

**LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'EST : UN ENJEU ESSENTIEL**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

**DANS LE CADRE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE**

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

**PAR L'ASSOCIATION DES INDUSTRIELS D'ANJOU**

**JUIN 2005**

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION .....</b>	<b>1</b>
<b>2. LE PARC, PARTIE DU PÔLE ÉCONOMIQUE ANJOU - MERCIER.....</b>	<b>3</b>
<b>3. LES ENTREPRISES DU PARC ET LES ENJEUX DE TRANSPORT .....</b>	<b>4</b>
<b>4. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.....</b>	<b>7</b>
<b>4.1 La discontinuité du réseau routier : la cause principale de la congestion .....</b>	<b>8</b>
<b>4.2 Impacts économiques .....</b>	<b>11</b>
<b>5. LES ENJEUX.....</b>	<b>12</b>

## 1. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

Créée en septembre 1974, l'Association des industriels d'Anjou a pour mission de défendre les intérêts économiques et sociaux de ses membres et de contribuer à l'essor de leur entreprise. À ces fins, l'Association développe des dossiers pour le bénéfice de ses membres auprès des organismes gouvernementaux et organise des activités qui permettent aux membres de s'informer sur tous les sujets touchant la gestion d'entreprises, d'implanter de nouvelles pratiques de gestion et d'échanger sur leurs besoins et leurs aspirations.

L'Association est, de plus, un partenaire privilégié en ce qui a trait à la diffusion des mesures d'aide aux entreprises provenant des administrations publiques fédérale, provinciale et municipale.

Le maintien, le développement et le rayonnement de nos entreprises dépendent largement des conditions de transport. C'est pourquoi nos membres ont tenu à **venir exprimer à la commission nos préoccupations sur le dossier de parachèvement de l'autoroute 25 et insister sur la nécessité de compléter ainsi le réseau autoroutier de Montréal.**

Notre présentation sera développée en deux parties. La première servira d'introduction au *Parc industriel et d'affaires d'Anjou* où sont situées nos entreprises ; la deuxième partie traitera des questions de transport et des enjeux provoqués par l'état actuel du réseau autoroutier de Montréal.

## 1. Présentation générale du parc

Nos entreprises sont implantées dans le parc industriel et d'affaires d'Anjou. Ce parc est le deuxième plus grand de l'île, après celui de Saint-Laurent : il compte en effet quelque 500 entreprises, dont plusieurs sièges sociaux, oeuvrant dans des domaines très diversifiés et employant plus de 22 000 personnes.

Notre site offre des avantages de localisation indéniables : à proximité de l'autoroute Métropolitaine et l'autoroute 25, il est situé au croisement de deux des plus importants corridors de transport permettant d'accéder au centre-ville, au port et à l'aéroport.

Le parc industriel et d'affaires occupe une superficie de plus de 400 hectares et abrite plus de 500 entreprises, oeuvrant principalement dans le secteur manufacturier – plus de 200 entreprises – ou de la distribution et des services – plus de 300 entreprises. Ces 500 entreprises offrent de l'emploi à près de 22 000 personnes. Fait à souligner, c'est dans ce parc industriel qu'est concentrée la majorité des entreprises offrant plus de 100 emplois sur le territoire d'Anjou.

<b>TAILLE DES ENTREPRISES</b>						
Nombre d'employés	Arrondissement		Parc		Autres sites	
	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage
1 à 4	255	27 %	86	18 %	169	36 %
5 à 19	421	44 %	187	38 %	234	50 %
20 à 49	173	18 %	122	25 %	51	11 %
50 à 99	55	6 %	50	10 %	5	1 %
100 à 199	40	4 %	28	6 %	12	3 %
200 à 249	3	0,50 %	8	2 %	5	1 %
250 et plus	11	1 %	8	2 %	3	1 %
<b>total</b>	<b>958</b>	<b>101 %</b>	<b>489</b>	<b>100 %</b>	<b>479</b>	<b>100 %</b>

Source : Arrondissement d'Anjou, Recensement 2004, compilation DAUSE

Le parc est actuellement rempli à pleine capacité, disposant de très peu de terrains vacants pour accueillir de nouvelles entreprises. C'est pourquoi l'arrondissement d'Anjou se propose d'étendre sa zone d'affaires et d'entreprises sur deux sites : celui présentement occupé de manière temporaire par le Golf et un deuxième sur quelques autres terrains vacants en bordure de l'autoroute 40.

## 2. LE PARC, PARTIE DU PÔLE ÉCONOMIQUE ANJOU - MERCIER

Dans les faits, l'importance du parc industriel d'Anjou est mieux comprise quand on sait qu'il est situé au cœur d'un des six principaux pôles de développement économique à caractère international de la région montréalaise.

En effet, le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal reconnaissent le rôle structurant des six principaux pôles économiques à caractère international de la région. Ces pôles, déterminés sur la base de leur concentration d'emplois, d'entreprises et de services, ainsi que sur leur potentiel de croissance, concentrent à eux seuls plus de 700 000 emplois.

Les orientations gouvernementales, comme l'ensemble des instruments de planification stratégique, en matière de planification urbaine comme en matière de développement économique, insistent sur la **nécessité de consolider ces pôles d'emplois et d'établir entre eux les liens et les connexions nécessaires de manière à améliorer les échanges, à faciliter leur rayonnement et surtout à consolider l'armature économique de la région.**

Parmi ces six pôles, celui d'Anjou – Mercier figure au quatrième rang au nombre des emplois, avec plus de 58 814 emplois répertoriés en 1999. Mais c'est surtout l'un des pôles qui a absorbé les plus fortes croissances d'emplois, entre 1996 et 1999, avec un accroissement de plus de 35 % de la main-d'œuvre ; plus significatif encore du potentiel de croissance, c'est le corridor constitué des pôles Anjou – Mercier et Laval qui affiche, pour la même période, les croissances les plus fortes.

<b>Croissance de l'emploi, pôles économiques métropolitains, RMRM, 1996-1999</b>				
	<b>Pôles</b>	<b>Emplois 1996</b>	<b>Emplois 1999</b>	<b>Variations (%)</b>
<b>Pôles à caractère international</b>	Centre-ville	243 213	296 720	0
	Saint-Laurent – Dorval	127 221	142 487	12 %
	à Centre de Laval	36 799	50 047	36 %
	Anjou – Mercier	43 707	58 814	35 %
	Longueuil Nord - Boucherville	25 368	28 159	11 %
	Zone aéroportuaire de Mirabel	11 319	10 780	-5 %
	<b>Sous-total</b>	<b>487 627</b>	<b>587 007</b>	<b>20 %</b>
<b>Autres pôles</b>	Saint-Laurent est- Marché Central	37 816	41 976	11 %
	Angrignon – Lachine	19 961	25 350	27 %
	Angus	5 657	6 279	11%
	Pointe-aux-Trembles	15 460	17 161	11 %
	Ouest de l'île de Montréal	37 168	39 026	5 %
	<b>Sous-total</b>	<b>116 062</b>	<b>129 792</b>	<b>12 %</b>
<b>Total des pôles</b>		<b>603 689</b>	<b>716 799</b>	<b>19 %</b>

Source : Gouvernement du Québec : *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal*, page 44

On comprend ainsi, compte tenu des enjeux économiques, mais aussi compte tenu des retombées sociales, - notamment par le maintien et la création d'emplois – l'importance que prend la question du transport dans le développement du pôle Anjou – Mercier et par conséquent de la vitalité des entreprises situées dans le parc industriel d'Anjou.

### 3. LES ENTREPRISES DU PARC ET LES ENJEUX DE TRANSPORT

Le Parc abrite aujourd'hui près de 500 entreprises qui emploient plus de 22 000 personnes. Parmi ces entreprises, on en compte plus d'une quarantaine qui emploie plus de 100 personnes et quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des entreprises situées dans notre parc comptent moins de 100 emplois.

TAILLE DES ENTREPRISES PARC INDUSTRIEL ET D'AFFAIRES D'ANJOU		
Nombre d'employés	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage
1 à 4	86	18 %
5 à 19	187	38 %
20 à 49	122	25 %
50 à 99	50	10 %
100 à 199	28	6 %
200 à 249	8	2 %
250 et plus	8	2 %
<b>Total</b>	<b>489</b>	<b>100 %</b>

Ces entreprises, de toutes tailles, sont principalement concentrées dans trois secteurs d'activités :

- le secteur manufacturier (plus de 200 entreprises),
- le secteur de la distribution (plus 160 distributeurs) et
- le secteur des services (au moins 150 entreprises).

Ainsi dans le secteur de la **fabrication**, le Parc industriel et d'affaires d'Anjou accueille une gamme très grande d'entreprises, de toutes tailles. Un court portrait de certaines d'entre elles permettra de saisir les enjeux du transport, en regard de leurs principales caractéristiques. Le portrait n'est évidemment pas exhaustif, mais il est représentatif des principaux enjeux de maintien, de développement et de rayonnement des entreprises.

- Nous pensons, par exemple, à *Ameublement Artelite*, entreprise qui conceptualise, produit, finit et distribue ses meubles en Europe, en Amérique latine et aux États-Unis, tout en cherchant à ouvrir des nouveaux marchés dans toutes les parties du monde.
- Le Parc accueille aussi les quatre-vingts employés de *Bo-Jeux* qui conçoivent et produisent des jouets réputés internationalement, exportant dans plus de quarante pays.
- C'est aussi *Rouleau Ferla Clarke* qui, avec sa vingtaine d'employés, exporte des rouleaux destinés au monde de la presse et de l'imprimerie dans l'est du Canada et perce depuis quelques années le marché nord-américain.
- Le Parc abrite aussi *Multibar*, maison bien connue du domaine de l'alimentation qui emploie près de 700 personnes. À partir de ses installations, l'entreprise dessert tous les marchés de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

Dans le secteur de la **distribution**, les occupants du Parc couvrent une gamme très variée d'activités.

- Parmi ces quelque cent cinquante (150) entreprises, soulignons la présence d'une division de *Cascades*, dont les installations angevines constituent en quelque sorte le centre régional de distribution.
- Il y a aussi *Labrador* qui, en 2003, y a ouvert sa division de livraison résidentielle et commerciale.

Pour sa part, le secteur des **services** qui est composé de quelque cent cinquante (150) entreprises comprend tous les types d'activités reliées au bon fonctionnement des entreprises de la région métropolitaine :

- À la fin de 2001, *Axiom Solutions Industrielles*, qui conçoit des systèmes robotisés d'assemblage et d'entreposage a choisi de s'installer dans le parc. L'entreprise compte aujourd'hui près de deux cents (200) employés.
- Pour sa part, *ADP Canada* fourni aux employeurs de la région montréalaise de services de gestion de paies et de ressources humaines.

Le portrait n'est évidemment pas complet, mais ces quelques images des types d'entreprises qui composent le parc industriel et d'affaires d'Anjou avaient essentiellement pour but de donner une image concrète aux principales préoccupations de notre milieu. Ces préoccupations sont, croyons-nous, au cœur du débat sur le parachèvement de l'autoroute 25.

Cela concerne d'abord **l'approvisionnement**. Nos membres comptent sur des sources d'approvisionnement qui sont bien évidemment situées la plupart du temps à l'extérieur du Parc. Pour être acheminées dans leurs installations, on espérerait tirer profit de cet extraordinaire avantage de localisation que nous procure le croisement de l'autoroute métropolitaine et l'A-25. Mais la discontinuité de cette dernière crée, on s'en doute, de sérieux obstacles. Par conséquent, notre approvisionnement doit souffrir des problèmes de congestion du réseau autoroutier et de l'insuffisance du réseau artériel montréalais.

Pour des entreprises qui doivent s'approvisionner à l'extérieur du pays, le transit par le port (bois exotique, par exemple, dans l'industrie du meuble) ou l'aéroport (produits électroniques, pour ne mentionner qu'un élément) est une obligation et la livraison finale doit évidemment passer par un réseau adéquat qui permet une grande fluidité.

Cela concerne aussi la **livraison des biens et des services**. Nos entreprises doivent livrer leurs biens et leurs marchandises aux endroits les plus divers de la région métropolitaine et bien souvent à l'extérieur des frontières de la région.

S'il s'agit, par exemple, d'une entreprise qui vend et installe des systèmes de rangement aux entreprises montréalaises, comme le fait *Systèmes Espaces Max*, les installateurs de la compagnie partent d'Anjou, en plusieurs moments de la journée pour atteindre les différentes parties de l'île. Pour ce faire, ils doivent affronter les problèmes de congestion en plusieurs endroits du réseau, à cause essentiellement du niveau de saturation de ce réseau.

Si, dans le domaine de la fabrication, *Bo Jeux* doit desservir directement les points de vente – marchés, pharmacies, boutiques, etc. -, c'est la livraison hebdomadaire qui se voit entravée. Si la même entreprise, dans un souci d'amélioration de sa productivité et de formation de sa main-d'œuvre, veut offrir des formations spécialisées dans une entreprise qui se trouve à un autre point du réseau, comme dans le parc

industriel de Saint-Laurent, c'est le temps transport entre les lieux de formation et le principal lieu de travail, qui devient un obstacle.

Imaginons enfin, les coûts supplémentaires assumés par Cascades qui dessert l'ensemble de la région avec une flotte de neuf véhicules dont deux camions desservant la rive nord et deux autres le centre-ville et pour lesquels une livraison vers ces lieux exigent un départ hâtif avec chargement avant l'ouverture de la période de pointe.

#### 4. Problèmes de transport pour la main-d'œuvre

L'accessibilité au parc industriel est un problème de plus en plus important pour la main-d'œuvre. Pour les quelque 500 entreprises du Parc qui emploient plus de 22 000 personnes, le transport des employés est une haute priorité.

En effet, pour des raisons multiples qui relèvent autant de l'historique de la compagnie (qui a déménagé dans le parc, entraînant évidemment ses employés, du degré de spécialisation de la main-d'œuvre (pour lequel le bassin doit être élargi) ou pour des raisons de choix individuel des employés, seulement 12 % résident sur le territoire d'Anjou et près de 50 % ont leurs domiciles sur le territoire de Montréal.

LIEU DE RÉSIDENCE DES EMPLOYÉS DU PARC INDUSTRIEL D'ANJOU	
Île de Montréal	49 %
Anjou	12 %
Extérieur de l'île de Montréal	39 %
Total	100 %

Par conséquent, 39 % proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal et ne peuvent, pour des raisons qu'on connaît trop bien, utiliser efficacement le réseau de transport.

La nécessité de recourir à une main d'œuvre qui réside souvent à l'extérieur de l'île n'est pas en voie de ralentir puisque la croissance de la main-d'œuvre, dans le parc industriel d'Anjou, a été de plus de 20 % dans les quatre dernières années. Il est évident qu'à cette augmentation correspond un phénomène de rareté et la nécessité d'un élargissement du bassin de recrutement.

Le phénomène est aussi vrai pour les petites entreprises que pour celles qui, comme *Mévotech* avec ses 300 employés ou *Multibar*, employant près de 700 personnes, comptent évidemment une grande proportion de personnel demeurant hors de l'île.



#### 4. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le transport des marchandises est une activité en pleine croissance. Deux phénomènes viennent, pour les entreprises comme les nôtres, expliquer cette croissance : la situation géographique exceptionnelle de Montréal et l'accroissement des échanges à l'échelle nord-américaine.

C'est la situation géographique exceptionnelle de Montréal qui a permis de confirmer le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, comme carrefour routier entre les régions du Québec, entre l'est du Canada et le continent nord-américain et comme porte d'entrée de l'Europe. Dans le contexte où la concurrence entre les grandes villes du continent repose en grande partie sur leur rôle dans les échanges internationaux, les conditions favorisant le mouvement des marchandises deviennent d'importants facteurs dans la décision portant sur la localisation des entreprises.

Comme le souligne avec justesse le Comité interrégional pour le transport des marchandises,<sup>1</sup> les tendances lourdes du développement économique, à l'échelle continentale, exigent de prendre appui sur le rôle historique et stratégique de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises :

- de manière générale, l'accroissement du commerce dépasse celui de l'économie ;
- la vocation exportatrice des régions du pays est en expansion ;
- la croissance des échanges avec les États-Unis est un facteur important dans la croissance de l'économie québécoise, la proportion des exportations vers ce pays atteignait 85.2 % en 1999.<sup>2</sup>

Dans ce contexte, c'est l'industrie du camionnage, plus que tout autre mode de transport, qui devient le véhicule privilégié des échanges, cette industrie assurant près de 65 % de la valeur des exportations hors frontières du Québec<sup>3</sup>. C'est pourquoi l'efficacité des réseaux de transport constitue une condition structurante pour renforcer les activités économiques et consolider les secteurs d'emplois, comme le confirme le plan de la ville.

Dans l'état actuel du réseau autoroutier, cet avantage qui a permis à Montréal de bénéficier, comme peu d'autres villes en Amérique du Nord, de la libéralisation des échanges, est menacé par la discontinuité, à des endroits stratégiques, du réseau autoroutier, entraînant d'importants problèmes de saturation et de congestion sur l'ensemble du réseau, tant supérieur que local et ce, pour une période qui s'étend bien au-delà des heures de pointe.

---

<sup>1</sup> Le Comité interrégional pour le transport des marchandises a été mis en place par le Conseil régional de développement de l'île de Montréal afin de favoriser la position concurrentielle de l'agglomération comme plaque tournante du transport des marchandises sur le continent nord-américain. Le CITM regroupe des représentants des administrations locales, du milieu des affaires et syndical et des observateurs provenant du gouvernement.

<sup>2</sup> CITM : **Les atouts et les forces de la région de Montréal pour le transport des marchandises**, Novembre 2000, page 19.

<sup>3</sup> Idem, page 28.

#### 4.1 La discontinuité du réseau routier : la cause principale de la congestion

On assimile généralement les problèmes de fluidité du transport à la densité impressionnante de véhicules qui fréquentent les différentes parties du réseau supérieur de l'île de Montréal. C'est en effet, près de 4 millions de véhicules automobiles et plus de 100 000 camions<sup>4</sup> qui, chaque jour, empruntent les différentes sections du réseau autoroutier de la région.

Plus précisément, en ce qui concerne le réseau de camionnage, c'est sur les autoroutes Métropolitaine, Décarie, 13, 15 et 25 qu'est concentrée la plus forte intensité, soit plus de 7 000 camions dans les deux directions pour la période comprise entre 6 heures et 19 heures.

Les accès à l'île suivent de près « puisqu' aucun des six ponts autoroutiers n'a enregistré un débit inférieur à 5 000 camions » sur une base quotidienne. Mais le débit n'est pas le seul facteur explicatif à la question de la congestion.

On identifie généralement **quatre causes principales au dysfonctionnement du réseau autoroutier** :

- **la structure incomplète du réseau autoroutier ;**
- **les difficultés causées par les caractéristiques géométriques des parties du réseau (type d'échangeurs, nombre de voies, etc.);**
- **les travaux de rénovation et**
- **la congestion causée par des incidents.**

Dans l'état actuel – et incomplet – du réseau autoroutier, on sait que c'est l'A-40, épine dorsale du réseau métropolitain, qui doit absorber la grande partie des transports qui ne peuvent autrement accéder aux différentes parties de l'île et de l'agglomération. En fait, comme le relève le CITM, en certains endroits cette autoroute agit aussi bien comme axe est-ouest que comme axe nord-sud, compte tenu du chevauchement de certaines autoroutes et de la discontinuité d'autres voies.

C'est ainsi que, dans le même rapport, on observe les faits suivants :

- en direction ouest, en pointe du matin, le retard moyen est de plus de 22 minutes, dont une bonne part est causée par la situation des échangeurs Décarie et Anjou;
- pour l'heure précise de pointe, ce retard est de plus de 31 minutes s;
- en direction est, en pointe du matin, il s'agit d'un retard de 10 minutes s;
- dans la même direction, à l'heure de pointe, il s'agit de plus de 17 minutes s;

En pointe du soir, la situation – on s'en doute – n'est pas plus reluisante :

- en direction est, sur la période de pointe générale (3 heures), le retard est de plus de 25 minutes s;
- à l'heure de pointe, il est de 33 minutes s;
- en direction ouest, le retard pour l'ensemble de la période est de 17 minutes et
- à l'heure de pointe, il est de plus de 22 minutes.

Observons enfin que ce retard ne peut être pris isolément, compte tenu que le transport est rarement limité à cette autoroute et qu'il doit être accumulé aux retards observés sur les autres parties du réseau.

Le seul exemple de la situation au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine suffirait à étayer cette observation. C'est d'abord dans cet axe, mentionne toujours le CITM, que le camionnage accède à

---

<sup>4</sup> CITM : **La congestion routière et le transport des marchandises, Diagnostic**, décembre 1999, page 11. Les chiffres datent de 1993. Ce nombre est en croissance constante depuis ce temps, considérant l'accroissement du commerce extérieur et les innovations technologiques dans l'approvisionnement des entreprises.

l'autoroute Métropolitaine et « accède aussi au réseau supérieur pour tous les camions de l'est du Canada qui se destinent à Montréal » :

- le matin, en période de pointe et en direction nord, le retard est de 9 minutes ; à l'heure de pointe, il s'agit de 15 minutes;
- le soir, sur la période de 3 heures, le retard est de 7 minutes et sur l'heure de pointe, il est de 12 minutes.

Avant de continuer sur la question, pour bien comprendre l'ampleur des nos problèmes, essayons d'imaginer qu'en ce qui concerne nos membres, l'utilisation des voies de transport ne se limite pas qu'au seul acheminement de nos produits livrables et que la seule harmonisation de nos heures de livraison avec les périodes les plus calmes ne peut être la solution magique. Cette solution est partielle ou impraticable puisque, comme le CITM nous le rappelle, l'autoroute Métropolitaine, à défaut d'un autre axe autoroutier, est « à toutes fins utiles utilisée presque autant en dehors des heures de pointe que pendant celles-ci, et ce dans toutes les directions.<sup>5</sup>»

Rappelons donc que nos besoins de transport concernent plus que la question de nos produits ; nos besoins concernent, entre autres choses :

- **l'arrivée et le départ des employés** : ces employés résident en plusieurs parties de la ville, de l'île et de l'agglomération;
- **l'acheminement des intrants** : ces matières proviennent d'un grand nombre de lieux et nous sont acheminées par le biais du port, de l'aéroport, en provenance de l'extérieur du Québec ou par camionnage, en provenance de plusieurs régions du Québec ou de l'île de Montréal, et ce, à différentes périodes de la journée;
- **la livraison des produits** ; nos biens, marchandises et services sont acheminés en plusieurs endroits de la ville, de l'île, de l'agglomération et, de plus en plus, pour plusieurs d'entre nous, vers l'extérieur, vers les États-Unis, l'Europe et l'Asie e;
- **l'accessibilité à nos installations pour nos clients,**
- **etc.**

On comprendra aussi qu'en plus des adaptations des méthodes d'approvisionnement et de livraison introduites par le « just-in-time », nos horaires de transport dépendent pour une bonne part des modalités du transport aérien, du transport maritime et du transport routier.

Les impacts de cette *perte de fonctionnalité du réseau autoroutier stratégique*<sup>6</sup> sur le bon fonctionnement des entreprises sont innombrables – comme nous le verrons plus tard - et ont une **influence certaine sur la compétitivité de nos entreprises et de notre région.**

C'est un fait maintenant bien connu : pour accéder ou provenir de la Rive-Nord, à défaut d'utiliser l'A 40, le chemin à parcourir est rallongé de quelques 7 kilomètres, en empruntant le boulevard Henri-Bourassa pour aboutir au pont Pie IXX. Ce déversement de la circulation sur des artères régionales ou locales qui n'ont pas été conçues pour accueillir un tel flot de véhicules, nous en sommes conscients, affecte directement les milieux de vie.

Il faut souligner que le pont Pie IXX est le troisième en importance pour la traversée des véhicules lourds entre Montréal et Laval, immédiatement après les autoroutes 13 et 15. Par le parachèvement de l'autoroute

<sup>5</sup> CITM : **La congestion routière et le transport des marchandises, Diagnostic**, décembre 1999, page 30.

<sup>6</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, **Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement**, mars 2005, page 40

25, la réduction escomptée de la circulation sur le pont Pie IXX serait de l'ordre de 20 0% et de plus de 40 0% pour les seuls camions.

## 4.2 Impacts économiques

Pour permettre à l'économie montréalaise de se maintenir au niveau actuel de performance, la fluidité dans le transport des marchandises devient un enjeu crucial. À défaut d'une correction majeure, en complétant le réseau encore incomplet, et en réparant ces discontinuités dans le réseau stratégique, les liens internes entre les parties de l'arrondissement, tout comme nos capacités d'échanges avec les marchés extérieurs, se trouveront durablement entravés.

Pour les entreprises, la congestion chronique du réseau stratégique constitue une menace à leur viabilité, dans un contexte de vive compétitivité. Ce constat est applicable tant pour les industries du transport elles-mêmes que pour les industries qui dépendent du transport.

C'est en effet, la qualité même du service à la clientèle qui est affectée, par la difficulté de respecter, des deux côtés de la chaîne d'approvisionnement, les heures de livraison convenues.

Pour conserver une même qualité de service, les entreprises doivent absorber des coûts plus élevés, en raison de départs hâtifs ou de parcours plus longs, en regard des éléments suivants :

- augmentation des effectifs et hausse des frais de rémunération
- augmentation de la flotte
- augmentation des frais de carburants
- et, de manière générale, une utilisation moins efficace de la flotte de véhicules.

Au pire, les entreprises doivent envisager, pour demeurer rentables, une augmentation du prix de vente final des produits, des biens et des services.

La congestion est aussi la source d'un deuxième problème de très grande importance ressenti par les entreprises montréalaises : le bassin de recrutement de la main-d'œuvre est limité par le temps de transport nécessaire pour accéder aux lieux de travail. Si d'une part, la recherche d'une main-d'œuvre spécialisée peut exiger d'élargir le bassin de recrutement et, par conséquent, influencer le mode de transport, d'autre part, les insuffisances du réseau de transport collectif causent aussi problème pour la main-d'œuvre résidant sur l'île.

## 5. LES ENJEUX

### La consolidation des pôles économiques de Montréal

On a souvent évoqué ces dernières années que la croissance en cours dans la région montréalaise est le résultat d'une base économique équilibrée qui, à côté d'un secteur tertiaire de plus en plus important, a su conserver une base industrielle et manufacturière de qualité<sup>7</sup>. C'est dans cette perspective que le gouvernement québécois, la ville et l'arrondissement doivent tout mettre en œuvre pour faciliter le maintien, le développement et le rayonnement des entreprises comme les nôtres qui ont choisi de venir s'installer à Montréal.

Les exercices en cours de consolidation et d'expansion du Parc industriel et d'affaires d'Anjou s'inscrivent à notre avis dans cette perspective. La mise en réseau des principaux pôles économiques et de création d'emplois s'inscrit aussi dans cette idée : les effets de complémentarité entre les pôles, les échanges entre les entreprises de différents pôles, échanges de biens, de services et d'expertises doivent être au cœur du débat de la complétion du réseau.

Le parachèvement de l'autoroute 25 est une condition de réussite pour ces enjeux qui ont déjà fait consensus dans la communauté montréalaise. Sans ce projet, ces objectifs resteront, on en a bien peur, aux niveaux des intentions.

### Le développement du parc industriel et d'affaires

Le développement et l'expansion du parc industriel ont aussi, à l'échelle de l'arrondissement, fait l'objet d'un consensus dans le cadre des débats sur le Chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme. Ce qu'il importe de mettre de l'avant, à ce moment-ci, c'est que dans l'état actuel du réseau autoroutier, la consolidation et le développement du parc ou son éventuelle expansion ne seront pas une tâche facile.

Pour que les entreprises qui choisissent de s'installer dans le Parc d'Anjou puissent bénéficier de l'avantage de Montréal comme plaque tournante, pour qu'elles puissent bénéficier du contexte commercial actuel, pour que les entreprises puissent continuer à rayonner et à être compétitives à l'échelle nord-américaine, elles doivent compter sur des modes de transport efficaces. Encore là, le parachèvement du réseau routier, dont l'autoroute 25 est une importante composante, est une condition essentielle, pour le développement du Parc comme pour le rayonnement des entreprises qui souhaitent s'y installer.

### La main-d'œuvre

La question du parachèvement de l'autoroute ne concerne pas que le seul bon fonctionnement de nos entreprises. Le débat concerne aussi notre main-d'œuvre. Pour la population de Montréal, de la région, de l'île et des arrondissements limitrophes, l'accessibilité aux sites d'emplois est de la plus haute importance. Pour fournir des emplois à la population montréalaise et pour leur permettre d'accéder facilement aux lieux de travail, encore une fois, le parachèvement de l'autoroute 25 est une condition essentielle et une nécessité.

---

<sup>7</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, **Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement**, mars 2005, page 28