



CCIMN
CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE MONTRÉAL-NORD

reçu le 20 sept. 06
JA.

Mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord en faveur du prolongement de l'autoroute 25

Présenté à :

**Consultation publique – Autoroute 25
Modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal**

Le mercredi 20 septembre 2006
dans le cadre du

**Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et
le boulevard Henri-Bourassa par le MTQ**

Par

**Martin St-Pierre
Directeur général
CCIMN**

ADRESSE
6000, boul. Henri-Bourassa Est local 006A Montréal-Nord (QC) H1G 2T6

TÉLÉPHONE
514 329-4453

TÉLÉCOPIEUR
514 329-5373

SITE INTERNET
ccimn.qc.ca

PRÉSENTATION

La Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord a été fondée en 1947 pour « travailler au bien-être économique, civique, social et moral de la Ville de Montréal-Nord ».

Forte de ses quelque 300 membres, elle vise maintenant à :

- Regrouper des personnes, des gens d'affaires du milieu afin de promouvoir, développer et défendre leurs intérêts collectifs.
- Organiser plusieurs activités favorisant la formation, l'information et les échanges entre les gens d'affaires.
- Collaborer avec l'ensemble des organismes à vocation économique et communautaire.

Catalyseur socio-économique et porte-parole de la communauté d'affaires de son arrondissement, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord offre des services répondant aux besoins de ses membres, ce qui caractérise un organisme véritablement engagé. Pour assurer la concrétisation de projets d'envergure et structurants, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord peut s'associer à des partenaires de choix.

L'INTÉRÊT PORTÉ AU PROJET

Incontournable regroupement de gens d'affaires, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord se préoccupe, depuis sa fondation, de la qualité de vie et du développement continu de son territoire, tout en tenant compte de celui de tout l'Est métropolitain.

Au fil des ans, elle s'est investie dans différents dossiers afférents à l'économie de Montréal-Nord. C'est dans cet esprit qu'elle considère fondamental l'établissement d'un lien autoroutier avec Laval dans l'Est de l'agglomération métropolitaine, ce qui viendrait renforcer la position concurrentielle de toute la région par la réduction des coûts de transport et l'élargissement du bassin de main-d'œuvre disponible.

En matière de développement économique, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord est consciente que la grande région métropolitaine de Montréal est en concurrence avec les autres grandes villes que sont Toronto et Boston.

Il est de plus en plus établi qu'un des facteurs les plus importants de localisation des entreprises en Amérique du Nord est la desserte efficace en axes de transport, bien plus que la fiscalité, le coût des terrains ou les coûts de construction. Le prolongement de l'autoroute 25 constitue donc un projet indispensable puisqu'il permettrait une voie de contournement efficace qui désengorgerait le trafic montréalais par les deux rives, tout en permettant à l'arrondissement de Montréal-Nord, un développement accru.

L'ENJEU PRINCIPAL DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL-NORD ET DE L'AGGLOMÉRATION MÉTROPOLITAINE

La Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord considère le prolongement de l'autoroute 25 comme l'enjeu principal du développement économique de l'Est de l'agglomération métropolitaine.

Au fil des ans, la Chambre s'est investie dans différents dossiers afférents à l'économie de son territoire. D'abord en 2002, elle participait au Sommet de Montréal-Nord en vue de la tenue du Sommet de Montréal, puis un Colloque a permis l'élaboration d'un plan d'actions basé sur les enjeux et actions du Sommet d'Arrondissement. Ont été validés, les enjeux et stratégies d'aménagement et de développement à privilégier au cours de la prochaine décennie.

En juin 2005, lors des audiences publiques du BAPE sur la question du prolongement de l'autoroute 25, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord pris position en faveur du projet en présentant un mémoire en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal et la Chambre de commerce et d'industrie de Laval.

En 2004, la Chambre a appuyé le Plan d'urbanisme de Montréal-Nord qui a été inséré dans le plan général de la Ville. Ce dernier, qui vise à rehausser la qualité de vie du milieu soit : redéfinir la zone industrielle sud, restructurer la desserte commerciale et améliorer l'accessibilité au territoire du secteur industriel, prévoit déjà le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval.

Il en va de même pour le projet « Montréal-2025 » qui inclut le prolongement de la 25 parmi ses actions visant à « assurer de manière efficace et sécuritaire les déplacements de personnes et de marchandises » (p. 23).

Depuis la fusion municipale, a été constatée une augmentation des projets de développement dans l'Arrondissement. Une belle effervescence règne à Montréal-Nord et la stratégie adoptée par l'Arrondissement est garante de nettes améliorations dans tous les aspects de la vie tant sociale qu'économique. C'est pourquoi, la Chambre considère comme vital que les principaux enjeux au développement soient ciblés stratégiquement et adressés dans les meilleurs délais.

La création d'une grande métropole au service des citoyens et le renforcement de ses agglomérations, voilà le souhait de tous les acteurs sur la scène du développement social et économique. Aussi, il est primordial pour la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord de déposer ce mémoire actualisé en contribution à une nécessaire réflexion stratégique, notamment en ce qui concerne la gestion de la circulation de transit qui, à notre avis, constitue un enjeu majeur relativement aux composantes structurantes du développement des deux îles.

FACTEURS À CONSIDÉRER

La Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord tient à présenter les nombreux facteurs à considérer dans l'étude du dossier en question :

- **Réseau de transport déficient** : Les secteurs de l'Est de Montréal sont présentement mal desservis par un réseau de transport qui se caractérise essentiellement en une discontinuité des liens nuisant ainsi la circulation selon l'axe nord-sud, autant à l'échelle régionale (réseau provincial) qu'au niveau local.
- **Déversement du trafic de transit dans les voies secondaires** : Au niveau du réseau régional, l'absence d'un lien dans l'axe de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal oblige les citoyens provenant du nord (Laval et Rive-Nord), à faire des détours importants de l'ordre de 7 km par le Pont Pie 1X pour atteindre la Métropolitaine. Ceci crée un impact négatif de déversement du trafic de transit sur le réseau local, à savoir la congestion des principaux liens nord-sud et de certains carrefours de ces liens.

- **Les axes routiers principaux et secondaires reçoivent la circulation de transit en période de pointe :** Les boulevards Henri-Bourassa et Pie 1X sont lourdement handicapés par la circulation de transit des véhicules lourds qui, en plus de ralentir le flux de la circulation, transportent souvent des matières dangereuses, ce qui compromet non seulement la quiétude mais aussi la sécurité des gens. Sans autre alternative, tout comme eux, de nombreux automobilistes empruntent de façon intensive le réseau routier artériel de l'Arrondissement de Montréal-Nord, causant ainsi d'importantes nuisances et réduisant considérablement la qualité de vie des résidants¹..
- **Recrutement difficile de main-d'œuvre:** Plusieurs milieux de vie en rive Nord de l'île se trouvent isolés des autres situés en rive sud et les liaisons entre ces milieux et les pôles d'emploi y sont très difficiles, particulièrement en transport collectif. Le même phénomène d'enclavement s'applique aux entreprises situées dans les secteurs industriels de l'Est de Montréal. Leurs besoins, en termes d'accessibilité de la main d'œuvre et de transport des marchandises, sont assurés uniquement par des liens routiers est-ouest tels que l'autoroute 40, le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame. Lors de fermeture complète de l'autoroute 40 ou de tout autre lien similaire, on peut facilement imaginer la création d'immenses problèmes de congestion¹.
- **Le Pont Pie 1X est surchargé :** Troisième en importance en valeur absolue pour la traversée des véhicules lourds entre Montréal et Laval et aussi l'une des principales portes d'accès à Montréal-Nord, ce pont est celui dont le débit est le plus élevé depuis 1976 parmi ceux de la partie centrale et Est de Laval. À l'exception des ponts autoroutiers reliant Laval à Montréal (A-13 et A-15), le pont Pie 1X (A-25 et Route 125) est celui où la file d'attente est la plus longue, avec 4,0 kilomètres. Treize minutes sont nécessaires pour accéder au tablier du pont, soit autant que le temps requis pour se rendre à l'autoroute Métropolitaine après le pont¹.

¹ Étude d'impact sur l'environnement portant sur la justification du projet de Prolongement de l'autoroute 25 réalisée par le personnel de la Direction de Laval-Mille-Îles du ministère des Transports sous la responsabilité de monsieur Pierre Fabi.

- **Détérioration accélérée des voies urbaines** : L'augmentation du trafic, surtout par le camionnage, a endommagé lourdement le boulevard Henri-Bourassa depuis l'ouverture de l'accès A-25. Il devra faire l'objet d'un investissement dans sa réfection prématurée à courte échéance, puisque sa surface n'avait pas été prévue pour ce type de trafic ni pour son volume journalier.

RECOMMANDATIONS DE LA CCIMN EN FAVEUR DU PROJET

Des retombées économiques importantes

Le secteur industriel de Montréal-Nord y gagnerait beaucoup en renforçant la position concurrentielle de la région Est de l'agglomération métropolitaine, notamment en raison de la réduction des coûts de transport et l'élargissement des bassins de main-d'œuvre disponible. Le transport routier est un des éléments de plus en plus important de la compétitivité des entreprises, existantes ou futures, car la minimisation des coûts d'entreposage et l'intégration d'une chaîne logistique sont devenues impératives à tous types d'industries.

Quant au potentiel d'implantation de nouvelles entreprises dans l'Est de l'agglomération métropolitaine, quelque 31 km² d'espaces industriels ont été recensés pour l'accueil possible d'un millier de nouvelles entreprises à superficie moyenne de 75 000 pieds carrés². Ces espaces sont restés sous-utilisés parce qu'ils sont enclavés et mal desservis par les axes majeurs de transport. On considère l'accès autoroutier comme un des facteurs les plus importants d'implantation d'entreprises.³

Le prolongement de l'autoroute 25 est planifié depuis longtemps. Le gouvernement planifie ce projet depuis 35 ans et a déjà exproprié toutes les emprises protégées et soustraites au développement urbain. Ce pont figure aussi dans les plus récents plans de transport gouvernementaux pour la région de Montréal (2000 et 2005).

² St-Amour, S. Près du tiers de tout le développement à venir concentré dans l'Est, tiré de *Connexions Affaires Laval*, le lundi 23 mai 2005.

³ Gambale, G. 19th Annual Corporate Survey publié par *Area Development Magazine*, décembre 2004, p.5.

Le projet prévoit un lien réservé au transport en commun qui améliorera grandement la qualité et les délais de la desserte pour les usagers de l'Est de l'agglomération métropolitaine. La vie de quartier dans Montréal-Nord en bénéficiera également puisque le déversement de trafic en période de pointe sera grandement réduit. Tous les travailleurs se déplaceront aussi plus rapidement et de façon plus sécuritaire avec ce nouveau lien dans l'Est.

Une conséquence positive sur le développement domiciliaire

Le pont dans l'Est profiterait au développement domiciliaire montréalais. Une étude sur les incidences économiques du parachèvement de l'autoroute 25 démontre que la moyenne annuelle de nouvelles unités de logement dans le secteur serait en hausse de 60 % sur un horizon de dix ans² dans le secteur nord-est de Montréal.

Un projet qui respecte les notions de développement durable

La Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord adhère au concept de développement durable du gouvernement du Québec qui est décrit comme un « processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement »⁴. Nous croyons que le projet de prolongement de la 25 s'inscrit dans cette ligne de pensée.

Désaccords entre les politiques de la Ville de Montréal et du gouvernement

Prolongement ou parachèvement? Les opposants au projet de parachèvement de la 25 réfèrent au projet de pont sur l'Autoroute 25 comme à un prolongement routier, ou un nouveau lien routier. Alors qu'il est indéniable et nécessaire de compléter le réseau actuel, dans la forme planifiée depuis 35 ans. Tous les documents de planification ont respecté cette volonté maintes fois exprimée de compléter le réseau pour former une voie de contournement (Montréal est aujourd'hui la seule grande région métropolitaine en Amérique du Nord à ne pas disposer d'une voie de contournement).

Le nouveau plan d'urbanisme de Montréal (décembre 2004) n'exclut d'ailleurs pas ce pont (Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, partie 1, chapitre 4, section 4.7), mais se contente de poser diverses conditions à sa réalisation (respect du corridor naturel

⁴ Développement durable : définition, conditions et objectifs tiré du site Internet du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs du Québec au www.menv.gouv.qc.ca.

du ruisseau Montigny; présence d'un axe de transport en commun et de vélo, tracé préservant les îles adjacentes, etc.).

De plus, le projet « Montréal 2025 » inclut le prolongement de la 25 parmi ses actions visant à « assurer de manière efficace et sécuritaire les déplacements de personnes et de marchandises » (p. 23), de même que le Comité interrégional de transport de Montréal (CITM) qui a inclus ce projet dans son rapport (2004) prônant l'amélioration des conditions de déplacements sur l'île de Montréal.

CONCLUSION

Le constat qui est fait de la situation actuelle dans l'Est nous démontre clairement une problématique majeure au niveau de la gestion de la circulation de transit à travers le réseau routier de l'Arrondissement de Montréal-Nord et de l'agglomération métropolitaine tout entière.

En plus de constituer un obstacle majeur à la croissance économique du secteur, notamment au développement du parc industriel, le flot de véhicules supplémentaires qui empruntent le boulevard Henri-Bourassa pour joindre le pont Pie IX congestionne les principales artères de Montréal-Nord et dégrade la qualité de vie des résidants et l'environnement.

Les perspectives de l'évolution de la situation sont très pessimistes dans l'éventualité qu'on ne termine pas ce projet de parachèvement de l'autoroute 25 et de la construction d'un pont au-dessus de la rivière des Prairies. Ce projet permettra l'amélioration substantielle de la qualité de l'environnement en bordure des axes routiers qui traversent des milieux de vie à forte densité par une diminution de la circulation de transit de camions lourds.

De plus, le parachèvement de l'autoroute 25 permettra aussi de compléter le parcours de contournement par les deux rives, qui sera nécessaire lors des travaux de modernisation de l'autoroute métropolitaine, une intervention stratégique tant en termes d'amélioration de l'accessibilité aux pôles d'emplois que pour le rehaussement de l'image du corridor routier et son intégration au milieu.

L'offre routière réajustée sera améliorée à la suite de la mise en place :

- du métro à Laval;
- de la voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevée jusqu'à Terrebonne sur l'A-25;
- de l'aménagement d'un centre d'échange rive-nord-est, incluant un terminus d'autobus et un stationnement incitatif à Repentigny;
- du train dans l'Est qui partira de Repentigny vers le centre-ville de Montréal.

Mais de graves problèmes de congestion sur le réseau autoroutier entre Laval et Montréal sont anticipés selon les prévisions de circulation du ministère du Transport du Québec.

La population de Montréal-Nord compte quelque 83 600 résidants et une densité de l'ordre de 7 550 habitants au kilomètre carré. Environ trois-quarts de la population active travaille hors territoire (73 %), ce qui est identique à la moyenne du territoire de l'agglomération métropolitaine. On dénombre à Montréal-Nord plus de 21 000 emplois dont :

- 9% en première transformation des métaux;
- 7% en produits métalliques;
- 19% dans le secteur de la fabrication
- 20 % en commerce de détail;
- 15 % en distribution;
- 5 % en restauration;
- 5 % en construction;

Montréal-Nord désire repositionner ses secteurs industriels de manière à pouvoir accueillir des entreprises plus structurantes en termes d'emplois. Nous croyons fermement que le projet de prolongement de l'autoroute 25 permettra :

- la réduction des impacts associés à la circulation de transit;
- l'amélioration de la mobilité des marchandises et des personnes;
- l'amélioration du transport collectif;
- une synergie et complémentarité accrues avec les autres projets d'amélioration du réseau autoroutier.

Par ce mémoire, nous concrétisons notre appui à la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 vers l'autoroute 440. Au nom de tous les gens d'affaires de notre arrondissement, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de présenter ce mémoire.