



MÉMOIRE DE LA VILLE DE TERREBONNE SUR LE
PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19
AVEC VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT COLLECTIF
À LAVAL ET À BOIS-DES-FILION

Ville de Terrebonne

Mémoire déposé au Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement
le 16 octobre 2014

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
1. DÉMOGRAPHIE	3
2. MOBILITÉ	6
3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	10
CONCLUSION.....	12
ANNEXE A : DONNÉES STATISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES	A
ANNEXE B : RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF ACTUEL ET PROJETÉ, PROJET URBANOVA	B
ANNEXE C : DONNÉES STATISTIQUES ÉCONOMIQUES.....	D

INTRODUCTION

UN PROJET STRATÉGIQUE AU NIVEAU MÉTROPOLITAIN

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion entre la 440 et la 640 constitue un enjeu stratégique pour la Couronne Nord, mais également pour l'ensemble de la région de Montréal.

Projet en planification depuis plus de 40 ans, il est attendu par l'ensemble de la région. La dimension métropolitaine du projet réside en effet dans l'ampleur des effets générés directs et indirects et des populations concernées.

ENGAGEMENT DE LA VILLE DE TERREBONNE

Aujourd'hui, la Ville de Terrebonne supporte le projet de parachèvement de l'autoroute 19 du MTQ avec voies réservées au transport collectif en fonction de trois principaux enjeux : la démographie, la mobilité et le développement économique. Les détails de ces trois grands enjeux vont être exposés dans la présentation suivante.

Située dans la Couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Terrebonne fait partie de la MRC Les Moulins. Avec plus de 110 000 habitants, elle figure au dixième rang des villes d'importance au Québec en termes de population, au quatrième rang de la région métropolitaine de Montréal et au premier rang de la Couronne Nord.

Outre son poids démographique, la Ville de Terrebonne est un pôle économique à l'échelle de la région métropolitaine, totalisant sept parcs industriels, soit près de 450 entreprises et environ 10 500 emplois. La structure commerciale de la Ville de Terrebonne comprend en outre 855 locaux commerciaux totalisant plus de 3 millions de pieds carrés en augmentation constante ces dix dernières années.

En tant que premier pôle urbain de la Couronne Nord, la Ville de Terrebonne valorise depuis plusieurs années la reconnaissance de la valeur identitaire des éléments composant l'empreinte physique, environnementale et sociale du territoire. La Ville désire tirer profit de ses atouts dans la réalisation de ses projets et souhaite orienter son développement conformément à l'approche globale du développement durable¹. Terrebonne s'engage ainsi à limiter la dépendance à l'automobile et à proposer des modèles de développements denses, mixtes et orientés sur les transports collectifs et les déplacements actifs afin de contrer l'étalement urbain.

¹ Plan d'urbanisme de la Ville de Terrebonne et Plan directeur de développement durable de la côte Terrebonne.

1. DÉMOGRAPHIE

► *Le projet d'élargissement de l'A19 vient répondre à l'urgence de résoudre la congestion récurrente affectant les 14 000 citoyens de l'ouest de Terrebonne et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre.*

► *Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre et soutenir la croissance démographique de la Couronne Nord et permettre la concrétisation, sur le territoire de Terrebonne, d'Urbanova, un projet innovateur de développement durable, axé sur le transport collectif et les déplacements actifs.*

RÉPONDRE AUX ENJEUX MAJEURS DE CONGESTION

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 à 2 voies par direction, entre l'A-440 et l'A-640, est un chantier stratégique pour la région métropolitaine. De Robert Bourassa à Philippe Couillard, les premiers ministres qui se sont succédé au Québec depuis quarante ans en ont tous fait la promesse et le développement de ce secteur a été fait en fonction de cette réalité.

Les citoyens de l'ouest de Terrebonne sont directement touchés par la congestion récurrente sur l'axe de la route 335. Ainsi, le projet de l'élargissement de l'A19 réglerait un enjeu majeur de congestion pour les 14 000 résidents de l'ouest de Terrebonne.

En effet, le débit journalier moyen annuel (DJMA) est actuellement de 35 000 véhicules à la hauteur du pont David entre Laval et Bois-des-Filion². À l'intersection du boulevard Adolphe-Chapleau (route 344) et de la route 335, le DJMA atteint 56 000 véhicules, dans la mesure où les volumes transitant par l'intersection concernent tant les véhicules qui se rendent à Laval, que ceux qui empruntent l'intersection pour se diriger vers l'est, l'ouest ou vers le nord³.

En fluidifiant la circulation aux intersections, le projet d'élargissement de l'A19 viendrait répondre à l'urgence de résoudre la congestion récurrente affectant les citoyens de l'ouest de Terrebonne et du secteur Urbanova en cours de développement, et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre.

ASSURER UNE RÉPONSE À LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE CONTINUE DE LA COURONNE NORD

Le parachèvement de l'autoroute 19 vient en effet desservir une portion du territoire de la CMM en augmentation constante dans les dernières années. Depuis une vingtaine d'années, la couronne Nord a subi la plus forte croissance démographique de toute la région métropolitaine de Montréal. Aujourd'hui, le secteur compte 550 065 habitants, soit une hausse de 11,4 % entre 2006 et 2011.

² Source : MTQ, Étude d'impact sur l'environnement - Rapport principal, octobre 2012, p. 38.

³ Source : Étude Tecslut, 2006.

Au sein de la Couronne Nord, Terrebonne constitue un milieu de vie pour 110 285 habitants⁴, faisant de la Ville le premier pôle démographique du secteur et le quatrième à l'échelle métropolitaine. Suivant la tendance régionale, Terrebonne a enregistré une augmentation de 12,3 % de sa population depuis le dernier recensement de 2006. Par comparaison, cette augmentation n'a été que de 5 % pour l'ensemble de la région métropolitaine.

Cette tendance régionale devrait d'ailleurs se renforcer dans les années à venir. En effet, les prévisions démographiques de l'Institut de la statistique du Québec concernant la répartition des nouveaux ménages attendus par secteur géographique de la CMM entre 2011 et 2031, font ressortir le poids de la Couronne Nord qui devrait accueillir quelque 74 000 nouveaux ménages.

APPUYER UNE CROISSANCE URBAINE ÉCORESPONSABLE ET ORIENTÉE SUR LE TRANSPORT DURABLE

L'attractivité régionale, conjuguée à l'objectif d'offrir un milieu de vie distinctif, de qualité et durable, a constitué l'un des facteurs décisifs pour la Ville de Terrebonne de développer l'une des parties les plus stratégiques de son territoire : le secteur de la Côte Terrebonne, à travers le projet Urbanova.

L'engagement de poursuivre un virage environnemental entrepris depuis l'adoption de son plan d'urbanisme et devant guider la prise de décision dans toutes les sphères reliées à la gestion municipale, s'est manifesté comme ligne directrice de développement du secteur de la Côte Terrebonne. Ce virage se traduit par une approche encourageant une forme de développement qui favorise la desserte des nouvelles unités de voisinage par le transport en commun, l'intégration de mesures dans l'aménagement des quartiers permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables, et la planification et la hiérarchisation de la trame routière en fonction de la spécificité des caractéristiques du secteur⁵.

Le Plan directeur de développement durable de la Côte Terrebonne prévoit ainsi l'ajout de 35 000 personnes dans le secteur Ouest de Terrebonne d'ici vingt ans. Ce chiffre représente l'équivalent d'ajouter l'ensemble de la population de la Ville de Mascouche sur la Couronne Nord.

Récipiendaire en 2012 du prix « Aménagement intégré de quartier » lors de la Conférence sur les collectivités durables organisée par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et du Prix Ovation municipale de l'Union des municipalités du Québec dans la catégorie « Environnement et développement durable », Urbanova est né de la volonté du conseil municipal de Terrebonne de proposer un aménagement offrant une nouvelle manière de vivre en ville, en rupture complète avec le modèle de la banlieue traditionnelle, axée sur l'automobile.

Avec ce projet, Terrebonne propose des aménagements sur le principe du Nouvel urbanisme, prônant une compacité des développements urbains, une planification à l'échelle du piéton, une valorisation des déplacements en transports collectifs et une intégration forte des différentes fonctions urbaines. Dans la lignée des nouvelles tendances et pratiques en planification et en urbanisme, la Ville s'engage ainsi à réduire la dépendance à l'automobile et à limiter l'étalement urbain.

Toutefois, la concrétisation du projet Urbanova repose intrinsèquement sur le parachèvement de l'autoroute 19 intégrant une voie réservée pour le transport collectif. En effet, afin d'accueillir les

⁴ Source : MAMOT.

⁵ Plan directeur de développement durable de la côte Terrebonne.

futurs 35 000 résidents du secteur dans un cadre de vie offrant les caractéristiques d'un milieu orienté sur le transport collectif, il est urgent d'offrir une liaison efficace et concurrentielle en transport collectif sur l'axe de l'A-19. Étant donné l'ampleur du projet, tout retard dans le parachèvement de l'A-19 représenterait chaque année plus d'un millier de véhicules de plus sur la route⁶. Urbanova vise à réduire le nombre de déplacements motorisés et à minimiser leurs impacts sur la circulation routière et l'environnement. Or, pour ce faire, le principal défi est de trouver les moyens adéquats permettant de maximiser et d'encourager le transfert modal vers des déplacements en transports en commun et en transports actifs.

⁶ L'estimation est réalisée sur la base du taux de motorisation du secteur Les Moulins de 1,8 véhicule par ménage (source : AMT, Enquête OD, 2008) pour 500 nouveaux ménages par année.

2. MOBILITÉ

- ▶ *Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient compléter le réseau artériel métropolitain, dans la lignée des orientations du PMAD, réduisant de ce fait les nuisances liées à la congestion récurrente sur la route 335.*
- ▶ *Le projet de voies réservées sur l'A-19 vient offrir une réponse crédible et concurrentielle à la demande estimée en transport collectif de près d'un million de personnes du bassin exclusif de transport collectif d'ici les vingt prochaines années.*
- ▶ *La Ville de Terrebonne supporte l'approche de développement durable proposée et tient à souligner l'importance cruciale de valoriser les liens Est-Ouest pour assurer une perméabilité à l'axe tracé par le prolongement de l'A-19.*
- ▶ *La Ville de Terrebonne pointe l'importance de développer le covoiturage dans les voies réservées de l'A-19 ainsi que d'aménager en phase 1 un stationnement incitatif dans le périmètre du projet Urbanova.*

COMPLÉTER LE RÉSEAU ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN ET AMÉLIORER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 s'inscrit dans la droite ligne des objectifs du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal visant « l'amélioration du transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles au transport en commun ou par une optimisation de la capacité routière ».

En améliorant les conditions de circulation sur le réseau artériel, le parachèvement de l'autoroute 19 constitue un enjeu d'intervention pour l'ensemble de la Communauté métropolitaine.

Il permet également de décharger le réseau local, particulièrement la route 344, et d'améliorer la desserte du territoire pour les services d'urgence et le transport scolaire.

ASSURER AU TRANSPORT COLLECTIF UN AVANTAGE CONCURRENTIEL À L'AUTOMOBILE

Les aménagements proposés dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19 (stationnement incitatif, services de transport collectif en lien avec le corridor de l'A-19 et implantation de voies réservées) constituent des composantes essentielles afin d'assurer au transport collectif un avantage concurrentiel à l'automobile. L'avantage concurrentiel se mesure alors en termes de rapidité et de régularité du temps de parcours ainsi que de ponctualité du service. Ces conditions remplies, et seulement dans ce cadre, le transport collectif peut véritablement se positionner comme alternative crédible et efficace à l'automobile solo pour les déplacements pendulaires.

L'accessibilité en transport en commun aux pôles d'emplois métropolitains à Laval et à Montréal est primordiale pour que les résidants délaissent leur automobile. Ainsi, il faut que le service soit rapide et efficace pour être attractif, ce qui est impossible avec la situation actuelle de la route 335. Sur les sept axes routiers reliant la Couronne Nord avec Laval, seule l'autoroute 25 présente une voie réservée pour autobus.

Or, les configurations actuelles de la route 335 ne permettent pas d'assurer un service efficace et rapide aux usagers du transport collectif dans la mesure où les autobus n'ont pas de voies dédiées. Aujourd'hui, en période de pointe du matin, la vitesse moyenne oscille entre 10 et 30 km/h entre l'A-640 et la rue Saint-Saëns et la probabilité de se retrouver en file d'attente est d'environ 85 % en direction sud entre le boulevard des Mille-Îles et la rue Saint-Saëns. Le temps de parcours moyen entre la bretelle nord de l'A-640 et la sortie de l'A-19 vers la voie latérale de l'A-440 est ainsi de 25 minutes, soit 15 minutes de retard par rapport à un temps de référence de 10 minutes hors pointe⁷.

La voie réservée pour autobus prévue par le MTQ vient bonifier le réseau en créant un nouveau lien rapide pour le secteur ouest de Terrebonne et l'ensemble des villes voisines. En proposant des voies réservées fluides et continues aux autobus dans chaque direction (10 km), le projet vient ainsi offrir une réponse à une demande en transport collectif qui va aller en s'accroissant dans les années à venir. Ce sont en effet 98 600 résidants qui sont estimés en 2031 pour l'ensemble des secteurs du bassin exclusif de transport collectif de l'A-19⁸.

⁷ P037292 – Activité 1.430 – Rapport No 02 – Rev.00, Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'aut. 440 et l'aut. 640 avec voies réservées au transport collectif.

⁸ P037292 – Activité 1.430 – Rapport No 02 – Rev.00, Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'aut. 440 et l'aut. 640 avec voies réservées au transport collectif, Tableau 3-16.

ACCOMPAGNER LES NOUVEAUX COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS

La prise en compte des enjeux environnementaux, de la consommation excessive d'espace par l'étalement urbain et de la nécessité de repenser nos modes de déplacements quotidiens contribuent à modifier les comportements de déplacements. Dans cette tendance, les stationnements incitatifs contribuent à renforcer le pouvoir d'attraction du transport collectif.

Le volet stationnement incitatif est une composante importante du projet. La Ville de Terrebonne soutient donc le scénario retenu d'un stationnement incitatif dans le quadrant nord-est de l'échangeur A-19 / A-640 ainsi que le scénario envisagé d'un stationnement incitatif dans le périmètre du projet Urbanova. À ce sujet, la Ville de Terrebonne souligne le caractère décisif d'aménager ce stationnement incitatif dès la première phase du projet de parachèvement de l'A-19 afin de permettre l'accès à la desserte dédiée en transport collectif sur la voie réservée de l'A-19 pour rejoindre le métro à Laval (stations Cartier, Concorde ou Montmorency).

En complément au transport collectif, le covoiturage constitue une alternative à l'auto solo. Dans ce cadre, l'accès aux voies réservées pour le covoiturage pourrait offrir une solution intéressante, qui fonctionne déjà bien sur le territoire desservi par la Société de transport de Montréal (STM).

La valorisation du covoiturage viendrait alors soutenir le scénario de stationnement incitatif identifié dans le périmètre du projet Urbanova. Des stationnements incitatifs sont en effet nécessaires pour assurer le meilleur niveau de service aux futurs résidents d'Urbanova.

FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE ET PARACHEVER LE RÉSEAU CYCLABLE MÉTROPOLITAIN

La Ville de Terrebonne supporte l'approche proposée pour l'intégration des transports actifs et récréatifs à l'intérieur même de l'emprise de l'A-19. Il est en effet décisif que le projet assure des liens piétons, cyclables et pour d'autres modes récréatifs, dans une optique régionale. Ces aménagements s'inscrivent d'ailleurs dans les orientations du PMAD de « favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine », en assurant « la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal ».

Afin de parachever le réseau cyclable métropolitain de la Route verte et d'en faire un itinéraire agréable et sécuritaire, il est également décisif de renforcer les aménagements proposés pour l'articulation avec les liaisons est-ouest sur l'ensemble des rangs qui viennent croiser l'axe de l'A-19, et notamment au niveau de la Côte de Terrebonne. La réussite d'un tel projet se mesure dans les principes de perméabilité qu'elle offre pour maintenir la continuité de la Route verte, sans créer de rupture.

ASSURER LA QUALITÉ DES INTERVENTIONS POUR VALORISER LE PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL

La Ville de Terrebonne appuie l'effort du MTQ pour préserver les territoires d'intérêt, notamment pour intégrer la vocation patrimoniale de l'ancien Chemin du Roy (route 344) par un travail sur le

réaménagement de l'intersection et « la consolidation, la valorisation et l'embellissement du centre-ville, autour du carrefour du boulevard Adolphe-Chapleau et de la Montée Gagnon »⁹.

Dans cette même logique, la qualité des interventions proposées pour les traversées des rivières se doit d'offrir à l'ensemble des usagers une expérience valorisant les vues sur les paysages traversés.

⁹ P037292 – Activité 1.430 – Rapport No 02 – Rev.00, Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'aut. 440 et l'aut. 640 avec voies réservées au transport collectif, p.192.

3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- ▶ *Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre à un enjeu majeur de productivité à l'échelle métropolitaine en réduisant le coût de la congestion urbaine.*
- ▶ *En répondant aux enjeux d'accessibilité de secteurs industriels dynamiques, le projet s'inscrit dans le contexte actuel de rétention du développement industriel dans les Couronnes, tout en permettant de maintenir le développement industriel sur le territoire de la région métropolitaine.*
- ▶ *En assurant le désenclavement du parc industriel de Terrebonne-Ouest et de Bois-des-Filion, le projet vient faciliter la desserte d'un secteur attractif qui accueille aujourd'hui une soixantaine d'entreprises et quelque 2 400 travailleurs.*

RÉDUIRE LE COÛT DE LA CONGESTION URBAINE POUR LES ENTREPRISES ET FACILITER L'ACCÈS AU MARCHÉ MÉTROPOLITAIN

Dans un contexte marqué par une concurrence économique exacerbée entre les territoires, l'accessibilité constitue un avantage concurrentiel décisif qui peut déterminer les logiques de localisation des entreprises.

En effet, le coût de la congestion urbaine pour les entreprises se mesure notamment en termes de retards des personnes, de réduction de productivité, de consommation supplémentaire de carburant et de coût d'utilisation des véhicules commerciaux.

Les études menées sur l'axe d'étude de la route 335 indiquent que les retards annuels récurrents sont de l'ordre de 387 000 heures soit 1 800 heures par jour. Ces retards occasionnent au total des coûts annuels de l'ordre de 8,2 millions de dollars¹⁰.

En réduisant la congestion urbaine sur un axe reliant la Couronne Nord au pôle d'emploi de Laval (62 % des déplacements) et de Montréal (38 % des déplacements), le parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre à un enjeu majeur de productivité à l'échelle métropolitaine.

Identifié au PMAD comme tronçon routier donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM¹¹, le parachèvement de l'autoroute 19 vient faciliter l'accès au marché métropolitain.

¹⁰ P037292 – Activité 1.430 – Rapport No 02 – Rev.00, Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'aut. 440 et l'aut. 640 avec voies réservées au transport collectif, p.48.

¹¹ Critère 1.2.3 du PMAD.

RÉPONDRE AU CONTEXTE DE RÉTENTION EN COURONNE DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

La Communauté métropolitaine de Montréal a réalisé depuis les dernières années plusieurs réflexions en lien avec ses responsabilités d'aménagement du territoire et de développement économique : la Vision stratégique de la CMM, le Plan de développement économique (PDE), le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) ainsi que la Stratégie de mise en valeur des espaces industriels. L'objectif de ces documents consiste à rendre la région métropolitaine plus attractive, plus compétitive, offrant un cadre de vie de qualité dans le respect de l'environnement tout en reconnaissant son caractère polycentrique.

En effet, les tendances observées ces dernières années font ressortir le déplacement des entreprises manufacturières à l'échelle régionale. Plusieurs entreprises manufacturières ont quitté l'île de Montréal pour s'établir dans les secteurs plus périphériques. Or, les Couronnes ont été en mesure d'accueillir une portion des entreprises manufacturières qui ont quitté l'île de Montréal du fait de caractéristiques intéressantes en termes d'espaces disponibles adaptés à leurs besoins et d'un accès facile au réseau autoroutier. Ce faisant, les Couronnes ont permis de contribuer à limiter l'exode des entreprises manufacturières du territoire de la CMM, puisque ce mouvement ne semble pas s'être arrêté aux territoires limitrophes de l'île de Montréal.

Il est donc important de s'assurer que la région dans son ensemble et que chacune de ses composantes géographiques, dans une approche polycentrique, soient en mesure de saisir les différentes opportunités qui pourraient se présenter, en ce qui concerne l'accueil d'entreprises. Pour la Couronne Nord, le parachèvement de l'A-19 vient donc appuyer les enjeux d'accessibilité de secteurs industriels dynamiques. Afin de maintenir le positionnement relatif de la région de Montréal par rapport aux autres régions métropolitaines en Amérique du Nord, les stratégies à mettre en place pour créer de la richesse dans la CMM doivent reposer sur la croissance simultanée de ses différents secteurs.

En assurant le désenclavement du parc industriel de Terrebonne-Ouest et de Bois-des-Filion, le projet vient faciliter la desserte d'un secteur attractif qui accueille aujourd'hui une soixantaine d'entreprises et quelque 2 400 travailleurs¹², dans des domaines innovants et porteurs à l'échelle métropolitaine, tels que la plasturgie, le bioalimentaire et les produits métalliques¹³.

ASSURER LE SUCCÈS DES SECTEURS D'EMPLOIS DU PROJET URBANOVA

Le parachèvement de l'A-19 avec voies réservées constitue en outre une condition de succès des secteurs à vocation économique du projet Urbanova. Le concept d'aménagement repose en effet sur une mixité des fonctions avec l'implantation de pôles d'emplois en bordure de l'autoroute 640, à proximité des milieux de vie. Le principe d'aménagement est ainsi de tirer parti d'une accessibilité optimale, tant par le réseau de déplacements local (routier et actif) que régional¹⁴. La mixité de développement ainsi proposée, le projet Urbanova permettra la réduction de l'émission de gaz à effet de serre associée à la diminution de l'utilisation de l'automobile et aux plus faibles distances à parcourir entre le lieu de résidence et le lieu de travail, mettant de ce fait en œuvre des principes de la croissance intelligente.

¹² Terrebonne-Ouest : 42 entreprises et 1 600 travailleurs et Bois des Filion : une vingtaine d'entreprises et 800 travailleurs.

¹³ P037292 – Activité 1.430 – Rapport No 02 – Rev.00, Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'aut. 440 et l'aut. 640 avec voies réservées au transport collectif, p.11.

¹⁴ Plan directeur de développement durable de la côte Terrebonne, p.82.

CONCLUSION

En conclusion, la Ville de Terrebonne soutient et supporte le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion.

Terrebonne s'engage à limiter la dépendance à l'automobile et à proposer des modèles de développements denses, mixtes et orientés sur les transports collectifs et les déplacements actifs afin de contrer l'étalement urbain et le parachèvement de l'A-19 vient appuyer cette démarche :

- Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre aux enjeux récurrents de congestion, soutenir la croissance démographique de la Couronne Nord et permettre la concrétisation, sur le territoire de Terrebonne, d'Urbanova, un projet innovateur de développement durable, axé sur le transport collectif et les déplacements actifs.
- Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient compléter le réseau artériel métropolitain, dans la lignée des orientations du PMAD et offrir une réponse crédible et concurrentielle à la demande estimée en transport collectif de près d'un million de personnes d'ici les vingt prochaines années.
- Dans un contexte marqué par une concurrence économique exacerbée entre les territoires, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre à un enjeu majeur de productivité à l'échelle métropolitaine en s'assurant que la région dans son ensemble et que chacune de ses composantes géographiques, soient en mesure de saisir les opportunités d'accueil des entreprises.

ANNEXE A : DONNÉES STATISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

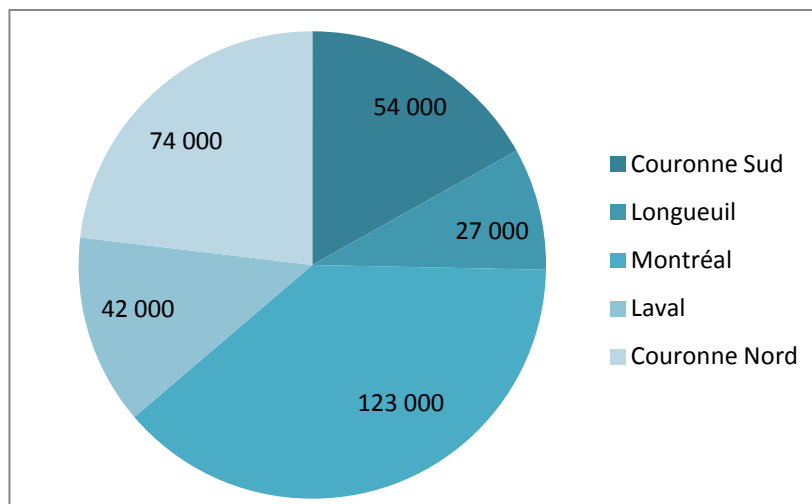
Figure 1. Évolution de la population des secteurs de Terrebonne, 2001-2021

Année	Ville de Terrebonne								Région métropolitaine de Montréal	Province de Québec
	St-François	Terrebonne Ouest	Terrebonne Est	Vieux Terrebonne	Lachenaie Ouest	Lachenaie Est	La Plaine	Total		
2001 ¹	4 400	4 160	23 130	11 530	11 200	10 430	15 670	80 520	3 449 215	7 237 475
2006 ¹	6 500	6 310	24 130	11 260	12 990	14 070	19 390	94 650	3 635 570	7 546 130
2011 ¹	8 220	9 290	24 740	10 810	13 560	16 480	23 180	106 280	3 824 220	7 903 000
2013 ²	8 300	10 900	25 100	11 100	14 600	17 600	23 200	110 800	---	---
2016 ²	8 500	13 400	25 700	11 600	16 200	19 400	23 300	118 100	---	---
2021 ²	8 600	20 300	26 900	12 800	17 900	22 700	23 300	132 500	---	---
Variations										
2001 / 2006	48%	52%	4%	-2%	16%	35%	24%	18%	5%	4%
2006 / 2011	26%	47%	3%	-4%	4%	17%	20%	12%	5%	5%
2011 / 2016	3%	44%	4%	7%	19%	18%	1%	11%	---	---
2016 / 2021	1%	51%	5%	10%	10%	17%	0%	12%	---	---
2001 / 2011	87%	123%	7%	-6%	21%	58%	48%	32%	11%	9%
2006 / 2016	31%	112%	7%	3%	25%	38%	20%	25%	---	---
2011 / 2021	5%	119%	9%	18%	32%	38%	1%	25%	---	---

¹ Source: Statistique Canada

² Source: Estimation du Groupe Altus

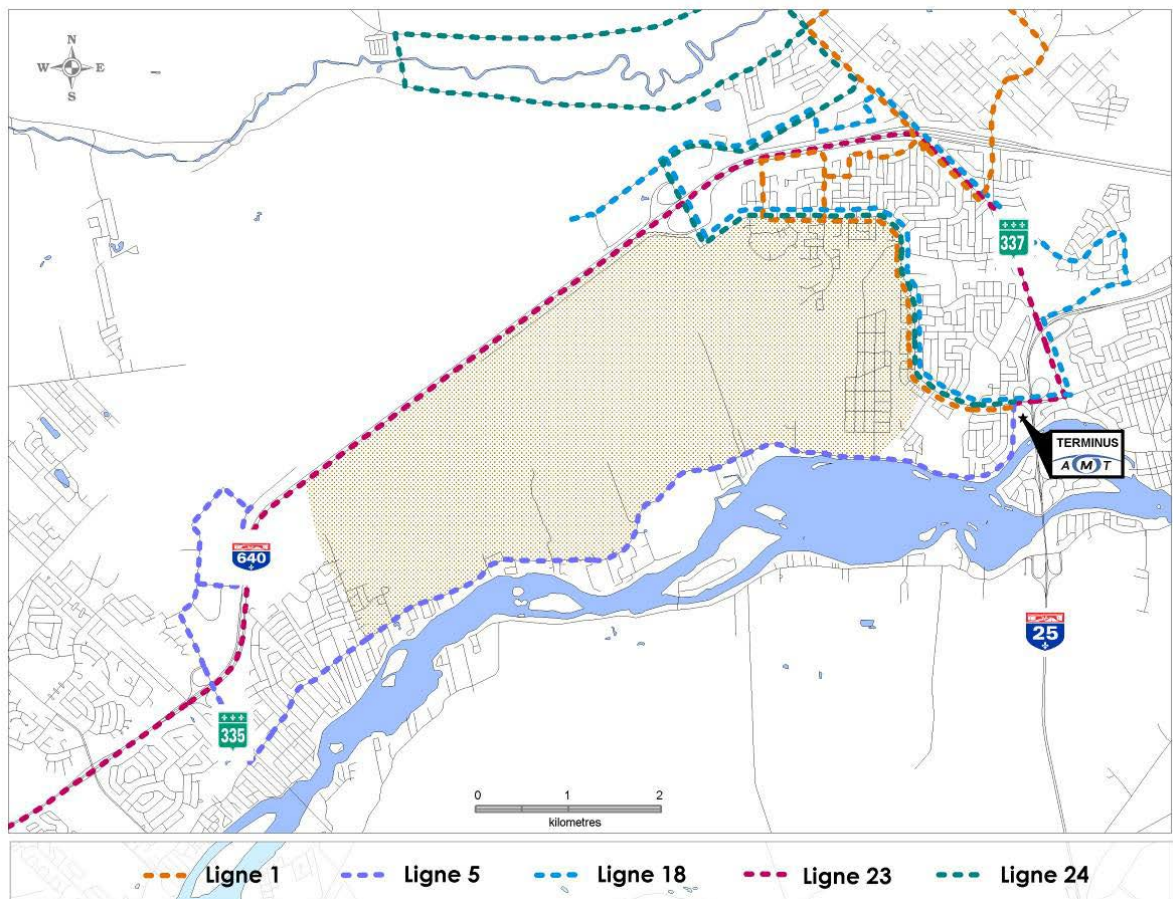
Figure 2. Répartition des nouveaux ménages attendus par secteur géographique de la CMM entre 2011 et 2031



Source : Institut de la statistique du Québec, 2009b.

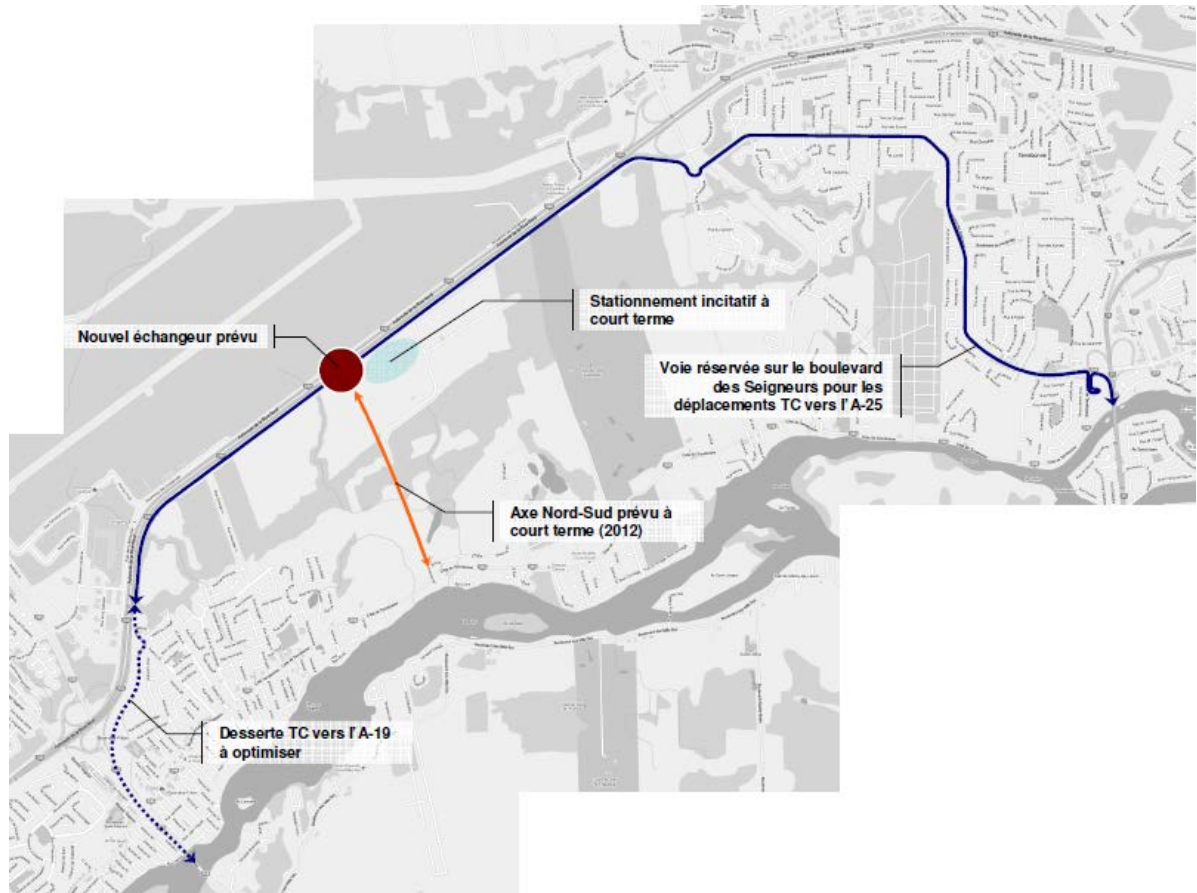
ANNEXE B : RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF ACTUEL ET PROJETÉ, PROJET URBANOVA

Figure 3. Lignes principales du réseau de transport en commun à proximité ou touchant au territoire



Source : Plan directeur de développement durable de la Côte de Terrebonne, p.23.

Figure 4. Desserte en transport en commun proposée à court terme pour desservir les déplacements de la Côte Terrebonne



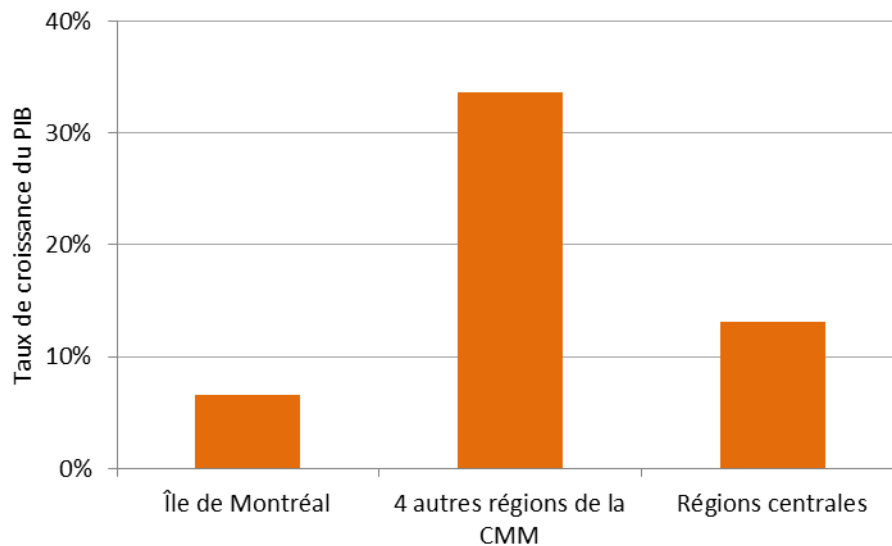
Source : Plan directeur de développement durable de la Côte de Terrebonne, annexe 8.

ANNEXE C : DONNÉES STATISTIQUES ÉCONOMIQUES

DÉPLACEMENT DES ENTREPRISES MANUFACTURIÈRES AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

- La valeur de la production manufacturière sur l'île de Montréal a augmenté de 7 % entre 1997 et 2010;
- Au cours de la même période, cette croissance a été de 34 % dans les quatre autres régions administratives qui se trouvent en tout (Laval) ou en partie (Laurentides, Lanaudière et la Montérégie) dans le territoire de la CMM;
- Pour leur part, les régions centrales du Québec (situées à l'extérieur de la région métropolitaine de Montréal) ont connu une croissance de la valeur de la production de 13 % soit une hausse près de deux fois plus élevée que celle observée sur le territoire de l'île de Montréal;
- Ces résultats sont cohérents avec la croissance du secteur manufacturier observée dans les couronnes dans les dix dernières années. Ils montrent aussi que les entreprises sont prêtes à s'établir à l'extérieur de la CMM, comme en fait foi le dynamisme plus important du secteur dans les régions centrales par rapport à l'île de Montréal.

Figure 3 : Taux de croissance du PIB du secteur de la fabrication entre 1997 et 2010



Source : ISQ, Portrait statistique du secteur manufacturier au Québec.

4 autres régions de la CMM : Laval, Laurentides, Lanaudière, Montérégie.

Régions centrales : Centre-du-Québec, Chaudière-Appalaches, Capitale-Nationale, Estrie, Mauricie, Outaouais.



Terrebonne