



**CCIMN**  
CHAMBRE DE COMMERCE  
ET D'INDUSTRIE DE MONTRÉAL-NORD

**MÉMOIRE**  
**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MONTRÉAL-NORD**

**CONSULTATION PUBLIQUE**  
**PLAN DE TRANSPORT VILLE DE MONTRÉAL**

**PRÉSENTÉ À LA :**

**COMMISSION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION**

**PAR :**

**MARTIN ST-PIERRE**  
**DIRECTEUR GÉNÉRAL**

**7 SEPTEMBRE 2007**

ADRESSE  
6000, boul. Henri-Bouasse Est local 006A Montréal-Nord (QC) H1G 2T6

TÉLÉPHONE  
514 329-4453

TÉLÉCOPIEUR  
514 329-5373

SITE INTERNET  
ccimn.qc.ca

## **CONTEXTE**

La Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord (CCIMN) anime les forces vives de tous les secteurs économiques en agissant comme porte-parole de la communauté d'affaires Nord-montréalaise depuis 1947, et même sur certains enjeux à caractères régionaux, dans la région de l'Est de l'île de Montréal.

La CCIMN, par sa vision d'avenir du développement économique de notre grande métropole, lui sert d'assise lors de chacune de ses interventions. Cette vision s'articule autour d'objectifs généraux qui viendront contribuer au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie comme facteur attractif au plan économique, tout en contribuant à accroître la richesse collective.

## **MISSION DE LA CCIMN**

Résolument au service des gens d'affaires, la CCIMN compte aujourd'hui près de 300 membres répartis dans tous les secteurs de l'économie et a pour mission de favoriser le développement économique et social de sa région et de sa communauté. La CCIMN voit aux intérêts de ses membres grâce à l'exercice de son leadership, ainsi qu'à son pouvoir de représentation et d'action.

Catalyseur socio-économique et porte-parole de la communauté d'affaires de son arrondissement, la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord offre des services répondant aux besoins de ses membres, ce qui caractérise un organisme véritablement engagé.

### **L'INTÉRÊT PORTÉ AU PLAN DE TRANSPORT**

Étant un acteur de développement économique local actif sur le territoire de l'île de Montréal, principalement présent dans le Nord-est de Montréal, nous avons jugé pertinent d'exposer notre point de vue sur le Plan de transport de la Ville de Montréal lors de ces audiences publiques prévues à cet effet.

Le 17 mai dernier, la Ville de Montréal rendait public son premier plan de transport destiné à améliorer, d'ici 10 ans, les modes de transport des montréalaises et des montréalais. Ce même jour, les Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord, de l'Est de l'île de Montréal et de la Poite-de-l'Île réagissaient positivement à ce plan en saluant l'initiative de la Ville de Montréal de se doter d'un premier plan de transport des plus ambitieux. Ce plan, axé sur le transport collectif et actif, démontre la volonté ferme de nos élus de changer les comportements et de se donner une nouvelle façon de concevoir et de structurer le transport à Montréal.

Parmi les 21 chantiers proposés, la CCIMN retiens tout d'abord l'intention marquée de Montréal d'améliorer le réseau routier de la métropole favorisant ainsi l'accessibilité à notre territoire et contribuant à l'augmentation du pouvoir d'attraction sur la main-d'œuvre.

Avec la détermination que démontre la Ville avec ce Plan de transport, nous osons croire que les revendications constantes de la communauté d'affaires semblent avoir été entendues. La volonté de poursuivre le processus menant à la mise en service du train de banlieue dans l'Est prévue en 2009, de procéder à la réouverture d'une voie réservée pour les autobus sur le boul. Pie IX et de créer une nouvelle voie sur Henri-Bourassa ainsi que de raccorder le boulevard Langelier entre des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa abondent dans ce sens.

Comme le flot de circulation est devenu trop grand dans le « corridor du boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine », causant beaucoup d'inconvénients aux citoyens des quartiers résidentiels à proximité, la circulation lourde sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX génèrent des impacts significativement néfastes au niveau environnemental et de la qualité de vie des citoyens. Par conséquent, la CCIMN considère que ces améliorations et ajouts contribueront grandement à réduire les temps de déplacement des marchandises, à diminuer l'intensité de la circulation ainsi que le bruit et la pollution qui ne cessent d'augmenter depuis les dernières années.

### **UN GRAND PUBLIÉ DANS LE PLAN DE TRANSPORT**

Malheureusement, nous constatons avec regret qu'un **GRAND PROJET** ne figure pas parmi les 21 chantiers de ce Plan de transport. Un projet trop longtemps oublié par l'ensemble de nos élus, dont nous insistons fortement pour sa concrétisation depuis plus de 30 ans. Il s'agit évidemment du prolongement de l'autoroute 25 vers l'autoroute 440.

Au fil des ans, la CCIMN s'est investie dans différents dossiers afférents à l'économie de Montréal-Nord. C'est dans cet esprit qu'elle considère fondamental l'établissement d'un lien autoroutier avec Laval et l'Est de l'agglomération métropolitaine, qui viendrait renforcer la position concurrentielle de toute la région par la réduction des coûts de transport et l'élargissement du bassin de main-d'œuvre disponible.

La construction d'un tel lien routier rapide et efficace s'inscrit dans la continuité d'une vision d'ensemble et d'une volonté clairement exprimée par l'ensemble des intervenants socioéconomiques. L'ajout de nouveaux liens routiers dans la desserte nord-sud des

secteurs de l'Est de Montréal est essentiel afin de désenclaver l'Est de Montréal et de Laval et mieux mettre en valeur des terrains à haut potentiel de développement.

En somme, le parachèvement de l'autoroute 25 n'est pas un nouveau lien routier en devenir, c'est l'aménagement d'un tronçon d'une autoroute inachevée dont une partie au Nord et une autre au Sud sont déjà existantes.

### **FACTEURS DE SUCCÈS DU PLAN DE TRANSPORT**

Il existe au moins cinq facteurs qui motivent l'ensemble des intervenants socio-économiques à poursuivre ses efforts et ses revendications auprès des centres d'influence afin de voir se concrétiser prochainement les 21 chantiers du Plan de transport :

- le besoin de décongestionner le réseau routier,
- les avantages environnementaux,
- l'amélioration nécessaire de la capacité de transport des marchandises,
- l'appui au développement économique harmonieux de la région métropolitaine,
- le développement du transport collectif et actif.

L'arrondissement de Montréal-Nord possède un parc industriel de plusieurs centaines d'entreprises. Le secteur industriel sud regroupe plus de 700 entreprises qui œuvrent dans les secteurs manufacturiers, du commerce du gros, du transport, de l'entreposage de la construction, de la réparation et de l'entretien de véhicules. Bien que les activités commerciales soient dispensées sur l'ensemble du territoire, on retrouve néanmoins deux

concentrations importantes, soit le boulevard Pie-IX, au sud de la rue d'Amiens et une autre située sur le boulevard Henri-Bourassa, à l'intersection du boulevard Lacordaire.

Afin de faciliter la revitalisation des artères commerciales de l'arrondissement et la reconversion du secteur industriel sud, il nous faut les accompagner de projets structurants qui favoriseront le développement de l'arrondissement de Montréal-Nord, de la région de l'Est de l'île de Montréal et même de la région métropolitaine.

### **UNE NOUVELLE TAXE DÉDIÉE**

En février dernier, le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, plaidait pour que la métropole soit moins dépendante de l'impôt foncier. L'administration Tremblay-Zampino enviait le *Toronto City Act* qui donne à la Ville reine le pouvoir d'installer des péages, de taxer le stationnement, l'alcool, et les billets de spectacle, prétextant que Montréal doit jouir d'un nouveau statut, soit d'avoir une pleine liberté de taxation. Avec de tels propos, tout porte à croire que d'importantes modifications à l'égard de l'imposition des aires de stationnement à Montréal risquent de se concrétiser prochainement.

Malgré qu'une relative rentabilité fiscale soit prévue dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, par la réalisation de certains projets contenus dans ce Plan, la CCIMN s'inquiète toutefois que la Ville de Montréal fasse abstraction quant aux véritables modalités de financement de ce Plan de transport.

Il serait certainement intéressant d'envisager le fait qu'un consortium privé puisse s'intéresser à s'impliquer dans certains des chantiers du Plan de transport, car les instances gouvernementales concernées pourront alors consacrer leurs efforts et leurs

budgets à améliorer le transport en commun dans toute la région métropolitaine.

Par conséquent, si nous considérons que les ressources financières sont insuffisantes pour relever les défis actuels et émergents en transport, l'injection seule de ressources budgétaires additionnelles ne pourra à elle seule corriger les problèmes structurels et les dysfonctionnements du système. Il sera donc primordial de travailler à développer d'autres avenues et conditions de financement innovatrices.

Malgré toute l'importance qu'il faut accorder à un investissement massif dans le transport en commun, qui doit être considéré comme un investissement dans l'économie afin d'augmenter la compétitivité et le pouvoir d'attraction des régions desservies, nous croyons qu'il serait risqué qu'une nouvelle taxe comme celle du stationnement serve uniquement à financer le transport en commun au détriment du transport sur route.

En conséquence, il serait illusoire de croire que seule une taxe sur les espaces de stationnement hors-rue non résidentiels, serait une mesure efficace pour réduire les déplacements en automobile. Par contre, une telle taxe serait assurément inéquitable pour les propriétaires immobiliers et les locataires montréalais.

### **PLACE À L'USAGER**

La CCIMN tient à souligner l'importance que semble avoir accordé la Ville de Montréal à « l'utilisateur » (l'utilisateur) dans la planification de son Plan de transport des prochaines années.

La CCIMN est d'avis que « l'expérience-usager » est centrale pour bonifier l'offre de transport dans une structure qui privilégie l'approche client. En fait, il nous faut placer l'utilisateur-citoyen au centre des décisions en transport urbain.

Par « expérience-usager », nous entendons l'amélioration des conditions de déplacements de l'utilisateur dans un environnement donné. Le milieu dans lequel évolue l'utilisateur doit être propre et sécuritaire mais il doit aussi dégager un sentiment de confort généré par une intégration d'éléments de design du mobilier qui invitent au déplacement et à l'utilisation des différentes infrastructures de transport. En somme, il nous faudra, dans la planification et la réalisation de tous projets futurs de transport, s'assurer d'intégrer les changements, les manières de vivre, les habitudes et le comportement de l'utilisateur-utilisateur. L'ensemble de la population se devra d'être partenaire d'une expérience de vie urbaine.

## **CONCLUSION**

Par ce mémoire, nous concrétisons notre appui à la mise en œuvre du Plan de transport de la Ville de Montréal et de ses 21 chantiers proposés. Comme l'arrondissement de Montréal-Nord désire repositionner ses secteurs industriels de manière à pouvoir accueillir des entreprises plus structurantes en termes d'emplois, la CCIMN croit fermement que le projet de prolongement de l'autoroute 25 aurait du faire partie prenante de ce Plan de transport.

Néanmoins, la volonté de poursuivre le processus menant à la mise en service du train de banlieue dans l'Est prévue en 2009, la réouverture prochaine d'une voie réservée pour les



autobus sur le boul. Pie IX, la création d'une nouvelle voie sur Henri-Bourassa et le raccordement du boulevard Langelier entre des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa viendront réduire les impacts associés à la circulation de transit, à l'amélioration de la mobilité des marchandises et des personnes, à l'amélioration du transport collectif et actif tout en créant une synergie et une complémentarité accrues avec les autres projets d'amélioration du réseau autoroutier, et ce, pour le bénéfice de la communauté d'affaires nord-montréalaise et de l'ensemble de la région de l'Est de l'île de Montréal.

Au nom de tous les gens d'affaires de notre arrondissement, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de présenter ce mémoire.

**7 septembre 2007**