



**215**

**DM45.1**

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

Laval-Montréal

6211-06-080

**LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL-NORD :  
UN ENJEU ESSENTIEL**

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

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

**PAR LE CLD MONTRÉAL-NORD**

**JUIN 2005**

## **1. Mission du CLD Montréal-Nord**

**Le Centre local de développement de Montréal-Nord œuvre de plus de deux ans au développement socio-économique de l'arrondissement Montréal-Nord. Notre action, au fil des ans, nous a permis de développer un modèle d'intervention axé sur une approche client.**

**Depuis le début de ses opérations, le CLD a développé une dynamique de planification et de concertation qui a contribué à faire ressortir les principaux enjeux de la mise en valeur de l'arrondissement. Les questions de consolidation, de re-développement et de mise en valeur de notre arrondissement, de la population et des entreprises situées sur notre territoire, ont inévitablement amené les intervenants à mettre l'accent sur les problèmes de transport, de circulation et de congestion. C'est cette préoccupation constante que nous voulons partager avec les membres de la Commission.**

**Notre CLD est un organisme sans but lucratif géré par des gens du milieu et placé sous l'autorité d'un conseil d'administration représentant les différents partenaires locaux de l'économie et de l'emploi. Le CLD de Montréal-Nord a pour objectif de favoriser un environnement propice au développement de l'entrepreneuriat ainsi qu'à la création d'emplois durables à l'intérieur de l'arrondissement, et ce, en collaboration avec l'ensemble des partenaires de la région. Le CLD Montréal-Nord constitue un guichet multiservice où tous les entrepreneurs et les promoteurs de projets peuvent trouver un soutien technique et professionnel et, dans certains cas, une aide financière pour la concrétisation de leurs projets créateurs d'emplois.**

**L'arrondissement s'est doté d'un plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALEE). Le CLD a la responsabilité de voir à son application, de concert avec ses partenaires. De plus, le CLD s'est doté au printemps 2004 d'un plan stratégique permettant de dégager les consensus nécessaires relativement aux axes et aux champs d'interventions et aux actions devant être menées.**

**Le CLD, avec son offre services et ses programmes d'aide, intervient directement auprès des entreprises de Montréal-Nord. Ainsi, le CLD est, à chaque année, intervenu auprès de près d'une cinquantaine d'entreprises de Montréal-Nord.**

## **2. Description du profil socio-économique du territoire du CLD**

Au recensement de 2001, la population de Montréal-Nord était de 83 600 habitants, en progression par rapport à 1996. De manière générale, le profil socio-économique de la population de l'arrondissement révèle un niveau certain de défavorisation et place l'arrondissement parmi les moins bien nantis économiquement de l'ensemble des arrondissements de la ville de Montréal.

## **3. La situation économique et l'emploi sur le territoire**

Montréal-Nord abrite près de 2 200 entreprises qui fournissent près de 20 000 emplois. La majorité des entreprises situées à Montréal-Nord (60,7%) sont de petite taille (quatre employés et moins).

Près du quart des 20 000 emplois de l'arrondissement est concentré dans le secteur de la fabrication. C'est le commerce de détail qui vient au second rang des emplois de l'arrondissement avec un total de 3 600 emplois.

### ***La discontinuité du réseau routier comme obstacle au développement économique***

La partie Est de l'île de Montréal est caractérisée par une discontinuité du réseau routier créée entre autres par le manque de liens routiers, particulièrement dans l'axe nord-sud. Il en résulte que plusieurs milieux de vie et plusieurs secteurs industriels se trouvent isolés et que les liaisons entre ces milieux, et entre les pôles d'activités économiques de l'agglomération, y sont très difficiles.

Le même phénomène d'enclavement s'applique aux entreprises situées dans les secteurs industriels de Montréal-Nord. Le déplacement pour fins d'affaires, pour l'accessibilité de la main-d'œuvre et le transport des marchandises n'est donc assuré souvent que par des liens routiers est-ouest tels que l'autoroute 40, le boulevard Henri-Bourassa ou d'autres artères du réseau inférieur, créant inévitablement d'importants problèmes de congestion.

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal reconnaît la nécessité de créer des nouveaux liens routiers nord-sud à l'est de l'autoroute 25 avec notamment l'axe Bourget-Forget et son raccordement avec l'autoroute 25 mais le lien le plus important est incontestablement le parachèvement du réseau autoroutier avec le prolongement de l'autoroute 25.

Pour permettre à l'économie de l'arrondissement de se développer, la fluidité dans le transport des marchandises devient un enjeu crucial. A défaut d'une correction majeure, en complétant le réseau encore incomplet, et en réparant les discontinuités dans le réseau stratégique, les liens internes entre les parties de l'arrondissement, tout comme les capacités d'échanges avec les marchés régionaux et extérieurs, se trouveront durablement entravées.

Pour les entreprises industrielles, la congestion chronique du réseau stratégique constitue une menace à leur viabilité et à leur compétitivité. Pour les entreprises commerciales, la congestion chronique est un obstacle au rayonnement de leur marché d'influence, permettant difficilement la concurrence avec les centres commerciaux situés à l'extérieur de l'île.

De manière générale, pour conserver une même qualité de service, les entreprises doivent absorber des coûts supplémentaires, en raison des temps de parcours allongés et ce, en regard de nombreux éléments : coûts supplémentaires du personnel, de la flotte, des frais de carburant, etc.

La congestion est aussi la source d'un deuxième type de problèmes de très grande importance, pour tous les secteurs économiques : le bassin de recrutement de main d'œuvre est en effet limité par le temps de transport nécessaire pour accéder aux lieux de travail.

### *La congestion comme obstacle à la mise en valeur de l'arrondissement*

L'absence de continuité dans le réseau autoroutier de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval oblige présentement les usagers – pour le transport par automobile comme pour le transport des marchandises – à effectuer un détour de sept kilomètres pour atteindre l'autoroute 40. Ce déversement de la circulation de transit affecte directement le milieu de vie de Montréal-Nord, qui avec une densité de l'ordre de 7 500 habitants au kilomètre carré, se classe au cinquième rang des arrondissements les plus denses de Montréal.

Selon le ministère des Transports du Québec, le pont Pie-IX est le troisième pont en importance pour la traversée des véhicules lourds entre Montréal et Laval. Selon les simulations du ministère, la construction d'un pont permettrait de réduire le volume total d'automobiles et de camions de l'ordre de 20% et de camions seulement, de 40% à 50%, tant sur le pont que sur ses abords, soit la portion du boulevard Henri-Bourassa à l'ouest du boulevard de Lacordaire.

***Le parachèvement de l'autoroute 25 : une condition essentielle à  
l'amélioration de la qualité de vie***

Dans le contexte actuel, la consolidation, la mise en valeur et le développement de ces différents secteurs d'activités et des territoires concernés ne sont pas sans rencontrer d'importants obstacles. Parmi ceux-ci, au premier rang, se pose la question de l'accessibilité au territoire et de l'amélioration générale des conditions de circulation.

A l'est du boulevard Pie-IX, le territoire de l'arrondissement est difficile d'accès, à cause essentiellement du nombre limité de liens routiers et de la présence d'une voie ferrée à la limite sud ce qui constitue une importante contrainte au développement dans l'axe nord-sud. En conséquence, les temps de déplacement dans l'arrondissement et vers les pôles d'emplois et de marchés situés à l'extérieur de l'arrondissement sont relativement longs.

Plusieurs solutions sont à l'étude pour améliorer les circulations tant à l'intérieur de l'arrondissement que vers les autres parties de la Ville. Le prolongement de l'accès nord-sud par le prolongement du boulevard Langelier fait évidemment partie de la solution. Le désengorgement de plusieurs intersections, dont celle de Henri-Bourassa et Lacordaire nécessitent cependant une intervention majeure au niveau du réseau autoroutier.

En effet, cette situation de congestion chronique en plusieurs endroits de l'arrondissement est aggravée par l'état actuel du réseau autoroutier dont la discontinuité engendre un important déversement de la circulation de transit sur le réseau de circulation locale. Ce débit journalier de 81 000 véhicules, dans les différentes parties de l'arrondissement, constitue un enjeu prioritaire du débat en cours.

La circulation de transit, en provenance ou en direction du Pont Pie-IX, traverse l'ensemble du réseau routier de Montréal-Nord. Ce sont les boulevards Henri-Bourassa, Léger, Lacordaire, Pie-IX et la rue Charleroi qui sont les plus sévèrement affectés. Fait à souligner, plusieurs de ces artères sont l'objet des exercices de revitalisation proposés par la Ville de Montréal et par l'administration de l'arrondissement.

Seul le parachèvement du réseau pourra générer un effet bénéfique sur l'écoulement, et diminuer la pression sur le réseau artériel et local. C'est dans ce contexte qu'on pourra alors concentrer nos efforts sur des opérations de revitalisation et contribuer efficacement à l'amélioration de la qualité de vie de notre arrondissement.

***Le parachèvement de l'autoroute 25 : une condition de réussite pour  
atteindre les objectifs du PALÉE***

Trois éléments reviennent comme des leitmotiv :

- **Maintenir les emplois,**
- **Maintenir, consolider et faciliter le rayonnement des activités économiques;**
- **Améliorer les milieux de vie.**

C'est dans cette perspective que notre plan d'action veut favoriser et soutenir le développement des entreprises existantes et favoriser et soutenir l'émergence et le développement de nouvelles entreprises en instaurant des conditions optimales à la venue de nouvelles entreprises. C'est pourquoi nous entendons œuvrer au à soutien des entreprises de l'arrondissement dans leurs démarches relatives à l'innovation, à la recherche, au développement, à leurs projets d'expansion et de modernisation. Nous entendons les soutenir aussi efficacement dans leur projet de développement de nouveaux marchés. Pour ce faire, dans le contexte actuel où le transport des marchandises est à la fois le plus important facteur de localisation et une condition essentielle de compétitivité des entreprises, compléter l'autoroute 25 devient une des conditions premières de réussite de notre objectif.

Pour soutenir le développement des entreprises de commerce de détail, favoriser l'achat local et la création d'emplois, notre plan d'action prévoit de travailler à contrer les fuites commerciales et, parallèlement, étendre les aires d'influence de nos pôles commerciaux. Cela, comme on l'a vu, exige de consolider les plus importants pôles régionaux présents dans l'arrondissement. Cela exige aussi d'appuyer les initiatives de revitalisation d'artères commerciales, particulièrement les artères Charleroi et Fleury, en cherchant par des aménagements de qualité à concurrencer les centres de l'extérieur de l'île. Pour atteindre ces objectifs, il faut absolument régler les problèmes de congestion qui constitue un obstacle à la convivialité nécessaire au bon fonctionnement des artères commerciales en mettant l'accent sur l'amélioration du paysage urbain, du domaine public et du cadre bâti.

Pour favoriser la mise en valeur des milieux résidentiels, dans le but d'attirer des nouvelles populations, régler la circulation de transit, tant provinciale que régionale, est une condition essentielle.

## **Conclusion**

**Nous avons voulu dans cette présentation vous illustrer l'importance stratégique du parachèvement de l'autoroute 25, à partir des préoccupations qui sont celles d'un organisme voué à la promotion d'un territoire, au développement de projets structurants et de services à la collectivité et qui, à ce titre, vient en support à l'ensemble des acteurs qui sont présents dans Montréal-Nord.**

**C'est pourquoi nous avons cherché à démontrer comment la finalisation du réseau de transport pourrait contribuer au maintien, à la consolidation et au rayonnement des activités économiques, commerciales et industrielles de Montréal-Nord tout en améliorant de manière significative la qualité des milieux de vie. Ce sont les objectifs du CLD et c'est en fonction de ces objectifs que notre stratégie et notre plan d'action ont été établis.**

**Sur le territoire de Montréal-Nord, la mise en valeur des secteurs, ceux susceptibles d'être revitalisés, requalifiés ou d'être consolidés, ne peut être atteint sans avoir au préalable réglé définitivement la question de la circulation de transit à travers une trame urbaine déjà caractérisée par une très forte densité.**

**C'est là manifestement la contribution la plus significative qu'on peut apporter au débat sur l'étalement urbain, que celui-ci se manifeste par le déplacement des emplois, les fuites commerciales ou le déménagement des populations.**

**Dans cette optique, le parachèvement est plus qu'une condition essentielle à l'atteinte des objectifs du Plan d'action local pour l'économie et l'emploi de Montréal-Nord, il s'impose plutôt comme la solution la plus appropriée, dans le contexte actuel.**