

Mémoire

Gestion de la Circulation de Transit

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

Juin 2004

Dans le cadre du

Nouveau Plan d'Urbanisme de Montréal

Document préparé par la Chambre de commerce et d'industrie
de Montréal-Nord
Marc Trudeau, président

Table des Matières

Présentation de l'organisme.....III

- Historique
- Mission

Problématique.....IV

- Contexte
- Constat
- Autres interventions

Conclusion..... X

- Solutions proposées
- Impacts positifs sur le milieu



«Travailler au bien-être économique, civique, social et moral de la Ville de Montréal-Nord » (extrait de la charte), voilà le premier mandat que s'était donné la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montréal-Nord dès sa fondation en 1947.

Puis, sous l'instigation de gens d'affaires de notre Ville, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montréal-Nord a repris un nouveau départ en 1984 en recentrant ses activités sur le développement économique de Montréal-Nord. Depuis lors, elle a obtenu la gestion d'un bureau d'immatriculation dans le but de financer les services qu'elle désirait offrir à ses membres. Plusieurs projets et réalisations voient le jour en gardant ce même objectif qui est de dynamiser la communauté d'affaires.. Elle offre une tribune exceptionnelle aux personnalités de commerce, services et industrie qui se démarquent successivement à sa table.

Catalyseur socio-économique et porte-parole de la communauté d'affaires, la CCIMN vise à rendre des services bien particuliers qui sont le propre d'un organisme engagé. Dans cette optique, elle s'assure le concours de partenaires susceptibles de permettre la concrétisation de projets à plus grande envergure.

Son affiliation à la Chambre de Commerce du Canada et à la Chambre de Commerce du Québec, lui permet de mettre au bénéfice de ses membres la force d'un imposant réseau de négociations au niveau d'avantages pécuniaires et d'intervention auprès des instances décisionnelles des différents paliers de gouvernements en tout dossier à incidences socio-économiques.

La Chambre fonde beaucoup d'espoirs dans la force de la nouvelle Ville créée en janvier 2002 ainsi que sur la volonté politique du nouveau Plan d'urbanisme de Montréal qui entend prendre en considération les Plans d'urbanisme à être déposés par chaque chapitre d'Arrondissement.

Contexte

Incontournable regroupement de gens d'affaires, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord se préoccupe depuis la fondation de l'organisme, de la qualité de vie et du développement continu de son territoire sans toutefois négliger celui de tout l'Est montréalais.

La Chambre s'est au fil des ans, investit dans différents dossiers affairant à l'économie de Montréal-Nord. Dans la stratégie de son plan d'action, la Chambre se joignait, au printemps 2002, au Sommet de Montréal-Nord. Cette concertation regroupait l'ensemble des intervenants du milieu en préparation de la tenue du Sommet de Montréal devant se tenir en juin 2002. Suivi à l'automne 2002 d'un Colloque s'intitulant « Montréal-Nord en action », ces travaux ont permis l'élaboration d'un plan d'action basé sur les enjeux et actions du Sommet d'Arrondissement. Dans cette même foulée, la Chambre a participé aux audits stratégiques préparés par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'Arrondissement.

Ce bouillonnement d'échanges a permis de valider les enjeux propres et les stratégies d'aménagement et de développement à privilégier au cours de la prochaine décennie. Le Plan d'urbanisme entend entre autre rehausser la qualité de vie du milieu, redéfinir la zone industrielle sud, restructurer la desserte commerciale et améliorer l'accessibilité au territoire secteur industriel.

La Chambre appuie entièrement le Plan d'urbanisme qu'entend déposer l'Arrondissement. Ce Plan respecte les orientations du Plan d'urbanisme de la Ville et rejoint en tous points les attentes exprimées par la Chambre et la collectivité.

Depuis la fusion municipale, nous constatons une augmentation des projets de développement dans notre Arrondissement. Une belle effervescence règne à Montréal-nord et la stratégie adoptée par l'Arrondissement est garante de nettes améliorations dans tous les aspects de la vie tant sociale qu'économique. C'est pourquoi, la Chambre considère comme vital que les principaux obstacles au développement soient ciblés stratégiquement et neutralisés dans les meilleurs délais.

Nous attendons beaucoup du nouveau Plan d'urbanisme de Montréal qui, avec sa vision concertée et intégrée du développement de l'Île, se veut porteur d'importants changements positifs. La création d'une grande métropole au service des citoyens et le renforcement de ses Arrondissements, voilà le souhait de tous les acteurs sur la scène du développement social et économique. Aussi, nous croyons primordial pour nous de venir ici déposer le présent mémoire en contribution à une nécessaire réflexion stratégique, notamment en ce qui concerne la gestion de la circulation de transit qui, à notre avis, constitue un enjeu majeur relativement aux composantes structurantes du développement de l'Île.

Constat

- Les secteurs de l'Est de Montréal se caractérisent essentiellement par une discontinuité des liens permettant les mouvements de circulation selon l'axe nord-sud, autant à l'échelle régionale (réseau provincial) qu'au niveau local.
- Au niveau du réseau régional, l'absence d'un lien dans l'axe de l'A- 25 entre Laval et Montréal oblige les usagers provenant du nord (Laval et Rive-Nord), à faire des détours importants de l'ordre de 7 km par le Pont Pie 1X pour atteindre l'A-40. Ceci crée un impact négatif (déversement) du trafic de transit sur le réseau local, à savoir la congestion des principaux liens nord-sud et de certains carrefours de ces liens. Plusieurs milieux de vie en rive Nord de l'île se trouvent isolés des autres situés en rive sud et les liaisons entre ces milieux et les pôles d'emploi y sont très difficiles, particulièrement en transport collectif. Le même phénomène d'enclavement s'applique aux entreprises situées dans les secteurs industriels de l'Est de Montréal. Leurs besoins en terme d'accessibilité de la main d'œuvre et de transport des marchandises sont donc assurés souvent que par des liens routiers est-ouest tels que l'autoroute 40, le Boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame, ce qui, en cas de fermeture complète de l'autoroute 40 ou de tout autre lien similaire, peut créer d'immenses problèmes de congestion¹.
- Le Pont Pie 1X, troisième en importance en valeur absolue pour la traversée des véhicules lourds entre Montréal et Laval et aussi l'une des principales portes d'accès à Montréal-Nord, est, parmi les ponts de la partie centrale et Est de Laval, celui dont le débit est le plus élevé depuis 1976. À l'exception des ponts autoroutiers reliant Laval à Montréal (A-13 et A-15), le pont Pie 1X (A-25 et Route 125) est celui où la file d'attente est la plus longue, avec 4,0 kilomètres. Treize minutes sont nécessaires pour accéder au tablier du pont, soit autant que le temps requis pour se rendre à l'autoroute Métropolitaine après le pont¹.
- Les boulevards Henri-Bourassa et Pie 1X sont lourdement handicapés par la circulation de transit des véhicules lourds qui en plus de ralentir le flux de la circulation transportent souvent des matières dangereuses, ce qui compromet non seulement la quiétude mais aussi la sécurité des gens. Sans autres alternatives, tout comme eux, de nombreux automobilistes empruntent de façon intensive le réseau routier artériel de l'Arrondissement de Montréal-Nord, causant ainsi d'importantes nuisances et réduisant considérablement la qualité de vie des résidents¹.

¹Étude d'impact sur l'environnement portant sur la justification du projet de Prolongement de l'autoroute 25 réalisée par le personnel de la Direction de Laval-Mille-Îles du ministère des Transports sous la responsabilité de monsieur Pierre Fabi.

- o L'augmentation du trafic surtout par le camionnage a endommagé lourdement le boulevard Henri-Bourassa depuis l'ouverture de l'accès A-25. Il devra faire l'objet d'un investissement dans sa réfection à courte échéance, dû au fait que sa surface n'avait pas été prévue pour ce type de trafic et aussi son volume journalier.

Interventions à l'appui

À l'appui de la pertinence de nos propos, nous soulignerons ici quelques interventions faites antérieurement par d'autres intervenants sur la scène du développement économique. La problématique des réseaux de transport dans l'Est de l'Île de Montréal soulève des préoccupations majeures depuis plusieurs années déjà et demande une volonté politique d'agir rapidement.

- o Au printemps 2000, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a rendu accessible à la population, à la demande du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, M. André Boisclair, l'étude d'impact concernant le projet de Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le Boulevard Henri-Bourassa par le Ministère des Transports du Québec.

Conscientisé à l'ampleur de la problématique et soucieux de soutenir le développement de l'Est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et le mouvement des marchandises, le Ministère des Transports du Québec proposait alors de prolonger l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Ce prolongement d'une longueur de 7,2 km nécessitait également la construction d'un pont sur la rivière des Prairies. Ledit projet devait également comprendre un corridor rapide de transport en commun à être réalisé en partenariat privé-public; ce nouveau tronçon d'autoroute à six voies serait donc inévitablement à péage.

Il est vrai que le projet comportait certaines répercussions négatives sur l'environnement.¹, cependant, pour ce qui est des répercussions positives, selon l'étude d'impact sur l'environnement, le projet contribuerait à diminuer les temps de parcours entre Laval et Montréal aux heures de pointe et de plus, la voie réservée aux autobus favoriserait l'usage du transport en commun. Ces deux éléments seraient susceptibles de diminuer la consommation d'énergie ainsi que la pollution de l'air, donc des répercussions très positives venant estomper les craintes soulevées quant à la préservation de l'environnement.

Selon le ministère des transports, le parachèvement de l'autoroute 25 permettra d'équilibrer les échanges sur le réseau routier métropolitain et améliorera l'efficacité de la circulation dans le quadrilatère des autoroutes 40, 15, 720 et 25 et contribuerait également à la consolidation de l'axe industriel est-ouest.

- o En septembre 2002, la table de concertation regroupant les maires des 14 villes sises au Nord de Montréal, s'engageait à faire front commun afin d'obtenir, et ce, dans les plus brefs délais, le parachèvement de l'autoroute 25 et la construction d'un pont de 1,2 kilomètres qui enjambrerait la rivière des Prairies. Ils estimaient que ce complément au réseau de transport métropolitain, permettrait de réduire de plus de 10,000 heures le temps d'attente matinal des automobilistes de la région qui ont à se déplacer en cette direction chaque matin. Sur une base annuelle, c'est près de cinq millions d'heures perdues qui pourraient ainsi être utilisées à meilleur escient. Ils ajoutaient que ce projet avait le grand avantage de ne nécessiter aucune expropriation et d'être déjà inscrit au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (BAPE).

Ils soutenaient que la construction du tronçon manquant de l'autoroute 25 reliant le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440 était un enjeu vital pour la qualité de vie et le développement continu de tout l'est montréalais, de Laval et des villes de la couronne Nord, incluant Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Mirabel, Rosemère, Sainte-Thérèse, Bois-des-Filion, Boisbriand, Sainte-Anne-des-Plaines, Lorraine et Blainville.

Une campagne pour recueillir le plus d'appuis possible à leur cause a lancé une pétition électronique également appuyée par une campagne d'affichage reprenant le slogan « Le Pont de la 25, faut que ça débloque »²

¹ Étude d'impact sur l'environnement portant sur la justification du projet de Prolongement de l'autoroute 25 réalisée par le personnel de la Direction de Laval-Mille-Îles du ministère des Transports sous la responsabilité de monsieur Pierre Fabi.

² Source « La Concorde » 2002-09-04

Porte-voix de quelque 750,000 citoyens du Nord et de la région de Lanaudière pris quotidiennement en otage dans des embouteillages monstres, ce regroupement de forces politiques nouvellement formé entendait activer les prises de décision gouvernementale dans ce dossier qui, selon eux, avance à pas de tortue depuis 35 ans.

- o Un autre acteur sur la scène du développement économique, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal s'est positionnée très clairement à ce sujet dans son Plan de stratégie de développement économique pour l'Est de Montréal déposé en mai 2002. Elle y soutient que le développement des pôles d'activités économiques de l'Est est fortement dépendant de l'accessibilité au transport des marchandises qui est le principal facteur de localisation des entreprises. Rappelant que l'Est est fortement défavorisé à ce niveau, elle qualifie les mesures qu'elle y propose pour l'amélioration du transport, de conditions de succès essentielles au développement des pôles d'activités de l'Est. Ses recommandations concernent autant le transport des personnes que celui des marchandises et nous citons ici celle concernant la nécessité de la prolongation de la 25 jusqu'à la 440 à Laval pour désenclaver l'est par le nord et alléger la congestion de l'autoroute métropolitaine. La CCIEIM souhaitait ainsi rallier l'ensemble du milieu économique de l'Est et créer une plate-forme devant soutenir la représentation des intérêts du milieu économique de l'Est auprès de la nouvelle ville de Montréal, de la Communauté métropolitaine de Montréal, des gouvernements fédéral et provincial et autres partenaires du développement économique..

- o Un document préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc en collaboration avec les Directions des arrondissements d'Anjou, de Montréal-Nord et de St-Léonard et déposé le 5 février 2004 dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme de Montréal, cite que c'est maintenant l'occasion d'harmoniser les souhaits et les projets relatifs au transport, un enjeu rassembleur pour toute la collectivité de l'Est de l'île. On peut également y lire que certes le Plan d'urbanisme de Montréal reconnaît la nécessité de créer de nouveaux liens routiers nord-sud à l'est de l'autoroute 25 avec l'axe Bourget-Forget et son raccordement par échangeur avec l'autoroute 40 mais il importe aussi de compléter le réseau autoroutier avec le prolongement de l'autoroute 25 vers l'autoroute 440.

Conclusion :

Le constat qui est fait de la situation actuelle dans l'Est nous démontre clairement une problématique majeure au niveau de la gestion de la circulation de transit à travers le réseau routier de l'Arrondissement.

En plus de constituer un obstacle majeur à la croissance économique du secteur, notamment au développement du parc industriel, le flot de véhicules supplémentaire qui emprunte le boulevard Henri-Bourassa pour joindre le pont Pie 1X congestionne les principales artères de Montréal-Nord et dégrade la qualité de vie des résidents et l'environnement.

Les perspectives de l'évolution de la situation sont très pessimistes dans l'éventualité où aucune action majeure ne soit posée quant au prolongement de l'autoroute 25 et de la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies qui permettraient d'améliorer substantiellement la qualité de l'environnement en bordure des axes routiers qui traversent des milieux de vie à forte densité par une diminution de la circulation de transit de camions lourds.

De plus, le parachèvement de l'autoroute 25 permettrait aussi de compléter le parcours de contournement qui sera nécessaire lors des travaux de modernisation de l'autoroute métropolitaine, une intervention stratégique du Plan d'urbanisme par son importance tant en terme d'amélioration de l'accessibilité aux pôles d'emplois que pour le rehaussement de l'image du corridor routier et son intégration au milieu.

Quoiqu'ils tiennent compte de l'offre routière réajustée suite à la mise en place du métro à Laval, de la voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevée jusqu'à Terrebonne sur l'A-25, de l'aménagement d'un centre d'échange rive-nord-est incluant un terminus d'autobus et un stationnement incitatif à Repentigny ainsi que la mise en service du métrobus Repentigny au centre-ville de Montréal, de graves problèmes de congestion sur le réseau autoroutier entre Laval et Montréal sont à anticiper selon les prévisions de circulation basées sur le meilleur instrument que le Ministère du transport du Québec possède (EMME/2) et sur une projection tendancielle de la demande issue de la plus récente enquête origine-destination (1998) pour la grande région métropolitaine.

Montréal-Nord c'est une population de 83,600 résidants avec une densité de l'ordre de 7550 habitants au kilomètre carré.. La population active travaille hors territoire dans une proportion de 73%. Cette moyenne de déplacement de la main d'œuvre est identique à la moyenne sur le territoire de l'île.

¹Montréal-Nord c'est un bassin de 21,000 postes en emploi dont 9% en première transformation des métaux, 7% en produits métalliques, 19% dans le secteur de la fabrication. Le commerce au détail représente 4000 postes, le commerce de gros 3000 postes, la restauration 1300 postes, la construction 1300 postes et une multitude de petites entreprises diversifiées de moins de 5 postes.

Montréal-Nord, c'est une volonté politique de repositionner ses secteurs industriels de manière à pouvoir accueillir des entreprises plus structurantes en termes d'emploi.

Montréal-Nord, c'est également une concertation de tous les intervenants sociaux économiques pour améliorer la qualité de vie et redorer l'image de sa communauté.

C'est donc conséquemment à tous ces constats et dans le but de susciter la réduction des impacts associés à la circulation de transit, d'améliorer la mobilité des marchandises, d'améliorer le transport collectif, d'assurer la synergie et la complémentarité avec les autres projets d'amélioration du réseau autoroutier que nous faisons la présente intervention.

Par ce mémoire, nous concrétisons notre appui envers l'Arrondissement de Montréal-Nord, dans sa position à l'effet que le projet de la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 vers l'autoroute 440 soit inscrit au Plan d'urbanisme de Montréal non pas comme une intervention « à l'étude » mais bien avec le même niveau de priorité que la modernisation de la rue Notre-Dame ou la réfection de l'autoroute Métropolitaine.

Nous croyons fermement que ce point est majeur et doit être traité en priorité dans le cadre de l'exercice de la présente planification urbaine.

Au nom de tous les citoyens et citoyennes et gens d'affaires de notre arrondissement, nous vous remercions de nous donner l'opportunité de présenter ce mémoire sur un sujet qui nous tient à cœur. Votre collaboration est primordiale pour notre plan d'urbanisme.

¹ Direction de la recherche, de l'évaluation et de la statistique, ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale Québec

