



Chambre de commerce
et d'industrie
de l'Est de l'île
de Montréal

215

DM24

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

Laval-Montréal

6211-06-080

MÉMOIRE DE LA CCIEIM

PRÉSENTÉ AU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
(BAPE)

SUR LE

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
ENTRE LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA
ET L'AUTOROUTE 440
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Juin 2005



Ce qu'est la CCIEIM

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM) est un organisme économique à but non lucratif dont le territoire comprend tout ce qui est localisé à l'est du boulevard Saint-Laurent, jusqu'à la pointe de l'Île, et ce, de la Rivière-des-Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Forte d'un membership de plus de 1200 membres, ce qui lui confère un caractère représentatif du milieu ainsi qu'une dimension régionale, elle exerce un leadership prédominant dans l'Est et son influence ainsi que sa représentativité proviennent principalement de l'appui et de la participation active de ses chapitres ainsi que des petites, moyennes et grandes entreprises de son territoire.

Intervenant incontournable du développement et de l'essor économique de sa région, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal réunit la grande majorité des décideurs de l'Est. Elle agit comme porte-parole des forces vives du milieu des affaires tout en mettant en valeur les richesses et les ressources caractérisant son territoire. Elle joue un rôle prépondérant afin de défendre les intérêts de l'Est de l'île de Montréal tout en répondant efficacement aux besoins de ses membres.

L'intérêt de la CCIEIM

C'est avec énormément d'intérêt que la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal a pris connaissance de l'intention gouvernementale de donner au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir des audiences publiques sur le prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440 par le ministère des Transports du Québec.

Notre intérêt est à la mesure de l'importance de nos préoccupations, et celles-ci comportent plusieurs facettes. Nous estimons d'entrée de jeu que le prolongement de l'autoroute 25 est d'abord un dossier de transport : autant pour la région Est que pour l'île de Montréal et l'ensemble de l'agglomération métropolitaine, et autant pour le transport des marchandises que pour la mobilité des personnes. Nous y reviendrons bientôt.

Nous considérons également qu'il s'agit d'un dossier d'une importance capitale au plan économique, dont les retombées seront importantes tant durant la période de construction prévue que pour les décennies à venir.

Enfin, nous estimons que ce dossier comporte également des incidences importantes relativement au développement durable, et nous voulons indiquer notre intérêt envers les considérations qui y sont reliées.

Un dossier de transport

Pour l'Est

Quand, en mai 2002, la CCIEIM a rendu publique sa « *Stratégie de développement économique pour l'Est de Montréal* », l'un des premiers éléments du diagnostic sur la situation prévalant dans notre territoire était de souligner que « *l'Est est en profond retard en ce qui concerne l'accessibilité au transport, tant des personnes que des marchandises, freinant considérablement tout développement projeté.* ». Ce constat et nos préoccupations à cet égard n'ont pas changé. Elles se sont même accentuées.

La réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval s'inscrit donc dans le contexte ci-haut indiqué : le dossier du transport est estimé, tant par les gens d'affaires que par l'ensemble de la population de l'Est, comme l'enjeu majeur pour revitaliser et stimuler économiquement l'ensemble du territoire. Ce projet doit en conséquence s'intégrer dans une vision globale de l'Est quant à la mise en place d'infrastructures de transport performantes, tant pour le transport routier que collectif.

La question du transport a toujours été vécue avec beaucoup d'acuité par la population de l'est de Montréal. Il nous paraît en ce sens primordial de souligner que le prolongement de la 25 doit être réalisé en fonction d'un plan intégré de gestion des déplacements de la population de l'Est : ce plan devra comprendre la modernisation de la rue Notre-Dame, ainsi que le train de banlieue de l'Est, de même que le prolongement de la ligne de métro 5 à partir de la station St-Michel vers l'Est.

La CCIEIM se permet de signaler aux commissaires qu'à l'exception du boulevard Pie IX, qui ne possède pas les attributs d'une importante artère permettant la fluidité de la circulation, aucune voie rapide ne permet présentement de traverser l'île de Montréal du nord au sud, à quelque point que ce soit à l'est de l'autoroute Décarie. En conséquence, la réalisation de ce projet est une question d'équité pour les contribuables de l'est de l'agglomération métropolitaine qui ont vu leur réseau routier laissé pour compte depuis plusieurs années, tandis que les axes nord, ouest et sud ont plus que leur part de ponts, voies rapides et lignes de transport en commun.

D'ailleurs, en décembre 2002, quand la Chambre a effectué un sondage relatif aux grands enjeux du transport dans l'Est, il est significatif de noter que c'est à 92% que les membres interrogés se sont prononcés en faveur du prolongement de l'autoroute 25.

Pour l'île de Montréal

Ce lien routier assurera aussi une meilleure fluidité sur l'ensemble du réseau montréalais et rééquilibrera la circulation sur l'ensemble des voies autoroutières: en l'absence d'un lien rapide et efficace dans l'est de l'agglomération, les voies rapides du centre, tels que le boulevard Décarie, l'autoroute 15 et l'autoroute métropolitaine, sont inutilement surchargées, ce qui force un nombre important de voitures et de camions de marchandises à faire de longs et coûteux détours.

Il nous semble assuré que la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 permettra de délester une partie du trafic de transit qui engorge actuellement la Métropolitaine et contribuera à donner à l'Est un réseau comparable à celui de l'ouest de l'île. À notre avis, il faut consolider le réseau autoroutier dans la partie est de l'île de Montréal.

Il y a d'ailleurs plus de trente ans qu'a été envisagé de compléter le réseau de transport métropolitain. Les constituantes de l'époque comprenaient déjà le parachèvement de l'autoroute 25, la modernisation de la rue Notre-Dame et l'implantation du train de banlieue dans l'Est. La perspective de compléter la 25 se pose avec encore plus d'acuité depuis 1995, alors qu'a été prolongé le tronçon se terminant au boulevard Henri-Bourassa.

N'oublions pas que le *plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*, présenté par le précédent gouvernement provincial en avril 2000, prévoyait aussi l'intégration du pont de la 25 avec les autres constituantes d'un plan de transport global pour la population et les marchandises circulant dans l'est de Montréal.

On parle donc ici d'un projet de consolidation, dont le besoin a été exprimé à maintes reprises depuis plus d'une génération. Il faut absolument améliorer les

conditions de circulation en période de pointe entre Montréal, Laval et la Rive Nord. Nous croyons qu'en lui-même, et c'est le sens de notre intervention aujourd'hui, le projet présenté répond à des impératifs toujours actuels et toujours croissants. Mais il va de soi que les autres constituantes évoquées ci-haut sont aussi partie prenante d'un réseau de transport efficace et moderne pour l'île de Montréal.

Pour l'agglomération métropolitaine

Alors que l'agglomération montréalaise s'est dotée il y a peu, via la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), d'une structure administrative permettant de voir au développement économique et social de la région dans son ensemble, la construction d'un lien routier rapide et efficace dans la portion est de la région métropolitaine s'inscrirait dans la continuité de cette vision d'ensemble et compléterait le réseau autoroutier tel que prévu dans le *Programme de gestion des déplacements de la population métropolitaine*.

Ce lien routier nous paraît nécessaire pour le développement continu de tout l'est de l'agglomération montréalaise, tant sur l'île de Montréal qu'à Laval ainsi que sur les rives nord et sud. Nous croyons que ce lien permettrait de réduire, par la diminution de la congestion, la durée de déplacement pour ceux qui sont déjà établis en dehors de l'île de Montréal.

Nous ne pouvons qu'être profondément d'accord avec l'affirmation du *Plan de développement économique* de la CMM selon laquelle l'attractivité d'une région se mesure notamment par la modernisation de ses infrastructures et l'adéquation de son réseau routier. Depuis trop longtemps, nous avons le sentiment d'être négligés à cet égard.

Au plan économique, le *Cadre d'aménagement* de la CMM préconise le renforcement des pôles économiques existants pour maintenir la compétitivité de la métropole, dont le pôle « Anjou/Mercier, incluant le port de Montréal », un des six pôles majeurs identifiés par la CMM. Or, la vitalité économique des pôles est fortement tributaire de la performance des réseaux et systèmes de transport tant des personnes que des marchandises. Le document reconnaît que le caractère discontinu du réseau autoroutier et la congestion qui y sévit, notamment sur les

ponts, sont préoccupants. En consolidant et en complétant le réseau, la réalisation du prolongement de la 25 répond à l'amélioration souhaitée de la desserte des pôles économiques majeurs et le soutien à leur développement : car ce prolongement permettra une liaison plus directe du pôle «Anjou/Mercier, incluant le port de Montréal» avec celui du «Centre de Laval». Le projet aura aussi un impact significatif entre ces deux pôles et le pôle de «Longueuil/Boucherville/St-Hubert».

C'est pourquoi nous souscrivons d'emblée à la stratégie ministérielle visant à soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et des marchandises. Nous appuyons également la facilitation des liens entre notre pôle et les autres pôles économiques de la région métropolitaine.

Pour le transport des marchandises

Le développement des pôles d'activités économiques de l'Est est fortement dépendant des activités de camionnage, comme c'est le cas ailleurs à Montréal. Il est notoire que l'accessibilité à un réseau routier de qualité constitue le principal facteur de localisation des entreprises. Et à ce niveau, l'Est est fortement défavorisé par rapport à d'autres secteurs géographiques de l'île et de la région.

Au Canada, on estime que le volume d'activités du camionnage représente déjà quelque 40 milliards \$, l'ouverture de notre économie et la proximité du marché américain expliquant le rôle majeur joué par cette industrie. Et les perspectives globales de l'industrie du camionnage sont particulièrement positives, puisque l'on anticipe une progression des activités de plus de 30% d'ici 2015.

Dans l'est de Montréal, la contribution de l'industrie du camionnage est encore plus significative, car notre région possède une base manufacturière très importante. L'absence de voie de contournement place donc l'ensemble de nos entreprises dans une position désavantageuse et, faute d'un réseau routier adéquat, surcharge inutilement les voies routières du centre de l'île, qu'il s'agisse des autoroutes 15, 720, Décarie ou métropolitaine.

Pour les entreprises qui souhaitent s'établir et prospérer dans l'Est, cette réalité augmente considérablement les temps et les coûts de transport. Il nous semble évident que ce nouveau lien routier permettra de relier plus rapidement et plus efficacement divers points névralgiques du réseau de distribution des marchandises de Montréal, tels que le port de Montréal et l'aéroport de Mirabel. En cette époque où les entreprises comptent sur la distribution «*juste à temps*», on peut facilement imaginer que toute amélioration dans la circulation des marchandises sera un facteur de compétitivité internationale important pour l'Est et pour Montréal, en plus de faciliter énormément la desserte des parcs industriels de l'est de l'île.

Nous voulons, à cet effet, souligner notre préoccupation quant à la perturbation de la circulation ferroviaire sur la voie ferrée du CN située immédiatement au nord du boulevard Henri-Bourassa. Au nom des nombreuses entreprises du secteur industriel du nord-est de l'île utilisant cette voie ferrée, nous demandons que soient réduits au maximum les inconvénients inhérents à la période de construction de l'infrastructure requise.

Pour le transport des personnes

Selon une des études soumises par le promoteur du projet en juin 2001, la population riveraine – Est de Montréal, Laval et Rive-Nord - s'est accrue de 50% depuis les premières études relatives au prolongement de la 25. C'est dire qu'entre 1971 et 1996, près de 200 000 nouveaux résidents se sont ajoutés dans les régions citées. Et ce boom démographique se serait même accéléré depuis.

Le transport, c'est aussi une question démographique : un autre aspect à retenir de ce projet dans une perspective métropolitaine, c'est qu'il faut, croyons-nous, permettre une meilleure équité en matière d'offre de transport, pour reconnaître les croissances démographique et économique importantes qu'ont connues Laval, la Rive-Nord et l'est de Montréal au cours des dernières années et les besoins en transport qui en découlent. Pour les travailleurs et travailleuses qui occupent les quelque 300 000 emplois des 30 000 entreprises installées à l'est du boulevard St-Laurent, le prolongement de l'autoroute 25 favorisera une meilleure accessibilité et fera économiser temps et carburant à des milliers de personnes.

La question de la sécurité et de la qualité de vie du nord-est de Montréal ne laisse pas non plus la Chambre indifférente. À l'heure actuelle, le débordement de la circulation dans les quartiers résidentiels du nord-est de Montréal génère un risque accru pour la sécurité des personnes et une importante diminution de leur qualité de vie. Cela est particulièrement vrai pour la population riveraine des boulevards Henri-Bourassa et Pie IX. L'allongement du temps de réponse des véhicules d'urgence en cas de sinistres majeurs – ambulanciers, pompiers, policiers – est aussi une préoccupation importante pour les résidents de ce secteur, particulièrement durant les heures de pointe.

Au-delà de la seule question du transport, la réalisation du projet aura certes un effet bénéfique sur la sécurité et la qualité de vie de milliers de résidents du nord-est montréalais.

Un dossier économique

À la CCIEIM, nous croyons qu'un partenariat public-privé pourrait permettre à l'ensemble de la population de bénéficier de ces nouvelles infrastructures sans que le gouvernement ne soit obligé de déboursier des sommes trop importantes. Nous souscrivons en ce sens à l'idée de faire réaliser des économies aux fonds publics par un partenariat entre le gouvernement du Québec et une entreprise privée qui rentabilisera son investissement par l'instauration d'un péage. La construction du pont de l'autoroute 25 sera une occasion pour le gouvernement du Québec d'innover en matière de financement des travaux publics. Ce mode

de gestion permettra ainsi au gouvernement de faire d'importantes économies sur la facture totale de ce projet, estimée à quelque 380 millions \$.

Dans le même ordre d'idées, la réalisation du prolongement de la 25 minimise également les coûts préalables : ce projet offre l'avantage de ne nécessiter aucune expropriation, parce que tous les terrains requis pour sa réalisation sont déjà la propriété du gouvernement du Québec depuis le milieu des années 70.

Au plan économique, nous souhaitons profiter de la présente audience pour demander aux décideurs de porter une attention particulière, lors de la période de construction du projet, à l'achat de biens et services dans notre région. Celle-

ci compte sa part d'entrepreneurs compétitifs et performants, aptes à oeuvrer dans toutes les sphères de l'activité économique générée par la construction d'une infrastructure majeure telle que celle-ci : il nous paraîtrait injuste de ne pas en tenir compte.

Un dossier de développement durable

Plusieurs tendances expriment à divers degrés la nécessité d'un développement qui soit durable. Nous estimons pour notre part que la réduction de la durée de déplacement, pour ceux qui sont déjà établis en dehors de l'île de Montréal, s'inscrit dans cette perspective et qu'elle contribuera à la diminution de la congestion routière: selon diverses études, le ministère des Transports du Québec estime que le parachèvement de l'autoroute 25 permettrait, sur une base annuelle, de réduire de plus de 50 millions de km la distance parcourue chaque matin par les automobilistes montréalais, tout en réduisant de plus de 11 millions d'heures/personnes le temps d'attente. On peut, conséquemment, déduire que la réalisation du projet occasionnera une diminution des émissions polluantes, notamment celles des gaz à effet de serre, par ces réductions de la distance parcourue et du temps d'attente.

Dans un contexte mondial où, en outre, le prix de la ressource pétrolière connaît une explosion inquiétante depuis quelque temps, c'est un élément que la CCIEIM considère avec attention dans son appréciation du projet. De plus, la gestion de la circulation automobile par ce moyen efficace qu'est un pont à péage en sera améliorée.

Quant au transport en commun, nous tenons à souligner l'importance de réserver une voie au transport collectif lors des heures de pointe. La voie réservée en site propre prévue dans le projet nous apparaît essentielle pour favoriser l'équilibre entre le transport routier et le transport en commun. D'ailleurs, le plan d'urbanisme de Montréal adopté à la fin de 2004 prévoyait déjà que le parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval devrait comprendre un corridor de transport collectif et l'aménagement d'un stationnement incitatif, situé en amont de la congestion, ainsi qu'un lien cyclable. Vous nous permettrez à cet égard de souhaiter que la piste multi-fonctionnelle, dédiée aux cyclistes, piétons et patineurs à roues alignées, puisse être intégrée au projet tel qu'il avait été

présenté en septembre 2002, et qu'une entente soit conclue à cet effet avec les autorités municipales concernées.

Le projet du train de l'Est, reliant la MRC de l'Assomption et l'est de l'île de Montréal au centre-ville, représente aussi, selon nous, un complément idéal au projet de la 25. Sa mise en place donnerait une combinaison optimale en terme de développement durable.

Nous reprenons donc à notre compte cet extrait d'un document du ministère des Transports qui précise que « *des interventions intégrées en transport en commun – qui pourraient être en site propre – devront être mises en œuvre concurremment à tout prolongement d'autoroute.* »

Des craintes à atténuer

La Chambre est consciente qu'il y a risque de favoriser l'étalement urbain en construisant une infrastructure de transport majeure débouchant sur des terrains à développer. Nous sommes particulièrement sensibles au risque de fuite des activités économiques vers le Nord, compte tenu de la disparité dans la valeur relative des terrains industriels entre l'île et la Rive-Nord : le différentiel important entre le coût des terrains sur l'île et sur la Rive-Nord risque de nuire à Montréal si l'accessibilité est améliorée.

C'est pourquoi nous appuyons entièrement les propos du promoteur du projet quand il souligne, dans son avis de projet déposé en août 2000, que « *ce projet de prolongement d'autoroute pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'île de Laval. Il devra en conséquence être soutenu par un cadre d'aménagement régional, qui contrôlera et orientera de façon rigoureuse le développement de ce territoire.* »

Nous suggérons aussi que des mesures devraient être prévues afin de faciliter la réhabilitation des terrains contaminés de l'est de l'île; les coûts de ces réhabilitations sont élevés et pourraient handicaper lourdement leur développement par rapport aux terrains propres de la couronne nord.

Nous désirons, de même, exprimer le vœu que soient limités et minimisés les impacts environnementaux négatifs possibles sur le site de la construction des infrastructures requises et dans leur environnement périphérique. Nous savons que des modifications sont anticipées quant au climat sonore et à l'environnement visuel, en plus de répercussions appréhendées sur l'érosion des berges, la qualité des eaux, le drainage de la rivière, la perte de couvert végétal et d'habitats fauniques. Nous exprimons à cet égard notre préoccupation à l'effet que le ministère des Transports prenne toutes les mesures d'atténuation requises dans les circonstances.

Conclusion

Épine dorsale de l'économie régionale, les éléments constituant du transport contribuent à faciliter la croissance économique, le développement culturel ainsi que l'accès à une plus grande équité sociale. C'est d'ailleurs l'adhésion à de tels principes qui est sous-jacente aux efforts déployés en vue d'améliorer les réseaux de transport.

La question du transport, nous l'avons dit plus tôt, a toujours été vécue avec beaucoup d'acuité par la population de l'Est de Montréal. « *Depuis plus de 30 ans, le réseau routier et de transport en commun demeure déficient, pour ne pas dire inexistant! Conséquemment, le transport des personnes et des marchandises, et tout le développement économique de l'est de l'île de Montréal en sont lourdement hypothéqués.* », écrivait le président de la CCIEIM dans La Presse en janvier dernier. Autrefois caractérisé par une faible densité de population et un poids démographique relatif assez restreint, l'Est demeure l'éternel oublié dans les grands dossiers du transport. Pourtant, notre région a connu un important essor tant démographique qu'économique dans les dernières années, mais les services publics, notamment dans le domaine du transport, qui auraient dû accompagner ce développement, font encore cruellement défaut. Nous souhaitons vivement que la réalisation du projet présenté ici contribue à corriger cette iniquité. Le prolongement de l'autoroute 25 s'impose comme la seule solution pouvant remédier efficacement à la discontinuité du réseau autoroutier dans l'est de Montréal.

Mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal
Soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440
par le ministère des Transports du Québec

L'Est fait l'objet d'efforts intenses en vue de permettre sa revitalisation sur le plan économique. Ces efforts commencent d'ailleurs à porter fruit et il devient de plus en plus stratégique d'y intégrer les opportunités offertes par des réseaux de transport mieux adaptés et plus performants. Favoriser l'accessibilité pour les travailleurs, économiser temps et carburant, contribuer à une meilleure fluidité de la circulation routière, et mettre fin à une iniquité quant à la desserte routière et au transport collectif sur notre territoire, voilà autant de raisons qui conduisent la CCIEIM à considérer le transport, dont le prolongement de l'autoroute 25 est un élément essentiel, comme l'enjeu régional majeur pour accentuer la revitalisation de l'Est.