

**Mémoire en faveur du  
Parachèvement de l'autoroute et du pont de la 25**

**« LE PONT DE LA 25 : FAUT QUE ÇA DÉBLOQUE »**

**Chambre de commerce et d'industrie de Laval**

## Introduction

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval (CCIL) anime les forces vives de tous les secteurs économiques de la région et agit comme porte-parole de la communauté d'affaires lavalloise depuis 1967. Résolument au service des gens d'affaires, la CCIL compte aujourd'hui près de 2000 membres, ce qui en fait l'une des plus importantes organisations d'affaires au Québec.

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval est fière de donner son argumentaire sur le dossier du parachèvement de l'autoroute et du pont de la 25, un dossier sur lequel la Chambre insiste fortement pour sa concrétisation depuis 1975.

Le parachèvement de l'autoroute 25 n'est pas un nouveau lien routier en devenir. C'est l'aménagement d'un tronçon d'une autoroute inachevée dont une partie au Nord et une autre au Sud sont déjà construites. Il fait partie des projets structurants qui façonnent les perspectives de développement de Laval et même de la région métropolitaine. Il existe au moins cinq facteurs qui motivent ce projet, à savoir :

- le besoin de décongestionner le réseau routier
- les conditions de financement innovatrices
- l'amélioration nécessaire de la capacité de transport des marchandises
- l'appui au développement économique harmonieux de la région métropolitaine
- le développement possible du transport en commun

## **Le besoin de décongestionner le réseau routier**

Les études du Ministère des Transports du Québec (MTQ) confirment ce qui est observé par les intervenants de Laval et de la couronne nord depuis de nombreuses années, à savoir que le volume des déplacements entre Laval et Montréal connaît une progression constante. Les déplacements des usagers n'ont cessé de s'accroître depuis 1971, passant de 265 000 véhicules par jour à plus de 646 900 véhicules par jour en 2003.

Les files d'attente à l'heure de pointe du matin, s'étirent de plus en plus. Elles atteignent présentement 20 km et les temps de parcours par déplacement se situent entre 65 et 97 minutes. D'ici 2016, selon le Ministère des transports du Québec, le débit va augmenter de 20 %, ce qui occasionnera une file d'attente de 20 à 40 km avec un temps d'attente de plus de 130 minutes.

La congestion du réseau routier engendre aussi des coûts importants pour le transport commercial des marchandises. Pour bien comprendre la situation, il faut non seulement tenir compte des données précédentes, lesquelles illustrent la situation à la frontière entre Laval et Montréal, mais également de la dynamique du transport sur l'Île de Montréal où l'autoroute métropolitaine est pratiquement congestionnée à longueur de journée. Nous reviendrons sur cette question plus tard.

Ajoutons simplement que la congestion a toujours des répercussions graves sur l'environnement. Selon le Ministère des transports du Québec, le parachèvement de l'autoroute 25 permettrait de réduire de plus de 43 000 km la distance parcourue chaque matin par les automobilistes montréalais, tout en réduisant de plus de 10 000 heures le temps d'attente matinal des automobilistes de la région. Sur une base annuelle, ce sont près de 20 millions de km parcourus et près de 5 millions d'heures

d'attente qui seraient ainsi économisés. Laissons aux experts le soin de traduire ces données en terme de tonnes de rejets polluants, mais il semble évident qu'il ne s'agit pas d'un phénomène marginal.

En somme, le parachèvement de l'autoroute et du pont de la 25 est nécessaire et entièrement justifié pour diminuer la congestion routière, ce qui améliorera la qualité de vie des personnes, la qualité de leur environnement et le fonctionnement de l'économie en favorisant la productivité.

## **Des conditions de financement innovatrices**

Le financement de l'autoroute et du pont de la 25 est envisagé dans un contexte de partenariat privé-public. Il s'agit d'une première au Québec. La Chambre de commerce et d'industrie de Laval appuie entièrement cette formule de financement car elle respecte la capacité de payer des contribuables. Autrement dit, il offre un moyen de réduire la pression sur le fardeau fiscal des québécois et des entreprises par le biais d'un financement assumé par les utilisateurs, ce qui, dans le contexte de rareté des capitaux publics, permet d'accélérer la réalisation de projets ayant un potentiel de développement positif.

Les succès remportés par l'autoroute 407 en Ontario et le Pont de la Confédération à l'Île du Prince-Edouard, nous indiquent qu'il est possible de réaliser des projets majeurs dans ce nouveau contexte. Autre exemple, celui du nouveau viaduc de Millau, construit par la société Eiffage au coût de 400 millions d'euros et dont la contribution de l'État a été de 50 millions d'euros. La société Eiffage, qui se remboursera par le péage, restituera le viaduc à l'État dans 120 ans.

Ce sont évidemment des entreprises et des citoyens qui auront à défrayer en partie les coûts d'utilisation. Sur la base des évaluations préliminaires du Ministère des transports du Québec, nos membres nous ont clairement indiqué qu'ils n'étaient pas réfractaires à une tarification en autant qu'elle soit raisonnable. Il appartiendra au concessionnaire ainsi qu'au MTQ de convenir de termes respectueux des attentes du marché, à défaut de quoi, l'achalandage ne sera pas au rendez-vous. D'autres juridictions ont trouvé cet équilibre et nous sommes persuadés que nous sommes en mesure d'en faire autant.

## **L'amélioration nécessaire de la capacité de transport des marchandises**

Le coût du transport constitue un des facteurs déterminant de la rentabilité des entreprises. Plus particulièrement dans le domaine du camionnage, cela a été souligné à maintes reprises, notamment dans le cadre d'une étude réalisée en 1998 pour le compte de Montréal International. On y souligne à juste titre<sup>1</sup>:

« Le fonctionnement des entreprises a beaucoup changé au cours des dernières décennies et le camionnage en a bénéficié plus que n'importe quel autre (activité). La mondialisation et la libéralisation des échanges ont transformé les pratiques commerciales. Ainsi, la priorité accordée par les fabricants, les grossistes et les détaillants à l'intégration accrue des services de transport dans la gestion des approvisionnements et des livraisons a amené les expéditeurs à exiger de plus en plus de services logistiques connexes au transport, tels l'entreposage et la gestion des inventaires. Ces nouvelles tendances ont favorisé l'industrie du camionnage dans la mesure où ce mode de transport est presque le seul à pouvoir répondre aux besoins des clients en termes de temps de transit, de fréquence, de fiabilité et de flexibilité. Le transport routier est donc désormais une composante importante du niveau de productivité et de compétitivité des entreprises. Dans certains branches d'activités, son efficacité peut avoir un impact déterminant. »

Au Canada, on estime que le volume d'activité du camionnage représente déjà quelque 40 milliards \$. L'ouverture de notre économie et la proximité du marché américain expliquent le rôle majeur joué par cette industrie. Quant aux perspectives globales de l'industrie du camionnage, elles sont donc particulièrement positives, puisque l'on anticipe une progression des activités de plus de 30% d'ici 2015<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Le Transport Un secteur stratégique pour la région de Montréal, Février 1998, Montréal International, page 36.

<sup>2</sup> Comme note 1. La commission Nicolet sur la mobilité entre Montréal et la Rive Sud appuie ce constat « Les tendances lourdes favorisent aujourd'hui le camionnage sur des distances allant jusqu'à 1 100 km.

L'approvisionnement en « flux tendus » est également largement confié au transport routier. En fait, plus de 80

Dans la région métropolitaine de Montréal, la contribution de l'industrie du camionnage est tout aussi significative, sinon plus car notre région possède une base manufacturière très importante. L'absence d'un lien routier rapide et efficace dans l'Est de la région métropolitaine place toutefois l'ensemble des entreprises de ce secteur de la région dans une position désavantageuse. Faute d'un réseau routier adéquat, nous surchargeons inutilement les voies routières du centre de l'Île de Montréal, les ponts Pie IX et Papineau, les autoroutes 15 et Décarie et évidemment le boulevard Métropolitain. Les boulevards Henri-Bourassa et des Laurentides sont également sollicités de façon excessive.

Pour les entreprises qui souhaitent s'établir et prospérer dans l'Est de la métropole, ces réalités augmentent considérablement les temps et les coûts de transport. En cette époque où les entreprises comptent sur la distribution du type « juste à temps », on peut facilement imaginer que toute amélioration du fonctionnement du réseau de circulation peut constituer un facteur de compétitivité internationale pour Laval et la grande région de Montréal.

Pour un développement économique plus efficace, n'est-il pas tout à fait légitime pour toutes les entreprises situées dans l'axe Longueuil-Terrebonne, et même au-delà, de pouvoir atteindre leurs clients et leurs fournisseurs sans avoir à emprunter les voies congestionnées du centre de Montréal ? Nous ne sommes plus à une époque où les voies d'accès sont sous-utilisées. Il faut pouvoir regarder en avant et avoir un certain degré d'assurance que les déplacements des employés et des marchandises seront envisageables de manière économique et efficace.

---

% de tous les biens transportés empruntent les routes. La croissance économique de la région métropolitaine sur les deux prochaines décennies sera très probablement largement tributaire de l'industrie du camionnage, et vice versa évidemment. » "Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud", Commission Nicolet 2003, page V du Survol.

Pour l'instant, le développement de l'ensemble de l'Est de l'agglomération présente des perspectives discutables. Nous croyons qu'il faut remédier à la situation et que l'autoroute et le pont de la 25 sont les seuls éléments qui font véritablement obstacles à la réalisation du plein potentiel de l'Est de la région métropolitaine, incluant au premier chef l'Est de l'Île de Montréal.

Pour ceux qui doutent de l'importance des routes dans les décisions d'implantation des entreprises, deux sondages récents jettent un éclairage intéressant sur la question.

D'une part, selon l'enquête américaine *Area Development*<sup>3</sup>, 87% des décideurs estiment que l'accès aux autoroutes est un facteur important ou très important pour la sélection de site. Ce facteur surpasse le taux d'imposition des corporations, les coûts de construction ou d'occupation ainsi que la disponibilité et les coûts de l'énergie.

---

<sup>3</sup> Area Development, 17<sup>th</sup> annual corporate survey, december 2002. Pour de plus amples renseignements [www.areadevelopment.com](http://www.areadevelopment.com)

**TABLEAU 1**  
**Facteurs de sélection de site**  
**Enquête Area Development Corporate Survey**  
**2002**

	Pourcentage des répondants considérant le sujet important ou très important
Disponibilité de la main-d'oeuvre qualifiée	90,9%
Coûts de la main-d'oeuvre	89,9%
Exemptions fiscales	88,2%
Incitatifs des États et localités	88,0%
<b>Accessibilité des autoroutes</b>	<b>86,6%</b>
Taux d'impôts corporatifs	84,6%
Proximité des grands marchés	83,7%
Coûts d'occupation ou de construction	82,4%
Disponibilité et coûts de l'énergie	80,9%
Règlements touchant l'environnement	76,7%

D'autre part, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) nous informe que l'infrastructure routière québécoise est mal perçue de la part des chefs d'entreprises<sup>4</sup>. En effet, seulement 38,9 % des entreprises québécoises considèrent que nous bénéficions de bons réseaux de transport permettant d'assurer le lien avec les villes majeures. La moyenne canadienne est de 47,9% et seul le niveau d'imposition local, jugé comme raisonnable, présente un avantage plus grand que la question des réseaux de transport.

---

<sup>4</sup> Bâtir une meilleure communauté. FCEI, sondage réalisé en février-mars 2001. Bien que les résultats soient présentés sur une base provinciale, il y a lieu de croire que les données reflètent les positions relatives des grandes agglomérations urbaines. Pour de plus amples renseignements [www.fcei.ca](http://www.fcei.ca).

Autrement dit, en matière de transport de marchandises et de réseau routier, la région de Montréal est présentement désavantagée et cet état de chose inquiète puisque le transport de marchandises est vital au développement économique.

En ce qui concerne la Chambre de commerce et d'industrie de Laval, il serait téméraire et même illogique de laisser notre position relativement désavantageuse se dégrader davantage. Et si la situation métropolitaine, en matière d'infrastructures de transport, est relativement claire pour tout intervenant externe qui se documente sur les opportunités d'affaires, il est également évident que l'Est de la région ne possède pas de réseau routier aussi bien intégré que l'Ouest, avec les résultats que l'on connaît du point de vue de l'expansion industrielle. Il faut corriger ce déséquilibre interne à la région. Il faut corriger ce déficit global de la région.

**TABLEAU 2**

**Quels types d'attributs positifs de votre communauté affectent votre entreprise ?**

	Québec	Ontario	Canada
<b>Bons réseaux de transport avec les villes majeures</b>	<b>38.9%</b>	<b>54.3%</b>	<b>47.9%</b>
Solidarité locale, plusieurs festivals et événements	31.1%	34.5%	35.7%
Bonnes écoles, main-d'oeuvre qualifiée	23.9%	48.3%	44.7%
Cadre naturel plaisant, beaux parcs	35.3%	38.7%	37.5%
Niveau d'imposition locale raisonnable	39.6%	59.8%	57.1%
Appui public étendu envers les entreprises et le démarrage d'entreprises	20.0%	34.7%	34.3%
Projets de revitalisation du centre-ville	13.6%	19.1%	18.1%
Approche favorable aux entreprises	29.4%	42.6%	41.3%

Source : Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, avril 2001.

## **Appui au développement économique harmonieux de la région métropolitaine**

Le parachèvement de l'autoroute 25 permettrait de compléter le réseau de transport métropolitain tel qu'il avait été envisagé à l'origine et de lui assurer la continuité qui lui fait présentement défaut dans l'axe nord-sud. Cela permettrait également de doter Montréal d'une vraie voie de contournement, comme cela existe dans la plupart des grandes métropoles.

Localement, ce projet permettrait de développer encore davantage le lien économique privilégié qui existe entre l'Est de Montréal et l'Est de Laval, car le profil des entreprises dans les deux territoires présente des similitudes (usages plus lourds) et que les deux secteurs forment ensemble un vaste bassin de main-d'oeuvre.

Par ailleurs, le gouvernement a indiqué par le biais du document « Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales 2001-2021 »<sup>5</sup> qu'il souhaitait renforcer et mettre en lien les différents pôles économiques de la région métropolitaine de manière à favoriser un développement économique harmonieux. Outre celui de Laval, le gouvernement reconnaît d'emblée la région de Mirabel ainsi que le Port de Montréal. S'il faut donner suite au Cadre d'aménagement métropolitain, selon ces grands paramètres initiaux, il est évident que le pont de la 25 crée un lien direct et performant entre 3 des 6 pôles prioritaires et qu'il apporterait en ce sens une contribution de premier ordre au type de développement économique souhaité par le Gouvernement du Québec.

---

<sup>5</sup> Voir Une vision commune d'action, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal, 2001-2021, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, juin 2001.

## **Assurer le développement commercial et industriel dans l'Est**

Le parachèvement de l'Autoroute 25 favorise le développement de nos parcs industriels dans l'Est de Laval et l'Est de Montréal. Pour Laval, il s'agit de 40 millions de pieds carrés zonés *industriel* à développer dans l'Est dont 15 millions de pieds carrés industriels ont été vendus dans la vision du parachèvement de l'Autoroute 25, de même que 2 millions de pieds carrés *commercial* à développer également.

## **Développement possible du transport en commun**

Le parachèvement de l'Autoroute 25 ne va pas éliminer tous les problèmes de circulation dans ce secteur de l'agglomération. Aussi, comme la route restera congestionnée aux heures de pointe au Nord et au Sud du tronçon, le développement de services en transport en commun demeurera un besoin.

De même, le prolongement de la voie réservée de l'Autoroute 25 sur la nouvelle infrastructure vers le réseau de transport de la STM ou de la STL avec des rabattements efficaces vers des stations de métro tant à Laval qu'à Montréal, et l'établissement de stationnements incitatifs devraient favoriser, à terme, un certain transfert vers les transports collectifs.

## Conclusion

La communauté métropolitaine de Montréal publiait récemment les résultats d'une étude comparative sur la richesse des grandes métropoles nord-américaines. La région de Montréal s'inscrivait alors au 26<sup>e</sup> rang parmi les grandes agglomérations rivales. Afin de prétendre à une augmentation de la richesse collective, il est évident que notre productivité doit être rehaussée.

Or, à chaque matin et à chaque soir, des milliers de travailleurs font des détours inutiles entre la Rive-Nord, Laval et Montréal. Et toute la journée, les voies de circulation centrales ne suffisent plus à disposer de l'achalandage qui croît constamment. Le transport des marchandises en devient handicapé et la productivité générale de la région en souffre.

Étant donné que

- les estimés démographiques et économiques permettent de prédire la détérioration de la situation si rien n'est fait ;
- le parachèvement de l'autoroute et du pont de la 25 fait partie de la politique gouvernementale des 30 dernières années et même d'orientations encore toute récentes, dont le Forum des régions;
- le projet a été reconfirmé comme prioritaire à l'intérieur du plan de gestion des déplacements de la grande région métropolitaine;
- le projet fera école en matière de partenariat privé-public;
- et puisque le projet répond aux besoins de la communauté d'affaires lavalloises, la Chambre de commerce et d'industrie de Laval encourage le BAPE à émettre un avis favorable à ce projet.

Le parachèvement de l'autoroute et du pont de la 25 est nécessaire afin de répondre à une carence au niveau des infrastructures routières de base. Il ouvrirait de nouvelles possibilités de développement tant à Laval, que dans l'Est de l'Île de Montréal. Ce projet participerait de façon majeure à l'amélioration de la circulation des marchandises et des personnes, tout en réduisant les impacts environnementaux liés à la congestion et aux détours inutiles, en plus de participer directement à l'amélioration de la qualité de vie de milliers de travailleurs.

**Comité transport de La Chambre de commerce et d'industrie de Laval :**

Monsieur Robert Lefebvre, Président, Système de supports informatique C.O., Gouverneur de la CCIL, Président du Comité transport de la CCIL ;

Madame Annik Dagenais, Directrice région de Laval, Dessau Soprin, Regroupement des jeunes gens d'affaires de Laval ;

Madame Ginette Michaud, Directrice des communications et des relations publiques, Chambre de commerce et d'industrie de Laval ;

Monsieur Gilles Picard, Vice-président et ingénieur conseil, MLC Associés inc./MLC Polytech inc ;

Monsieur Raymond Talbot, Président, Boulangerie Renaud inc., Gouverneur de la CCIL