

Projet de parachèvement de l'autoroute 19  
avec voies réservées au transport collectif à  
Laval et à Bois-des-Filion 6211-06-155



## Mémoire

Présenté au

### Bureau d'audience publique en environnement

dans le cadre de l'audience publique sur le projet  
de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées  
au transport collectif, à Laval et Bois-des-Filion

16 octobre 2014

Société de développement économique Thérèse-De Blainville (CLD)  
33, rue Blainville Ouest, bureau 200  
Sainte-Thérèse (Québec) J7E 1X1  
Tél. : 450 430-6666 Téléc. : 450 430-9652  
info@sodet.com www.sodet.com

## **1. Présentation de la SODET**

La Société de développement économique de Thérèse - De Blainville (SODET) est l'organisme qui exerce les fonctions de Centre local de développement (CLD) dans le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville, la seconde MRC en importance au Québec avec ses 155 000 habitants. La mission de la SODET consiste à stimuler le développement économique de la MRC et la création d'emplois par l'expansion, l'implantation et la consolidation d'entreprises dont le rayonnement est susceptible de déborder de la région, en intervenant directement auprès de celles-ci et en favorisant des conditions propices à leur développement, dans le respect du milieu de vie des citoyens. Les champs d'intervention de la SODET sont la prospection et l'accueil d'investisseurs, le soutien à l'économie sociale et au développement durable, le soutien aux entreprises locales, le soutien aux jeunes entreprises, la promotion de l'entrepreneuriat, ainsi que certains dossiers spéciaux régionaux.

La SODET inscrit ses efforts en concertation avec ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de Montréal international, ainsi que des ministères à vocation économique du Québec qui fixent des objectifs à atteindre chaque année. La SODET est gérée par un conseil d'administration multipartite composée d'élus municipaux, d'entrepreneurs, gestionnaires et gens d'affaires, de représentants des institutions financières, des syndicats et des institutions d'enseignement.

## **2. Un territoire dynamique**

La SODET intervient dans tous les secteurs d'activité : agriculture, industrie manufacturière, construction, commerces et services, On recense quelques 40 000 emplois dans la MRC, répartis dans 4500 entreprises de tous types, dont 301 entreprises manufacturières générant 9 300 emplois. Elles étaient à peine 24 entreprises il y a 50 ans.

Il y a environ 80 000 travailleurs dans la MRC, dont 33% travaillent dans la MRC même, 28% à Montréal, 16% à Laval et 8% dans les MRC voisines des Basses-Laurentides. Le reste se dirige vers les Laurentides ou la région de Lanaudière. **En réalité, l'immense majorité des travailleurs de la MRC, soit près de 70%, travaillent dans la région de Laval et de la Couronne nord. Cette situation ne cesse de s'accroître année après année, la région de Laval / Couronne nord tendant à s'autonomiser, tant au niveau de l'emploi qu'à celui de la consommation des biens et des services.** Ce phénomène est illustré par le fait que la croissance de l'emploi dans la MRC est supérieure à la croissance démographique.

Avec un taux d'activité nettement plus élevé que celui de la région métropolitaine de Montréal (73% vs 67%) et avec un niveau de revenu également supérieur, la MRC est un des grands contributeurs à la santé économique de la Communauté métropolitaine de Montréal, une santé fragile qui a besoin d'être soutenu car, rappelons-le, la CMM vient au 33<sup>e</sup> rang sur 33 métropoles nord-américaines de plus de 1 million d'habitants pour ce qui concerne le Produit intérieur brut par habitant.

### **3. Les bases de notre action et de nos positions**

La SODET croit aux grands principes du développement économique régional tels que démontrés par une foule d'experts du développement depuis des décennies, depuis les théories de John Friedman jusqu'à celles des économies d'archipel et du polycentrisme des métropoles modernes. Elle adhère aux théories de la localisation et de la croissance des entreprises qui veulent que l'accessibilité aisée aux ressources ou aux marchés soit un facteur fondamental de succès. Elle croit aussi que le développement social et culturel d'une communauté est lié à une certaine forme de richesse collective qui ne peut reposer que sur une économie forte et diversifiée, respectueuse de l'environnement et des principes d'équité et de développement durable. Sans création de richesse, il n'y a pas de ponction fiscale possible, ni de redistribution à la population. Notons ici que la MRC de Thérèse - De Blainville génère bien

davantage de revenus à l'État qu'elle ne reçoit de transferts et de services gouvernementaux. Tant mieux pour l'État québécois, et notre souhait est de pouvoir continuer à le faire.

#### **4. La mobilité des marchandises au cœur de l'économie**

On l'a vu récemment dans certains médias : des entreprises de Montréal se délocalisent au profit de la périphérie à cause de problèmes liés à la congestion. Une congestion qui concerne le déplacement difficile de la main d'œuvre bien sûr, mais qui concerne aussi le déplacement ardu des marchandises. **Les frais de transport représentent normalement 4% du coût d'un produit livré au consommateur. Lorsque la congestion fait monter cette proportion à 6%, 8% ou même 10%, on ne s'étonne pas que le niveau de concurrence de certaines entreprises diminue en proportion.** Le ministère des Transports du Québec évaluait déjà, il y a 15 ans, à 1 milliard de \$ par année les pertes dues à la congestion, pour la région métropolitaine de Montréal. On en est à plus de 2 milliards aujourd'hui.

**Si le projet de parachèvement de l'autoroute 19 ne réglera pas à lui seul les problèmes de congestion de la région métropolitaine, il viendra très certainement contribuer à une meilleure fluidité du déplacement des personnes et des marchandises dans la région de Laval et de la Couronne nord, région qui représente un bassin de consommateurs de près de 1 million de personnes et 20% du PIB du Québec.**

Actuellement, sur le nombre de véhicules qui empruntent la route 335 dans l'emprise de la A19, on compte à peine 4 à 6% de camions, alors qu'ils représentent habituellement 10 à 12% du trafic routier. C'est normal : cette voie est congestionnée durant la moitié de la journée et ne représente pas une alternative qui permettrait de rejoindre d'autres voies rapides comme la 440. Sortir du territoire pour aller livrer ses marchandises vers l'Ontario ou les États-Unis, et même vers Montréal, demeurent un défi logistique.

Pourtant, l'axe de l'autoroute 19 représente géographiquement l'axe le plus central de la couronne nord, qui pourrait desservir directement les parcs industriels de Ste-Anne-des-Plaines, Bois-des-Filion et Terrebonne ainsi que les grandes entreprises agricoles de la MRC, principalement concentrées à Ste-Anne-des-Plaines. Cet axe relie l'autoroute 640 et l'autoroute 440, puis permet d'atteindre, via le réseau autoroutier, les grandes autoroutes interprovinciales et internationales que sont la A10, la A20 et la A15. Il s'agirait d'une pièce supplémentaire qui brille malheureusement par son absence dans un réseau de transport routier qu'on souhaiterait bien structuré et bien hiérarchisé.

Si Montréal est le cœur de l'économie québécoise, il faut que ce cœur puisse être alimenté par un réseau artériel efficace. **La SODET exprime ainsi clairement et fermement son accord avec le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif. La SODET estime d'ailleurs que ce projet n'a que trop tardé et que la région métropolitaine en paie le prix depuis trop longtemps, comme elle a payé le prix du retard apporté au parachèvement du réseau autoroutier ailleurs dans la région.**

## **5. La mobilité des personnes comme facteur de développement**

La mobilité de la main-d'œuvre comme celle de toutes les personnes qui doivent se déplacer pour étudier, consommer, ou accéder à certains services, est également un facteur de qualité de vie. Si on a accès à de bons services de transport ou de bons réseaux de déplacement, on augmente son employabilité. On sait aussi à quel point l'éducation est importante pour accéder à des emplois, mais il faut pouvoir se déplacer vers les lieux d'enseignement. Si on est malade, il faut pouvoir accéder aux cliniques et hôpitaux. Si on veut s'épanouir comme individu, on doit avoir accès aux lieux de diffusion des arts et de la culture.

Il s'est développé une forme d'autarcie régionale au cours des 40 dernières années dans les périphéries des villes occidentales et nord-américaines en particulier. Présence d'institutions d'enseignement, de lieux d'emplois, de

commerces, de restaurants de qualité, de théâtres et cinémas. Ce qui autrefois était l'apanage des villes centrales et aujourd'hui réparti dans un espace plus vaste, mais à proximité des citoyens. Tant mieux, car cela limite les déplacements de la périphérie vers le centre et favorise même certains déplacements du centre vers la périphérie.

C'est ainsi que la Ville de Laval et une bonne partie de la Couronne nord vivent un peu en symbiose au plan socio-économique : les campus universitaires et le Cégep Montmorency, autour de la station de métro Montmorency à Laval desservent une clientèle étudiante provenant de ces deux territoires, comme le font le Pôle universitaire Paul-Gérin Lajoie et le Cégep Lionel-Groulx à Ste-Thérèse. La Cité de la santé à Laval, avec le Centre hospitalier de Saint-Jérôme, sont les grands hôpitaux de la région, appuyés par l'Hôpital de Saint-Eustache. Salles de théâtre, complexe sportifs et grands centres commerciaux répondent aussi, régionalement, à une gamme étendue de besoins. Les déplacements nord-sud entre les différents centres et pôles d'emplois et de services s'effectuent essentiellement via les autoroutes 13 et 15, et dans une moindre mesure par la route 117. Les trains de banlieue utilisent la ligne de Saint-Eustache et celle de Saint-Jérôme / Blainville. Une ligne d'autobus emprunte aussi l'autoroute 15. **Tous ces réseaux ont comme caractéristique de desservir le secteur ouest du territoire. Pour la MRC de Thérèse – De Blainville, dont une grande partie est située à l'est de ces différents réseaux, il y a une carence évidente dans la structuration des infrastructures et des systèmes de transport. Le parachèvement de l'autoroute 19, avec l'opportunité d'y intégrer un service rapide par bus, permettrait de combler cette carence, de restructurer le réseau et de rééquilibrer les déplacements.**

Faciliter les déplacements pour les travailleurs, pour les consommateurs, pour les étudiants, pour ceux qui ont besoin de soins, pour les amateurs d'art et de culture, pour toute la population peu importe les raisons, c'est contribuer à bâtir une société plus riche, plus juste et plus durable. Il faut souligner que la SODET participe concrètement à ces efforts visant à faciliter les déplacements, notamment par

son implication dans le programme de covoiturage dans les entreprises et par sa participation à la Table de la mobilité urbaine de Sainte-Thérèse. La SODET a aussi toujours été à l'avant-plan des revendications réclamant le parachèvement de la 19. En étant très près de la communauté d'affaires, la SODET peut confirmer sans réserve l'appui massif des gens d'affaires en faveur d'une meilleure mobilité et d'infrastructures de transport adéquates et performantes. Le parachèvement de l'autoroute 19 n'est pas un luxe : c'est une nécessité.

## **6. Une infrastructure à planifier soigneusement**

La plus grande section du projet de parachèvement proposé par le ministère, soit 90% du tracé environ, est située à Laval. La dernière section se situera à Bois-des-Filion, dans la MRC. Nous désirons sensibiliser les autorités et les planificateurs du ministère à l'importance de bien faire atterrir ce projet dans la MRC, car nous faisons face depuis quelques années à un problème important : **la rareté croissante des espaces disponibles à des fins de développement commercial et industriel**. Par exemple, le parc industriel de Bois-des-Filion, dont la SODET a fait la promotion, a été créé il y a 15 ans à même les terrains excédentaires du ministère de Transports. Nous avons comme objectif qu'il soit comblé au bout de 10 ans. Il en aura fallu moins de la moitié.

Actuellement, nous constatons dans la MRC des pénuries de terrains pour commerces et industries, alors que la population va continuer à croître au cours des 20 prochaines années. Nous savons que l'emprise autoroutière est très grande à Bois-des-Filion et nous connaissons le désir de la Ville de reconstruire son centre-ville en misant sur ce projet et en développant les espaces qui ne seraient pas essentiels pour la nouvelle infrastructure. Ce projet de parachèvement pourrait donc permettre à la fois d'améliorer la mobilité, mais aussi constituer un geste fort de développement, en harmonie avec le tissu urbain en place. **La SODET recommande donc au ministère de concevoir un projet qui permette de réaliser ce double objectif en ayant à l'esprit que l'espace non agricole et non construit est une denrée rare qu'il faut optimiser dans un souci de développement durable.**

## 7. Conclusion

La SODET se définit comme un acteur du développement régional, mais un acteur qui perçoit le développement comme étant un moyen de bâtir de la société, et non une fin en soi. Ce moyen requiert une mise en commun équilibrée de différents facteurs et outils, depuis l'éducation des jeunes jusqu'au financement des entreprises. Parmi ceux-ci, des infrastructures efficaces de transport sont un outil fondamental : les romains l'avaient déjà compris il y a 2000 ans, et leur civilisation a marqué toutes celles qui l'ont suivi, y compris la nôtre.

Un environnement sain est aussi un facteur essentiel. Le développement du transport collectif et actif doit occuper une grande place, et nous espérons que bientôt, d'ici 15 ou 20 ans, les routes accueilleront majoritairement des véhicules hybrides ou électriques pour permettre à la société d'atteindre ses objectifs de réduction des GES. Ce qui demeure toutefois prévisible et vraisemblable, c'est qu'il n'y aura pas moins de véhicules sur les routes compte tenu de la croissance des ménages.

Il faut aujourd'hui compléter ce que l'on a commencé, pas parce qu'on l'avait prévu comme ça, mais bien parce que les besoins qui avaient été pressentis à l'époque sont aujourd'hui encore plus évidents et plus pressants que jamais. La MRC de Thérèse – De Blainville a participé et participe encore au développement économique de la région métropolitaine de Montréal. **Elle doit pouvoir maintenir et accentuer si possible cette participation pour jouer pleinement son rôle en faveur d'une métropole attractive, compétitive et durable. Le parachèvement de l'autoroute 19 sera un des points d'appui de cet effort souhaité.**