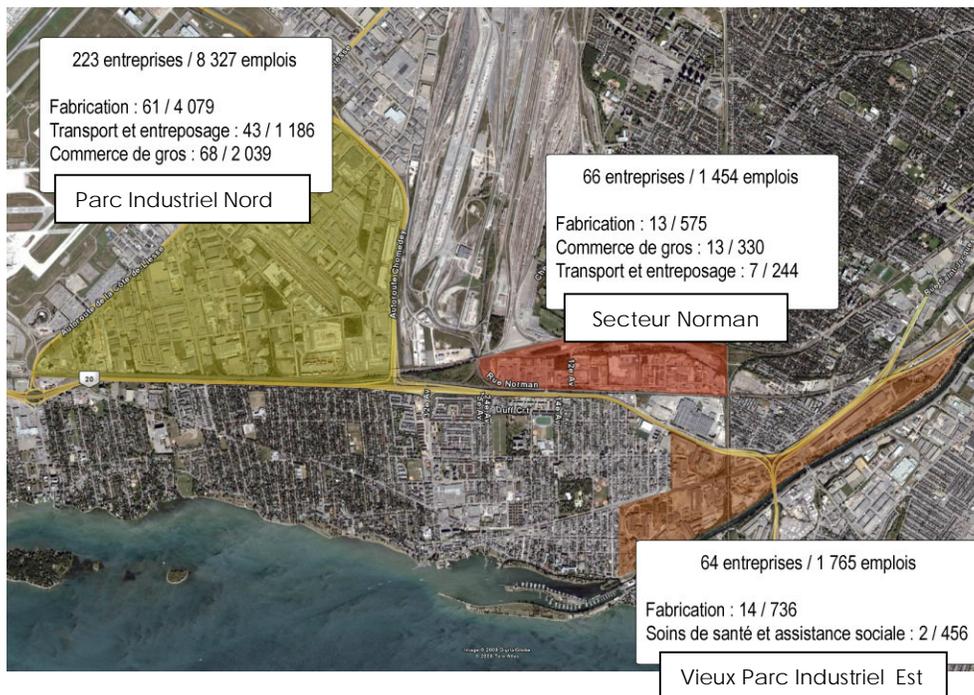
Ces mesures ont permis de « redécouvrir » Lachine et de réorienter son développement économique sur le développement résidentiel. Lachine devait relever le défi de la conversion des vieux sites industriels en secteurs résidentiels. Le mouvement est lancé et la mixité sociale qui prévaut dans les nouveaux développements, qui se répartissent de façon équilibrée, du logement abordable aux maisons haut de gamme, est tout à fait dans le respect de son projet de planification stratégique adopté en 2000.

Le potentiel de développement résidentiel à Lachine est cependant très loin d'être réalisé. De vieux quartiers doivent être rénovés et des friches industrielles, particulièrement celle de Lachine est, restent à convertir. C'est pourquoi nous nous préoccupons de l'impact du projet du complexe Turcot sur ce territoire limitrophe.

2.2 Dynamique économique actuelle

En 2008, l'arrondissement de Lachine comptait 1 325 entreprises et 25 829 emplois. Près de 65% de ces derniers sont liés au secteur manufacturier, au commerce de gros et à l'industrie de transport et de l'entreposage.

La majorité des entreprises à Lachine demeurent des PME comptant entre 5 et 50 employés. Autre phénomène en émergence à Lachine, les travailleurs autonomes deviennent de plus en plus nombreux. On en dénombre environ 1 800 en 2006. Cette catégorie de travailleurs doit pouvoir disposer d'une grande mobilité individuelle.



Les travaux de réaménagement du complexe Turcot auront inévitablement un impact sur la circulation, tant pour la population locale que pour les entreprises. La congestion qui s'ensuivra engorgera davantage les accès aux secteurs industriels, déjà très facilement obstrués.

Il faut prévoir des mesures de mitigation.

Le transport collectif demeure un facteur important pour amener une solution au problème d'accessibilité aux pôles d'emplois. L'arrondissement a déjà mis diverses mesures de l'avant : taxi-bus, circuits d'autobus améliorés pour s'ajuster aux horaires atypiques des travailleurs des secteurs manufacturier et institutionnel. Il faut encore bonifier l'offre pour offrir des conditions optimales de confort et de rapidité nécessaires à la diminution de l'usage de l'automobile. Le réaménagement du complexe Turcot est l'occasion rêvée d'établir des assises de transport collectif qui offrira aux travailleurs un énorme avantage concurrentiel à l'automobile comme moyen de transport.

Par ailleurs, la concentration d'industries utilisant des véhicules lourds commande des mesures pour leur éviter des retards qui ont un impact direct sur leur rentabilité. En période de difficultés économiques, nous devons tout mettre en œuvre pour appuyer ces entreprises qui sont des moteurs de l'économie montréalaise.

L'accessibilité à un réseau de transport routier efficace est un facteur primordial à la santé économique de l'arrondissement de Lachine, compte tenu que l'industrie du transport et de l'entreposage compte à elle seule 105 entreprises générant 4 476 emplois.

2.3 Enclavement

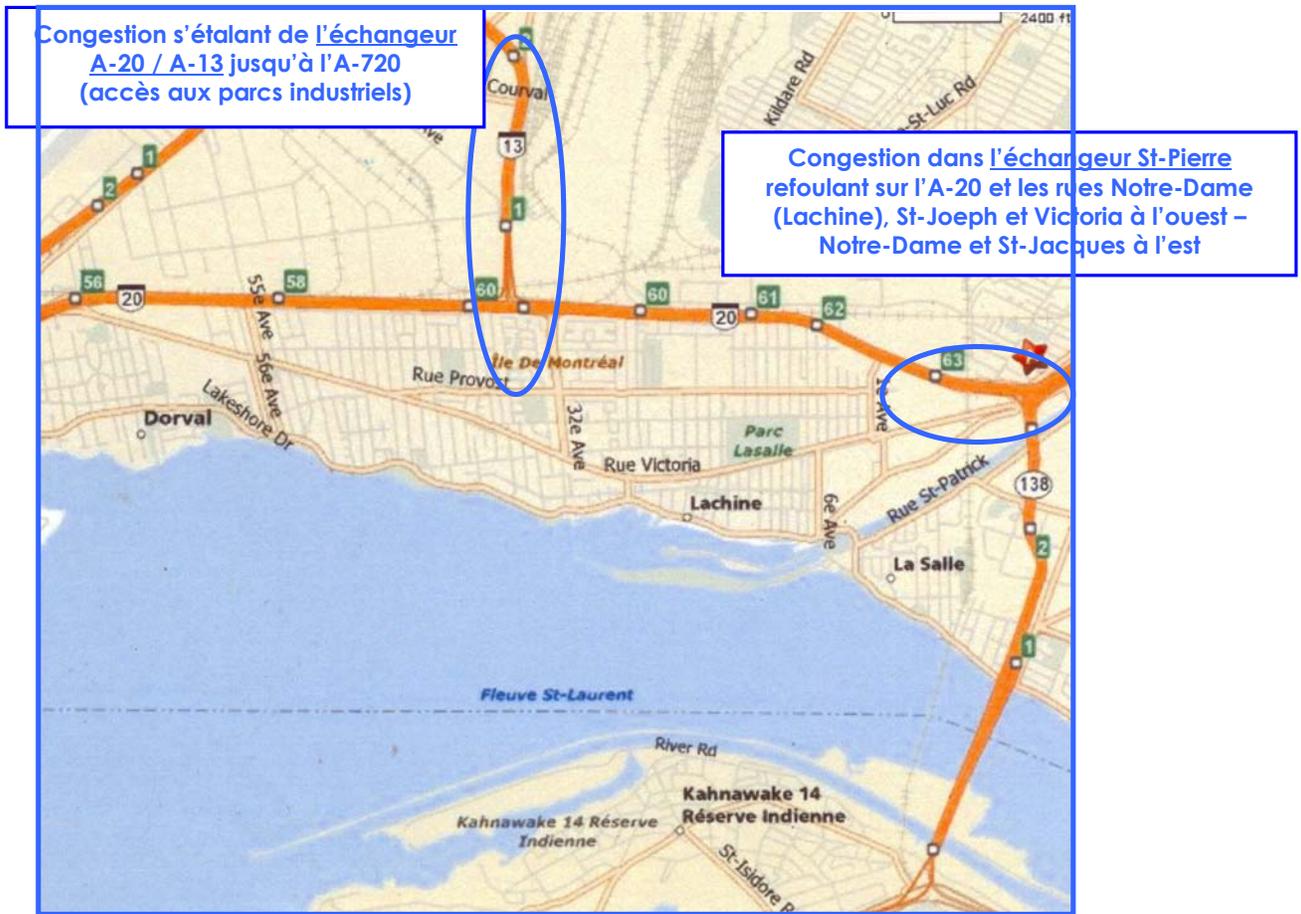
Conséquence des changements radicaux subis en une période relativement courte d'un siècle et demi, la portion résidentielle de Lachine se trouve prisonnière de ses issues étroites. Sa trame a été conçue à une époque où il passait plus de bateaux dans le canal que de véhicules dans ses rues.

Bordée au sud par le canal et le fleuve, et au nord par l'autoroute 20, elle se retrouve pratiquement enclavée du fait des bouchons de circulation qui bloquent ses rues transversales et l'autoroute 20 à son extrémité est.

Le quartier Saint-Pierre, au nord de l'A-20 est littéralement prisonnier de la structure surélevée de l'autoroute qui le cloisonne.

À sa frontière nord, les bouchons qui se créent rapidement, tant le matin qu'en après-midi, sur l'autoroute 13 qui rejoint l'autoroute 20 et qui sert de d'accès et de déversoir au parc industriel nord, causent également un problème d'accès à Lachine par la 32^e Avenue.

De plus, les A-13 et A-20 sont utilisées par le flot de trafic entre l'Ouest-de-l'île (et au delà) et le centre-ville, l'A-40 n'offrant pas d'issue vers le sud avant l'autoroute Décarie déjà sursaturée.



La reconstruction du complexe Turcot devrait chercher à augmenter la fluidité de la circulation sur l'autoroute 20 aux abords de l'échangeur St-Pierre, de façon à alléger le temps d'attente aux points de jonction, tant par le design de son tracé que l'aménagement d'assises favorisant le transport collectif.

3. LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE LACHINE

3.1 Notre impression du projet de reconstruction du complexe Turcot dans son ensemble

D'emblée, le CLD Lachine est favorable à la reconstruction qui s'avère urgente et nécessaire.

Urgente parce que l'infrastructure actuelle apparaît carrément dangereuse sur d'importants tronçons et que des travaux de réparation seuls ne peuvent en assurer la sécurité.

Nécessaire parce que le complexe Turcot dans son ensemble ne répond plus aux besoins toujours croissants en termes de capacité. Les bouchons qui s'y créent quotidiennement sont une cause de retards importants qui grèvent les activités économiques. Ces retards se traduisent automatiquement en coûts additionnels pour le secteur du transport de marchandises, en heures supplémentaires pour les entreprises de service, en perte d'efficacité pour les travailleurs qui doivent emprunter ce réseau routier...

De plus, les bretelles n'ont pas été conçues pour supporter le poids de dizaines de véhicules lourds qui doivent y faire du surplace en attendant que la voie se dégage.

3.2 Le tracé proposé et la zone d'intervention

Le nouveau tracé optimise l'utilisation du terrain disponible, ou rendu disponible par le déplacement de voies ferrées et la modification d'antennes ferroviaires. Il prend aussi en considération le développement futur de sites à fort potentiel comme la cour Turcot, Glen (CUSM) et Angrignon, et prévoit des accès locaux pour les désenclaver.

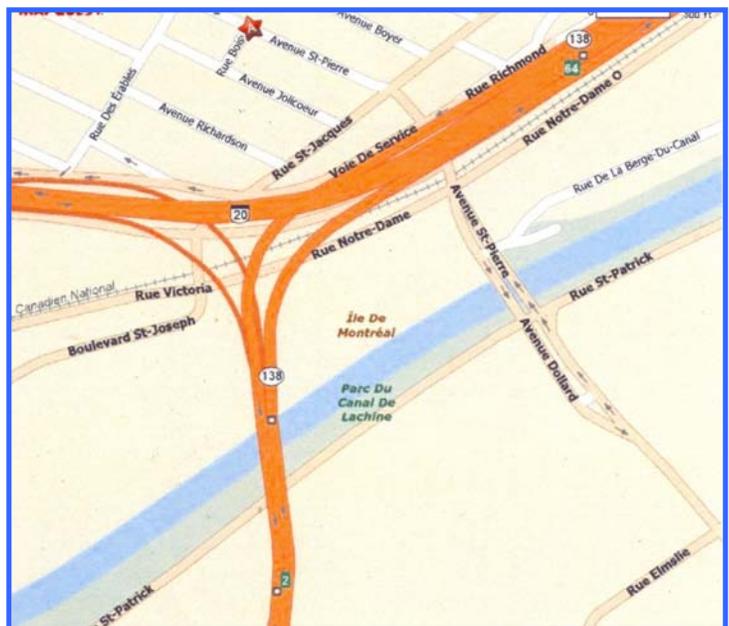
La conception d'une autoroute sur remblai viendra s'intégrer très positivement dans le paysage urbain d'une grande partie du nouveau tracé. Nous saluons au passage les efforts de respect de l'environnement, l'accent mis sur la verdure et l'aspect visuel du projet dans son ensemble. La mise en valeur de la falaise Saint-Jacques en tant qu'écoterritoire sera également un atout de taille pour attirer les investissements dans le secteur.

Nous voyons tout cela d'un très bon œil. Tout développement économique dans un secteur a une influence favorable sur les secteurs voisins, dont Lachine.

3.2.1 Exclusion de l'échangeur Saint-Pierre du complexe Turcot

Cependant, il nous semble que le tracé du projet, qui exclut l'échangeur Saint-Pierre, a été tronqué abruptement en fixant les limites du réaménagement à la frontière est de Lachine, à la hauteur de la rue Saint-Pierre.

L'échangeur Saint-Pierre constitue le déversoir et l'accès au pont Mercier. Quel est le pourcentage des 280 000 véhicules qui empruntent le complexe Turcot en provenance ou en direction de ce pont ? La file d'attente pour la bretelle d'accès au pont Mercier entrave quotidiennement le flux de circulation, tant vers l'est que vers l'ouest sur l'autoroute 20.



Sans prétendre à un statut d'ingénieur du réseau routier, nous pouvons affirmer sans hésitation que les bouchons qui se créent aux abords de cet échangeur pourraient être allégés par un nouveau design correspondant à la réalité du flot de véhicules qui doivent l'emprunter.

Nos préoccupations ne concernent donc pas tant le projet et son tracé dans la zone qui fait l'objet de l'étude, mais l'exclusion du parcours entre la 1^{ère} Avenue et l'échangeur de Montréal-Ouest de la zone d'intervention.

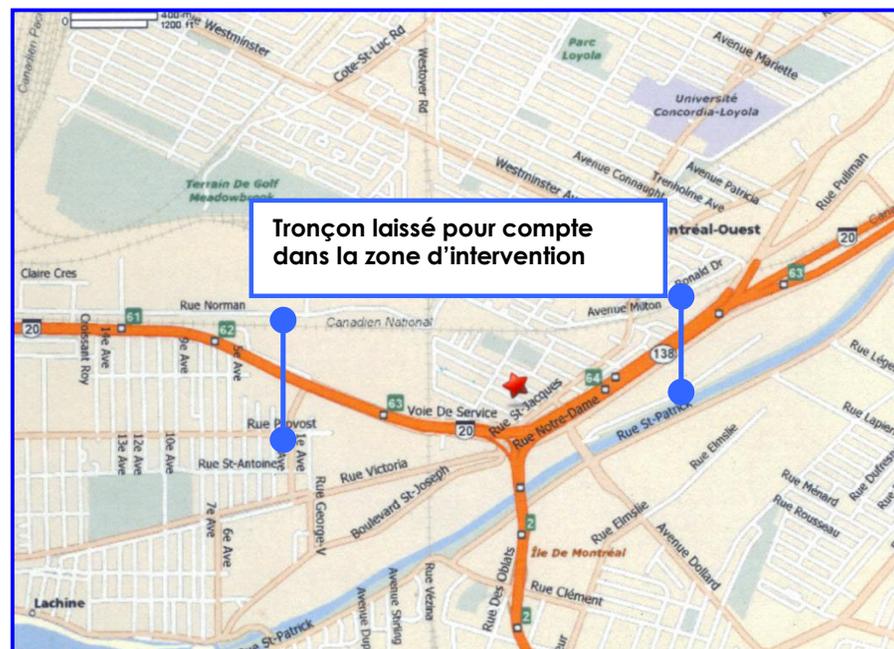
3.2.2 Interruption du parcours des interventions déjà réalisées et celles projetées

Lachine a déjà fait d'énormes efforts, avec l'aide de Transports Québec, pour atténuer les effets de la congestion sur l'autoroute 20 à la hauteur de l'arrondissement.

- Des murs anti-bruit ont été érigés.
- L'entrée de la 14^e Avenue (direction est) a été sacrifiée pour permettre d'ajouter une voie sur l'A-20 à l'est de la 32^e Avenue.
- La rue Victoria a été prolongée pour permettre l'accès à l'A-20 à l'échangeur Saint-Pierre.

Encore plus récemment, le rond-point Dorval vient d'être réaménagé.

Transports Québec s'apprête maintenant à améliorer le parcours de l'autoroute jusqu'au pont Champlain, mais laisse intact ce tronçon névralgique entre la 1^{ère} Avenue et l'échangeur de Montréal-Ouest. Cela, malgré que Transports Québec le mentionne dans le rapport principal de son étude d'impact, des files d'attente prennent forme en avant des différents secteurs, entre autres vers l'échangeur Saint-Pierre.



La reconstruction du complexe Turcot constitue un chantier gigantesque qui exigera un investissement majeur et a pour objectif d'améliorer la fluidité de la circulation. L'efficacité de l'intervention est sérieusement compromise si elle ne vise pas à éliminer le premier (ou le dernier, selon l'orientation) goulot d'étranglement, soit l'échangeur Saint-Pierre.

3.4 Un frein au développement résidentiel

Les effets sur le milieu humain et l'économie locale sont considérables, tant en termes de qualité de vie que de développement. Le PALÉE 2009-2012 (Plan d'action local pour l'économie et l'emploi) produit par le CLD en février 2009 identifie la requalification du Vieux-Lachine (est) et des abords du canal comme moteur de développement économique.

Dans le milieu déjà bâti, l'arrondissement s'est doté de plusieurs PIIA (Plan d'implantation et d'intégration architecturale) pour favoriser le maintien du caractère des secteurs patrimoniaux et assurer une amélioration du bâti, touchant tant la rénovation que l'insertion de nouveaux bâtiments. Cette préoccupation, combinée aux attraits récréotouristiques dans lesquels Lachine a investi massivement depuis plus de 30 ans, a incité de nombreux investissements de construction immobilière et l'installation de nouveaux commerces.

La population devient donc plus dense et des mesures de mitigation devront être prises pour que les difficultés d'accès ne deviennent pas un écueil à la poursuite de ce développement essentiel pour l'économie locale. Ces mesures devront équilibrer l'amélioration du réseau routier et des infrastructures de transport collectif dans un esprit de développement urbain durable.

3.5 Développement prioritaire dans Lachine est

L'étude d'impact sur l'environnement mentionne à plusieurs chapitres les mesures prises pour favoriser le redéveloppement de la cour Turcot et y faciliter l'accès. La même étude mentionne le projet de requalification de l'ancien parc industriel de l'est de Lachine aux abords du canal, mais sans proposer de mesures pour y faciliter l'accès. Ce secteur présente un potentiel de 3 000 nouveaux résidents auxquels il faudra donner un accès routier suffisamment fluide et un mode de transport collectif convivial pour que la pollution et l'encombrement de bouchons aux abords de l'échangeur Saint-Pierre ne décourage pas l'installation de nouveaux ménages.

Nous ne pouvons pas assez insister sur l'importance de ce développement pour l'avenir et le présent de Lachine. En effet, si la requalification du parcours d'entrée est important pour Montréal, il en va de même pour le parcours d'entrée dans l'arrondissement de Lachine. Dans le moment, le parc industriel du boulevard Saint-Joseph est un passage obligé pour de nombreuses personnes qui entrent à Lachine. Nous le disons sans ambages, c'est une zone sinistrée qui contribue malheureusement à renforcer l'image d'un Lachine post-industriel pauvre et dévasté. C'est un frein puissant au développement résidentiel à l'intérieur de l'arrondissement.

Il y a de multiples causes à l'étalement urbain. Une d'entre elle est, en particulier pour les jeunes familles, de trouver à un coût abordable pour elles, une maison avec un coin de terrain bien à elles. C'est un besoin humain naturel et ce n'est pas un facteur anodin dans l'exode par les ponts. Le développement des friches industrielles de l'île de Montréal, pour peu qu'on vise une mixité résidentielle équilibrée, est la solution de choix pour garder les Montréalais à Montréal. Celles de Lachine ont l'avantage d'être très près du centre-ville et la plus importante pourra profiter d'un plan d'eau. L'arrondissement déploie beaucoup d'effort pour encourager des promoteurs immobiliers à s'engager dans la conversion de ces secteurs.

Nous devons aussi rappeler ici que lorsque la cour Turcot s'est vidée, c'est à Lachine que se sont empilés ses containers, en bordure de l'A-20, au détriment des résidents du quartier résidentiel. Nous avons dû ériger un mur anti-bruit non seulement pour les protéger de la proximité de l'autoroute, mais pour bloquer de leur vue ces amoncellements disgracieux.

Nous insistons sur le fait que Lachine est une communauté déjà établie qui vit encore des difficultés liées aux fermetures successives de ses usines pendant la deuxième moitié du 20^e siècle. Les projets de développement sur son territoire, très sensibles aux inconvénients générés par l'accès à l'autoroute 20, devraient à tout le moins bénéficier de la même attention que de nouveaux projets qui concernent des espaces présentement inoccupés et sans lien humain avec les communautés avoisinantes.

3.6 L'impact du projet de reconstruction sur le flux des véhicules

Le maintien des infrastructures actuelles pendant la construction des nouvelles est un excellent plan d'action. Nous faisons confiance aux responsables du projet quant au phasage des travaux et aux dispositions prises pour minimiser l'impact sur la circulation et les milieux limitrophes des chantiers.

Le rapport principal de l'étude d'impact mentionne que pour les trois secteurs, les analyses de circulation indiquent qu'il ne devrait pas y avoir de problèmes majeurs de capacité mais rappellent que la circulation peut néanmoins être affectée par la présence de files d'attente qui prennent forme en avant des différents secteurs, entre autres vers l'échangeur Saint-Pierre.

Sans nous substituer aux analystes, nous prévoyons que cet impact sera tout de même important. Ne serait-ce que par l'effet de ralentissement dû au « voyeurisme » provoqué par tout élément distrayant aux abords d'une route et amplement prouvé.

Les ralentissements provoqués par la construction des nouvelles infrastructures se répercuteront bien au-delà des abords de Lachine. Nous prévoyons donc que les rues de Lachine feront office, encore plus que maintenant, de voie d'évitement de l'autoroute 20. C'est un autre incitatif à remodeler l'échangeur Saint-Pierre en priorité, pour éliminer le premier goulot d'étranglement, et à mettre en place une alternative de transport collectif pratique.

3.7 Fermeture de l'entrée Notre-Dame (direction ouest)

Nous comprenons que l'objectif visé par la fermeture de cette entrée est d'éviter un croisement par la gauche.

Ce que nous reprochons à l'étude, c'est d'avoir négligé l'impact important de l'augmentation de circulation que cette fermeture engendrera sur la rue St-Patrick, du quartier Émard jusqu'à Lachine. C'est une lacune.

L'étude mentionne que dans les nouvelles infrastructures liées à la revitalisation du canal de Lachine « on note la construction du pont sur le boulevard Monk, dans l'arrondissement du Sud-Ouest » et que « Ce nouveau pont relie les artères commerciales Monk et Notre-Dame et comprend un lien routier avec l'autoroute 20. » À cette hauteur, la rue Notre-Dame n'est pas une artère commerciale, mais pratiquement une voie de service et/ou de contournement de l'autoroute. Ce pont constitue beaucoup plus un lien entre les rues Saint-Patrick et Notre-Dame pour justement atteindre l'autoroute et dessert une zone industrielle importante sur Saint-Patrick qui borde le canal côté sud.

Cela nous concerne car Saint-Patrick est aussi une voie d'accès à Lachine. Aux heures de pointe, les véhicules subissent des retards importants qui seront aggravés par la fermeture de cette entrée à l'autoroute. Le même phénomène se répercutera sur la rue Notre-Dame et sur le boulevard LaSalle à l'entrée de Lachine. Aux heures de pointe, les goulots d'étranglement que sont les ponts de la 6^e Avenue et Gauron se font sentir loin derrière.

Il faut aussi mentionner la rue Saint-Jacques qui, dans le quartier Saint-Pierre, constitue la seule artère commerciale, et peut difficilement accueillir un flux additionnel de circulation.

Y a-t-il une solution ?



3.8 Le maintien de la capacité actuelle

La capacité du réseau routier n'est pas augmentée dans le projet de reconstruction parce qu'il prévoit l'ajout éventuel de voies ferroviaires et d'infrastructures pour favoriser le transport actif et le transport collectif pour accéder au centre-ville. C'est sans doute l'élément le plus fondamental du projet de reconstruction. Cette décision affecte tous les Montréalais et en particulier l'industrie du transport dont la présence à Lachine est très marquée. Nous nous permettrons donc d'exprimer ici nos préoccupations à ce sujet.

Bien sûr, nous ne pouvons qu'être en faveur de l'augmentation de l'utilisation du transport collectif comme alternative au transport privé. Mais l'établissement de nouvelles voies ferroviaires suffira-t-il à endiguer le débit toujours plus fort des automobiles ?

Nous déduisons des lectures que nous avons faites des rapports de Transports Québec que l'analyse indique que la nouvelle configuration du complexe Turcot devrait augmenter la fluidité de la circulation, ce qui élimine la nécessité d'en augmenter la capacité.

Le rapport principal de Transports Québec conclut que : « Il apparaît donc que le scénario retenu présente une meilleure performance sur le plan technique et en fonction de la demande anticipée à l'horizon 2026 que le scénario de référence ».

Dans un contexte où on veut limiter l'étalement urbain et augmenter la densité de la population dans l'île, nous aurions espéré un horizon de projection portant sur 50 ans plutôt que 15, en particulier quand les travaux doivent s'échelonner sur 7 ans.

3.8.1 Voies réservées au transport collectif

D'un autre côté, on parle, sans volonté ferme cependant, de réserver une voie centrale, dans chaque direction, au transport collectif, ce qui aura comme résultat de réduire la capacité liée au transport privé. Même dans le scénario le plus optimiste, on ne peut présager une diminution de 33% du transport privé au profit du transport collectif, en particulier dans les localités situées à l'ouest de Lachine.

La capacité effective du complexe Turcot se trouverait donc diminuée à l'issue des travaux. Considérant qu'elle est déjà saturée, cette perspective nous inquiète.

De plus, l'étude parle de mettre la reconstruction du complexe Turcot au profit du développement de la cour Turcot et du site du CUSM, et d'y faciliter l'accès. Alors que dans le contexte actuel, le complexe Turcot ne génère pas de trafic mais accueille celui des routes qui s'y croisent, dans sa nouvelle version, il devra en plus accueillir les véhicules additionnels dans son voisinage immédiat, en particulier si le développement de la cour Turcot compte inclure un méga centre.

Quant aux aménagements favorisant le transport 'actif', s'ils sont un ajout à la qualité de vie des quartiers voisins du centre-ville, on ne peut penser qu'ils contribueront à diminuer le nombre d'automobiles provenant de distances supérieures à 5 km du centre-ville, particulièrement en hiver.

Il nous semble que les coûts d'inclure une voie additionnelle pour le transport collectif, compte tenu de l'immense effort financier déployé, représenterait un pourcentage très acceptable de rehaussement des coûts, considérant la pérennité du projet et l'évolution rapide des véhicules de transport autonome écologiques qui ne manqueront pas de remplacer une grande partie des automobiles polluantes actuelles.

4 L'IMPORTANCE DE LA MISE EN PLACE D'UN TRANSPORT COLLECTIF EFFICACE AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION

On entend souvent, dans divers milieux, des références à des projets de réduction de l'accès en automobile aux centres-villes européens. Ceux qui ont connu du succès bénéficiaient déjà d'une offre de transport collectif adéquate.

Montréal est déjà en tête de palmarès en Amérique du Nord pour le taux d'utilisation de son réseau de transport dans la population. Mais cela devient de moins en moins vrai à mesure qu'on s'éloigne des stations de métro. Lachine n'est pas très favorisée sur ce plan et le reste de l'ouest l'île de Montréal encore moins, ce qui a un impact direct sur l'utilisation des rues de Lachine comme voie d'évitement de l'autoroute.

Nous l'avons dit plus haut, nous anticipons des retards qui se multiplieront dans l'infrastructure actuelle pendant la construction de la nouvelle et qui ne manqueront pas d'affecter sérieusement l'environnement lachinois. La meilleure façon de contrer le phénomène, c'est de mettre en place une alternative viable de transport collectif qui réponde aux besoins de mobilité la population qui se rend au centre-ville de Montréal à heures fixes.

La mise en place récente de circuits d'autobus express aux heures de pointe a amélioré l'offre de service, certes, mais cela ne suffit pas.

La mise sur pied d'une assise de transport collectif vers le centre-ville en collaboration avec les autorités du transport montréalais avant le début des travaux est une nécessité absolue.

4.4 La solution préconisée : le tramway

Depuis 1983, la possibilité de construire une ligne de tramway entre Lachine et le centre-ville de Montréal est envisagée. Aucun projet majeur ne s'est cependant concrétisé pour faciliter la liaison de Lachine au centre-ville. Le moment est venu de passer à l'action. Ce n'est plus qu'une question de favoriser la population de Lachine ou son développement, c'est un moyen extrêmement efficace de contrer les inconvénients liés à la reconstruction du complexe Turcot en allégeant son fardeau de trafic.

L'ajout d'un tramway favoriserait de façon marquée l'utilisation du transport en commun non seulement pour les citoyens de l'arrondissement de Lachine, mais plus à l'est et, surtout, à l'ouest.

Dans le moment, les utilisateurs des autobus provenant des banlieues ouest subissent au moins deux ruptures de charge : au terminus de la gare Dorval, puis au métro Lionel-Groulx.

Une des solutions pourrait être l'installation d'une station terminale d'autobus et de tramway au centre de Lachine (32^e Avenue). Nous pourrions offrir aux passagers arrivant de l'ouest un mode de transport direct, rapide et en tout confort vers le centre-ville avec un seul transfert à Lachine. L'endroit se prête particulièrement bien à l'aménagement d'un stationnement incitatif.

Tout comme le train de banlieue a fait le plein de passagers en un temps record, le tramway sera populaire dès sa mise en service. Les statistiques compilées dans d'autres villes indiquent qu'une ligne de tramway attire 40% plus d'achalandage qu'une ligne d'autobus située dans le même corridor.

De plus, on peut remarquer qu'en moyenne, les gens sont prêts à marcher 250m pour se rendre à un arrêt d'autobus. Cette distance acceptable de marche passe à 750m pour les passagers du tramway, car non seulement ils se rendent plus vite à destination, mais ils évitent les transferts de véhicule ou modal.

Nous n'avons aucun doute que l'implantation d'un tramway entre Lachine et le centre-ville déchargerait non seulement le complexe Turcot d'une pression énorme, mais diminuerait le transit par les rues de Lachine et des autres arrondissements du grand Sud-Ouest. De plus, si le tracé choisi traverse la cour Turcot, c'est un atout de taille pour favoriser son développement.

4.4.1 Le tram-train, projet pilote économique

La première étape de l'aménagement de la ligne de tramway pourrait être un tram-train, tramway qui peut rouler sur les voies ferrées régulières, jusqu'à la gare Lucien-L'Allier. Ce tram-train pourrait s'arrimer avec la navette aéroportuaire. C'est une solution peu coûteuse, la plus grande partie des rails existant déjà.

Ce tram-train pourrait servir de projet pilote, pendant les premières années, avant l'établissement d'une ligne électrifiée qui pourrait rejoindre la boucle de tramway planifiée au centre-ville. C'est là un aspect important, car un des principaux écueils à l'utilisation du train est que les gares sont situées à une trop longue distance de marche du lieu de destination finale.

4.4.2 Un investissement rationnel

Les coûts de construction, d'opération et d'entretien d'une ligne de tramway sont de beaucoup inférieurs à ceux du métro. C'est un investissement per capita très rationnel.

Lachine compte augmenter sa population de 8%, particulièrement en développant ses friches industrielles, ce qui augmentera encore la rationalité de l'investissement dans un transport collectif convivial.

L'arrondissement a fait sa part en incitant les promoteurs à prendre le risque d'être les premiers à s'insérer dans les secteurs industriels désuets. Il entend continuer et sollicite l'appui des autorités du transport.

La densité de la population à Lachine est au moins comparable celle d'arrondissements de l'est de Montréal où on considère sérieusement prolonger le métro, et la distance jusqu'au centre-ville est beaucoup moindre. Un tramway à Lachine est plus que justifié dans la situation actuelle et s'impose dans une perspective d'avenir.

3 CONCLUSION

En conclusion, nous faisons nôtre l'opinion de Daniel Gill, professeur à l'Institut d'urbanisme à l'Université de Montréal.

Extraits d'une communication présentée le 7 mai 2009 au congrès de l'Association des économistes du Québec :

« Mais plus que tout, Montréal aura raté le passage à l'ère de l'automobile en oubliant de compléter son réseau autoroutier qui fait de Montréal une des rares villes à ne pas avoir de ceinture de contournement, obligeant ainsi tout le trafic régional à converger vers l'échangeur Turcot qui, aujourd'hui, ne peut plus assumer le coup (...)

*L'arrivée du présent siècle marque un changement de paradigme important. Cette nouvelle société informationnelle fondée sur le savoir et la communication qui se met en place est particulièrement caractérisée par **l'hypermobilité des individus**, et ce, autant à l'échelle locale que régionale et internationale. Comme pour les autres époques, les villes qui se démarqueront seront celles qui sauront le mieux capter ces flux nomades et assurer leur mobilité de façon efficace (...)*

À l'échelle métropolitaine, il faudra cesser de tergiverser et admettre que seule une conciliation harmonieuse entre les transports en commun et l'automobile peut répondre efficacement à la mobilité de tous les Montréalais, à qui on demande de plus en plus de flexibilité (...)