

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

# Mémoire de LAVAL TECHNOPOLE

**Présenté**

**Aux audiences publiques sur l'environnement  
du BAPE**

**Par**

**M. Pierre Bélanger  
Directeur général  
LAVAL TECHNOPOLE**

**Mai 2005**

## Mémoire de LAVAL TECHNOPOLE

LAVAL TECHNOPOLE est l'organisme de développement économique de Laval. L'appellation définit aussi la réalité de l'économie technopolitaine sur le territoire lavallois fondée sur la recherche universitaire et la commercialisation de cette recherche.

L'économie technopolitaine lavalloise se déploie autour de trois grands axes, soit le BIOPÔLE, le e-PÔLE et l'AGROPÔLE. Les axes d'excellence de Laval se complètent aussi par de solides secteurs industriel, commercial, touristique et de services.

Fondée en 1995 par l'administration municipale de Laval, la technopole lavalloise est devenue un atout dans la croissance de l'économie métropolitaine et enrichit l'actif économique du Québec en contribuant d'une manière dynamique à l'offre économique métropolitaine et à la position concurrentielle de la région en Amérique du Nord. La décision de l'administration municipale en 1995 d'opter pour le virage technopolitain a eu comme résultat de changer en profondeur l'image de marque de l'économie de Laval. Plus que jamais Laval est un territoire économique crédible qui s'inscrit parmi les forces qui transportent et transforment l'économie québécoise et métropolitaine.

LAVAL TECHNOPOLE, c'est donc un territoire sur lequel se déploie un réseau d'entreprises de qualité mondiale, capables d'inventer, de

produire, de commercialiser et de compétitionner partout dans le monde.

C'est aussi un lieu de rassemblement des compétences scientifiques et technologiques qui trouvent, au cœur de la technopole lavalloise, le lieu stratégique par excellence pour la mise en valeur de leurs travaux.

Les pôles d'excellence, qui constituent l'architecture de la technopole lavalloise, connaissent une croissance rien de moins que phénoménale.

Le nombre des entreprises du BIOPÔLE a plus que doublé pour constituer la grappe biomédicale la plus importante du Québec. Ce sont au-delà de 90 entreprises du secteur qui sont concentrées à Laval.

Dans le e-PÔLE, Laval est passée de 65 entreprises, en 1995, à plus de 240 qui partent à la conquête du monde via Internet ou via des logiciels inédits et efficaces. Pendant cette période, Laval a continué d'être la capitale horticole du Québec avec plus de 150 serristes qui représentent 16 % de la production horticole du Québec et un important centre agroalimentaire au Québec avec des joueurs clés de la transformation alimentaire et de la distribution. Le survol de la croissance économique de Laval passe aussi par l'apport considérable de l'ensemble industriel grâce auquel Laval est devenue un des plus importants centres de sous-traitance au Québec. Depuis 1995, ce sont plus de 400 nouvelles entreprises industrielles qui se sont implantées ou créées à Laval, des entreprises aussi nombreuses que diversifiées.

Il faut noter aussi que plus de 40 % des entreprises manufacturières de Laval sont actives sur le marché de l'exportation et que le réseau commercial lavallois a aussi une indiscutable portée régionale.

Mais il importe en outre de souligner à grands traits l'importance de la création d'emplois à Laval depuis 1995. Avec plus de 10 000 entreprises (scientifiques, technologiques, industrielles, commerciales, de services et touristiques), Laval est un véritable centre régional de l'emploi et son rayonnement à ce titre dépasse largement ses frontières, puisque 50 % des emplois sur le territoire lavallois sont principalement occupés par des résidents de l'île de Montréal et par des résidents en provenance des Basses-Laurentides. On retrouve plus de 117 000 emplois à Laval.

Bref, dans l'univers extrêmement concurrentiel qui est celui des régions métropolitaines en Amérique du Nord, Laval est un atout métropolitain à la fois dans la croissance des entreprises locales que dans le déploiement d'une offre diversifiée, dynamique et à valeur ajoutée au plan de la capacité d'accueil, de la qualité des milieux de vie et de l'environnement économique. Notre mémoire dans le dossier de la construction d'un pont dans l'Est métropolitain s'inscrit donc dans une perspective de développement économique afin de préserver la position concurrentielle du Montréal métropolitain. L'efficacité du transport doit faire partie de l'image de marque de la région de Montréal.

## Une économie métropolitaine multipôle

Au cours des 40 dernières années, l'économie métropolitaine s'est développée en déployant des pôles de production qui forment un tout cohérent et caractérisent le produit économique métropolitain.

Concrètement, cela s'est traduit par la construction de réseaux économiques complémentaires qui, tous, contribuent à une structure économique diversifiée et concurrentielle sur l'échiquier mondial.

Le Grand Montréal se déploie selon une grille multipolaire dont les principaux pôles sont : la Rive-Sud, l'est de l'île de Montréal, l'ouest de l'île, le centre, la Rive-Nord primaire, avec Laval, et la Rive-Nord secondaire, avec les Basses-Laurentides et Lanaudière. Ces pôles créent de l'activité, accueillent des entreprises, stimulent l'émergence de masses critiques significatives et forgent ainsi la personnalité économique du Montréal métropolitain.

Ils sont interdépendants et interreliés. Ils n'évoluent pas en vase clos, au contraire, les échanges sont quotidiens et intenses autant au plan des échanges de personnes que du transport des marchandises.

Au plan de l'emploi, ces pôles font travailler des gens qui proviennent de tous les secteurs de l'ensemble métropolitain. À titre d'exemple, comme je le soulignais, près de 50 % de la main-d'œuvre des entreprises lavalloises provient d'ailleurs que Laval. Les enquêtes origine-destination prouvent aussi que le centre-ville montréalais n'est plus l'unique

destination des travailleurs qui proviennent de Laval ou des Basses-Laurentides. Les populations se déplacent pour travailler dans les différents pôles, car elles n'y habitent pas nécessairement.

Bref, le développement économique multipolaire ne va pas cesser puisqu'il fait maintenant partie intégrante de notre modèle de développement. Or, ce modèle, loin de nuire à notre vitalité, constitue au contraire une force et une source de croissance, pour peu que nous puissions favoriser les échanges. À l'heure actuelle, le réseau routier qui relie les différents pôles montre des inefficacités criantes qui font déjà problème. Il est plus qu'urgent d'apporter des solutions, comme celle qui est devant vous.

Le transport : un accélérateur ou un frein?

Toutes les grandes régions métropolitaines nord-américaines comprennent que l'efficacité du transport est un outil majeur pour attirer les investissements et développer les entreprises déjà installées sur leur territoire respectif. Le transport est nettement un accélérateur du développement économique, les experts du développement économique s'accordent là-dessus. C'est donc aussi un frein, sinon un obstacle, quand il ne favorise pas la fluidité de la circulation des biens et des personnes.

Les exemples sont nombreux dans notre grand territoire de rayonnement (l'Amérique du Nord) où de grands centres urbains aux prises avec des réseaux routiers inefficaces nuisent à la croissance des masses critiques des secteurs économiques qui s'y trouvent. Les investissements massifs pour redéployer des réseaux routiers structurants sont monnaie courante dans l'échiquier municipal nord-américain. Ces redéploiements s'effectuent à grands coups de bouleversements urbains, puisqu'il faut souvent leur faire de la place dans des milieux bâtis.

Le Montréal métropolitain jouit-il d'un atout au plan du transport? Oui et non

Oui parce qu'au fil des années, nous avons tissé un réseau routier en lien avec les grands axes routiers du marché canadien et américain et que nous disposons des grands équipements de pointe que sont le port de

Montréal, l'aéroport de Dorval et le réseau ferroviaire. Par ailleurs, il faut aussi répondre non parce que l'infrastructure de transport n'est pas à la hauteur du renouveau économique de la région. Il faut se rappeler que l'économie montréalaise a connu un véritable déclin à une époque pas très lointaine. Une situation telle que toutes les forces vives se sont mobilisées pour redéfinir l'économie métropolitaine et tenter de lui donner de nouvelles assises. La situation nécessitait un virage majeur. Il fut entrepris, une stratégie économique fut adaptée et mise en œuvre... On oublie facilement cette époque parce que nous avons réussi à changer la donnée, à redémarrer sur de nouvelles bases en mettant en valeur une économie axée sur l'intelligence, la créativité et la science. D'un côté nous nous sommes donné une nouvelle capacité économique, mais nous avons oublié de la soutenir avec des équipements routiers à la hauteur de nos ambitions et de notre réussite collective. La construction d'un pont dans l'Est métropolitain viendrait corriger en partie cette situation, d'autant plus facilement que le lien autoroutier qui le compléterait ne serait pas construit dans un milieu bâti. Le projet est d'autant plus pertinent qu'il s'inscrit dans un plan d'ensemble dont l'économie métropolitaine a un urgent besoin car le cargo ne voyage pas encore en métro ou en autobus. Qui plus est la mobilité des personnes requiert une offre de transport mixte.



## Favoriser les échanges interentreprises

Comme nous l'avons indiqué, l'économie métropolitaine se déploie en pôles qu'il est important de relier aisément entre eux par un transport efficace afin de soutenir aussi les échanges interentreprises dans la région. Le pont dans l'Est s'inscrit donc dans l'ensemble des stratégies qui faciliteront cet échange interentreprises en reliant des pôles majeurs de l'économie métropolitaine : l'Est montréalais, la Rive-Nord, la Rive-Sud, l'Ouest montréalais et le centre-ville de Montréal. Sans compter que sa construction réduit les temps de parcours d'une manière significative pour les entreprises qui transigent dans ces importants pôles de production, de transformation et de distribution.

Il y a dans la mise en place de cette infrastructure un immense potentiel pour l'ensemble du réseau industriel métropolitain puisqu'il crée une dynamique d'échanges et d'accès non négligeable en termes d'efficacité globale : réduction des temps de parcours, réduction des distances parcourues, économie de la consommation énergétique, réduction globale des coûts de transport, potentiel de développement accru de la sous-traitance et de la complémentarité interentreprises, accès plus rapide au marché local, mobilité de la main-d'œuvre.

Ce gain d'efficacité se reflétera aussi sur le pôle économique du Centre et de l'Ouest métropolitain puisqu'il contribuera à la fluidité en désengorgeant les axes d'accès à ces pôles. Les goulots d'étranglement, qui tiennent quasi du cul-de-sac, sont largement connus. Toutefois leurs

impacts négatifs sur l'économie métropolitaine sont très nettement sous-estimés. La construction d'une voie périphérique reliant l'Est et l'Ouest par Laval s'avèrerait une stratégie intelligente, rentable à court, moyen et long terme pour l'ensemble économique métropolitain.

La croissance des entreprises locales : la véritable clé de l'avenir économique du Montréal métropolitain

Plusieurs entreprises internationales choisissent la région métropolitaine comme plaque tournante de leurs activités canadiennes ou américaines; les atouts de la région sont nombreux, les axes d'excellence sont porteurs, les masses critiques sont significatives dans plusieurs grands secteurs de l'activité économique mondiale.

Quand elles choisissent le Québec, et plus spécifiquement la région de Montréal, c'est en tant que plaque tournante bien davantage que pour le marché québécois qui demeure un petit marché. L'accès aux grands marchés, la mobilité de la main-d'œuvre et l'efficacité des infrastructures de transport des biens et des personnes sont donc des facteurs clés dans la prise de décision et, à long terme, ils ont une plus grande influence que les seuls incitatifs fiscaux qui ne peuvent pas faire tout le travail. D'autres facteurs rentrent en ligne de compte mais le transport en est un des plus important. Le redéploiement de la structure autoroutière donnera à l'ensemble métropolitain un argument majeur pour son démarchage international.

Mais les experts du développement économique sont aussi particulièrement conscients que la croissance économique ne peut provenir seulement des investissements étrangers. Le développement de nos entreprises régionales s'avère la clé de l'avenir économique du Montréal métropolitain. Dans cette perspective, il est prévisible que la plus

grosse part des investissements industriels dans la région proviendra de plus en plus du développement de ses entreprises.

Or, ce développement s'articulera autant sur le marché québécois et canadien que sur les marchés internationaux. L'exportation s'inscrit donc de plus en plus souvent dans les plans d'affaires de nos entreprises régionales comme une étape incontournable de leur croissance. Encore une fois, le transport efficace devient un outil non seulement nécessaire, mais essentiel. Nous estimons que la construction du pont dans l'Est s'inscrit aussi dans cette perspective et qu'il s'agit là d'une mesure stratégique pour le développement des entreprises du Montréal métropolitain. Il contribuera aussi aux stratégies de distribution et d'exportation des entreprises des principaux pôles économiques du Québec en favorisant pour elles aussi un accès plus rapide au réseau routier nord-américain et canadien ainsi qu'aux grandes infrastructures de transport comme les aéroports de Montréal.

## La capacité d'accueil : première condition des investissements

La vision doit aussi tenir compte de notre capacité d'accueillir les investissements industriels. La construction du pont dans l'Est permettra à terme la réalisation et la mise en valeur du potentiel industriel des principaux pôles du Montréal métropolitain. Le développement de ce potentiel permettrait au Montréal métropolitain de demeurer concurrentiel et de conserver et d'attirer les investissements industriels dans la région.

Tout retard dans le déploiement d'une capacité industrielle de qualité a des répercussions sur l'ensemble économique métropolitain.

Cela dit, la mise en place d'une connexion routière périphérique aura aussi un impact positif sur l'ensemble de l'offre d'accueil. Il n'y a pas de perdants dans la mise en place d'un outil qui favorise nettement une circulation plus fluide et plus rapide des biens et des personnes.

Nous avons donc la possibilité de doter le Montréal métropolitain d'un avantage concurrentiel qui sera déterminant pour la croissance économique de la région et le succès de ses entreprises.

Mémoire présenté par :

M. Pierre Bélanger  
Directeur général  
LAVAL TECHNOPOLE  
1555, boul. Chomedey, bureau 100  
Laval (Québec) H7V 3Z1

Téléphone : (450) 978-5959

Télécopieur : (450) 9878-5977

Courriel : [pierre.belanger@lavaltechnopole.com](mailto:pierre.belanger@lavaltechnopole.com)

Site Internet : [www.lavaltechnopole.com](http://www.lavaltechnopole.com)