

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

TABLE DES MATIÈRES

<i>1. Mission du CLD Montréal-Nord</i>	3
<i>2. Description du profil socio-économique du territoire du CLD</i>	6
<i>3. La situation économique et l'emploi sur le territoire</i>	7
4. Les défis du développement de Montréal-Nord	8
<i>Conclusion</i>	13

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.

La mission première d'un CLD est de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux dans une démarche commune tournée vers l'action en vue de favoriser le développement de l'économie et la création d'emplois sur son territoire dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement et la communauté locale.

Les responsabilités de chaque CLD consistent à :

- Regrouper ou coordonner les différents services d'aide à l'entrepreneuriat et à l'entreprise en concertant les organismes travaillant déjà dans ce domaine et assurer le financement de ces services;
- Élaborer, en tenant compte des stratégies nationales et régionales, toute stratégie locale liée au développement de l'entrepreneuriat et des entreprises, incluant les entreprises de l'économie sociale; et dans ce contexte, de manière précise, élaborer un plan d'action local pour l'économie et l'emploi et veiller à sa réalisation;
- Agir en tant que comité consultatif auprès du centre local d'emploi (CLE) de son territoire et exécuter, sur autorisation du ministre, tout autre mandat provenant des ministères et organismes gouvernementaux concernés par le développement local
- Réaliser les mandats confiés en matière de développement économique local et de soutien à l'entrepreneuriat tels que définis par la Loi 34.

Axé sur le développement de l'économie et de l'emploi tout en se préoccupant des aspects sociaux, commerciaux, industriels et culturels du territoire, notre CLD contribue au développement de l'arrondissement sous toutes ses formes. Il vise spécifiquement à favoriser le développement économique durable sur le territoire en :

- assurant la concertation de l'ensemble des intervenants économiques, sociaux, commerciaux, industriels et culturels du milieu ;
- favorisant l'expansion industrielle et commerciale du territoire ;
- favorisant le développement de projets structurants et de services à la collectivité ;
- supportant l'ensemble des acteurs du développement économique, social, commercial, industriel et culturel dans leurs projets ;
- faisant la promotion des intérêts de l'arrondissement Montréal-Nord.

Dans ce contexte, les mandats particuliers assumés par le CLD sont essentiellement concentrés autour de deux types d'activités :

Le CLD Montréal-Nord offre trois programmes d'aide financière aux entreprises de l'arrondissement :

- Le *Fonds des jeunes promoteurs* vise à stimuler l'entrepreneuriat auprès des jeunes et les aider à créer une première entreprise en leur offrant un support financier;
- Le *Fonds pour les entreprises d'économie sociale* vise à stimuler l'émergence de projets viables au sein d'entreprises d'économie sociale et soutenir la création d'emplois durables en leur offrant un support financier;
- Le *Fonds local d'investissement* vise à stimuler l'entrepreneuriat en favorisant l'accès au capital de démarrage et d'expansion d'entreprises d'économie traditionnelle ou sociale.

Le CLD Montréal-Nord offre aussi des services de première ligne d'accompagnement et de soutien technique auprès des entreprises existantes et nouvelles.

- Service aux entreprises existantes :
 - Aide à la recherche de terrains ou aide à la gestion, à la relocalisation, à l'exportation, à la recherche de partenaires financiers, à la relance, à l'expansion, etc.
- Service aux nouvelles entreprises :
 - planification des étapes de développement, recherches d'informations, soutien technique à la gestion, analyse de marchés, références et renseignements, etc.

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.

Pour utiliser efficacement les moyens dont nous disposons, le CLD de Montréal-Nord s'est fixé des d'objectifs précis qui visent à

- contribuer **au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie** comme facteur attractif au plan économique, comme facteur de localisation, pour attirer main-d'œuvre qualifiée, pour constituer un environnement d'innovation et de recherche et stimuler le développement économique;
- **contribuer à accroître la richesse collective** par le maintien et le développement des services, l'accroissement des investissements, concrétisés par la création d'emplois et le développement résidentiel;

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. Quelques indices permettent d'illustrer cet état de fait :

- Les revenus moyens des résidents de Montréal-Nord présentent des écarts considérables en comparaison de la moyenne montréalaise;
- Les ménages sous le seuil de faible revenu représentent 39,5% de tous les ménages, situant à ce chapitre l'arrondissement au quatrième rang parmi les arrondissements de la Ville.
- Les personnes de 65 ans et plus forment plus de 18% de la population, un des taux les plus élevés à Montréal; plus significatif, les personnes âgées de 65 ans et plus et vivant seules comptent pour plus de 7% de la population de l'arrondissement
- Sur le plan de l'habitation, le taux de propriétaires est inférieur (28%) au taux observé sur l'ensemble de la Ville de Montréal.
- L'arrondissement occupe la deuxième place en ce qui concerne le taux de monoparentalité dans la Ville, avec un taux de 28%.
- Le taux d'activité de la population de Montréal-Nord, pour la population de 15 ans et plus, est de 53,3%, soit le taux le plus bas à Montréal et le taux de chômage est de plus de 11%, soit le deuxième plus haut taux de la Ville.

On ne s'étonnera guère, à la lumière de ces données, que dans certaines parties de l'arrondissement, la population soit grandement affectée par des problèmes de pauvreté, d'isolement et d'exclusion. Ces mêmes secteurs nécessitent aussi des interventions au niveau du cadre bâti ou de l'amélioration générale du domaine public.

Il importe enfin de souligner l'importance et la vitalité du secteur communautaire de l'arrondissement.

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.

Les activités industrielles sont réparties dans deux secteurs industriels situés aux limites sud et est de l'arrondissement. Le secteur industriel sud accueille plus de 700 entreprises oeuvrant dans le secteur manufacturier, du commerce de gros, du transport, de l'entreposage, de la construction, de la réparation et de l'entretien. On retrouve par ailleurs un certain nombre de locaux vacants dans le secteur sud et certains bâtiments nécessitent des améliorations.

Le secteur commercial, pour sa part, est caractérisé par une forte dispersion sur l'ensemble du territoire. Les plus importantes concentrations sont situées sur le boulevard Pie-IX, au sud de la rue D'Amiens, et sur le boulevard Henri-Bourassa, à l'intersection du boulevard Lacordaire. Plusieurs autres artères constituent des pôles commerciaux locaux et, comme nous l'indiquerons plus loin, des efforts de concentration et de revitalisation sont envisagés pour certaines d'entre elles.

4. Les défis du développement de Montréal-Nord

Le diagnostic

Sur le plan social, l'arrondissement est caractérisé par un fort sentiment d'appartenance de la population à son territoire, appartenance qui est illustrée par une importante vitalité communautaire, par la présence d'un grand nombre d'organismes communautaires et une longue tradition d'entraide au sein de la communauté.

Par ailleurs, quelques données socio-économiques permettent d'illustrer le caractère particulier de l'arrondissement. La population de l'arrondissement est vieillissante, le groupe de personnes âgées de plus de 65 ans représente plus de 18% de la population, un des taux les plus élevés parmi les arrondissements de la Ville. Dans certains secteurs, l'arrondissement abrite aussi une des populations les plus pauvres, le revenu médian des ménages étant de 28 236\$ contre 40234\$ à Montréal; ceci est particulièrement marqué dans le secteur nord-est de l'arrondissement où la population est, de manière significative affectée par des problèmes de pauvreté, d'isolement et d'exclusion.

Aussi, la densité de population est particulièrement forte, situant l'arrondissement au premier rang des arrondissements à ce chapitre. Dans le secteur nord-est, la densité est de plus de 24 000 habitants au kilomètre carré.

De manière générale, les intervenants de l'arrondissement ont convenu, ces dernières années, d'œuvrer au renforcement et à la mise en valeur de l'image du territoire, en tablant sur un certain nombre d'action visant à requalifier différentes parties du territoire, autant sur les secteurs résidentiels que les zones commerciales que les pôles industriels.

Dans ce contexte, on comprendra que les interventions souhaitées visent au redéveloppement des milieux de résidentiels de qualité, plusieurs secteurs, à des degrés divers, nécessitant des interventions de revitalisation : mise en œuvre d'un programme d'aide à la rénovation résidentielle, critères d'intégration et de qualité, programme d'aide à l'achat, à l'accession à la propriété etc.

C'est pourquoi, dans la perspective d'une promotion générale de l'arrondissement, élément d'une stratégie de développement économique et social, le CLD de Montréal-Nord, rappelons-le, s'est donné comme premier objectif de contribuer au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie comme facteur d'attraction des entreprises, des investissements et d'une main-d'œuvre qualifiée.

En général, la vitalité économique de l'arrondissement est basée sur la petite entreprise, le commerce de détail et sur la fidélité de la clientèle locale.

Les zones industrielles sont presque entièrement occupées. C'est pourquoi, pour la communauté, l'accent est mis à ce chapitre sur la consolidation et le développement des entreprises et la revitalisation des zones industrielles, particulièrement la zone sud qui regroupe plus de 700 entreprises.

Le secteur commercial est caractérisé par une importante dispersion des établissements sur l'ensemble du territoire, reflet de l'absence d'une véritable hiérarchie des artères et des pôles commerciaux. On y remarque aussi un taux d'inoccupation relativement élevé des locaux commerciaux. En ce domaine, l'objectif partagé par les intervenants de l'arrondissement vise à concentrer et améliorer les zones commerciales particulièrement là où on observe les deux plus fortes concentrations soit sur le boulevard Pie-IX et le pôle constitué par l'intersection de Henri-Bourassa et Lacordaire.

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. À 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 entravés.

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.

À 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 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.