

MÉMOIRE DU CLD ANJOU MONTRÉAL-NORD

**CONSULTATION PUBLIQUE
RÉVISION DU PLAN D'URBANISME**

PRÉSENTÉ À :

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

29 JUIN 2004

CONTEXTE

La mission du CLD Anjou Montréal-Nord est d'assurer la réalisation des mandats qui lui sont confiés en vertu de la loi provinciale, par la Ville de Montréal et par les arrondissements en matière de développement local et de soutien à l'entrepreneuriat.

Le CLD Anjou Montréal-Nord s'est doté, tout récemment, d'un plan stratégique de développement triennal qui lui permettra de se positionner et surtout de dégager les consensus nécessaires quant aux actions à mener sur son territoire.

La vision du développement économique, qui sert d'assise au plan stratégique, 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.

Dans cette optique, le plan stratégique de développement triennal du CLD Anjou Montréal-Nord, repose sur quatre axes principaux d'intervention et de stratégies.

1. Favoriser et soutenir le développement des entreprises existantes ;
2. Favoriser et soutenir l'émergence et le développement de nouvelles entreprises ;
3. Instaurer des conditions favorables à la venue de nouvelles entreprises ;
4. Assurer la concertation et la mobilisation des différents acteurs du développement économique sur les territoires desservis (Arrondissements Anjou et Montréal-Nord).

Étant un acteur de développement économique local actif sur le territoire de l'île de Montréal, principalement présent dans l'est et le nord de Montréal, nous avons jugé pertinent d'exposer notre point de vue sur la révision du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, dans le cadre des présentes consultations publiques.

Notre intervention porte sur le parachèvement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 40 et la 440 et le pont qui la surplomberait (communément appelé, le pont dans l'est), ou un pont-tunnel.

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 de la région depuis plus de trente-cinq ans.

RETOMBÉES POUR LES ARRONDISSEMENTS ANJOU ET MONTRÉAL-NORD

L'arrondissement d'Anjou est une communauté de quelque 38 715 habitants située dans le secteur nord-est de l'île de Montréal, au carrefour de l'autoroute Métropolitaine et de l'autoroute Transcanadienne. Deuxième plus grand parc industriel sur l'île de Montréal et troisième au Québec, après Saint-Laurent et Laval, le parc industriel d'Anjou constitue un atout primordial et incontournable pour le développement économique des secteurs de l'est de Montréal, mais aussi pour l'ensemble du Montréal Métropolitain. La nécessité de relier la région de Laval et le nord de l'île de Montréal devient donc de plus en plus impérative.

L'ajout de nouveaux liens routiers dans la desserte nord-sud des secteurs de l'est de Montréal est essentiel et nous incite à réclamer la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval.

Le flot de circulation est devenu trop grand dans le « corridor du boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine », ce qui cause 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. Dû à l'intensité de la circulation, le bruit et la pollution n'ont cessé d'augmenter avec le temps.

L'arrondissement de Montréal-Nord possède une richesse incroyable, notamment à cause de la diversité culturelle et par la présence de nombreux milieux de vie distincts qui occupent la majeure partie du territoire. Plus de 83 600 personnes y trouvent résidence, ce qui la place au 5^e rang des arrondissements les plus denses ¹.

L'arrondissement Montréal-Nord possède un parc industriel de plusieurs centaines d'entreprises qui est en plein essors. Le secteur industriel Sud regroupe plus de 700 entreprises oeuvrant 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.

¹ Données provenant de l'arrondissement Montréal-Nord

Selon des analyses effectuées par le MTQ, la rupture d'un lien autoroutier à la sortie de l'autoroute 25 au nord de l'échangeur A-25 / A-40 engendre un détour de 7 kilomètres qui doit être effectué dans l'arrondissement Montréal-Nord.

Enjeux du plan d'urbanisme de Montréal-Nord

Sans entrer dans les détails du plan d'action pour Montréal-Nord, ce qui ne fait pas l'objet de ce présent mémoire, le CLD trouve important de mettre en contexte les différents éléments qui le composent.

Le CLD Anjou Montréal-Nord approuve entièrement l'ensemble des actions du plan d'urbanisme de Montréal-Nord.

Quatre grands axes font partie de ce plan d'action auxquelles adhèrent les principaux acteurs de l'arrondissement de Montréal-Nord.

- Le rehaussement de la qualité des milieux de vie
- L'amélioration de l'image urbaine
- L'amélioration de l'accessibilité au territoire
- La gestion de la circulation par transit

L'amélioration de l'accessibilité du territoire ainsi que la gestion de la circulation par transit font partie des axes majeurs dans la réussite de l'ensemble du plan d'action pour le développement et la revitalisation de l'arrondissement de Montréal-Nord. Faciliter l'accès routier à l'arrondissement dans l'axe nord-sud, par le prolongement du boulevard Langelier et l'amélioration de la desserte en transport collectif, font

également partie des priorités auxquelles les acteurs et les intervenants de l'arrondissement Montréal-Nord devront s'attarder au cours des prochaines années.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Toutes les études d'impacts environnementaux sont terminées depuis l'automne 2003. Donc rien ne pourrait entraver le début des travaux.

FINANCEMENT DU PROJET

Le fait que le projet est encore, malgré les années, à l'état de concept au MTQ, exaspère, entre autres, les élus locaux. De plus, les entreprises de l'est de Montréal ont besoin de cet axe routier afin de faciliter le développement de leurs affaires. Par ailleurs, nous avons raison de croire que le secteur privé souhaite collaborer activement à la réalisation du projet.

Notons à titre d'exemple, la réalisation de l'autoroute 407 à Toronto, par la firme SNC Lavallin.

La question est de savoir si le secteur a la capacité d'assurer seul le financement d'un tel projet. Le gouvernement du Québec et même la Ville de Montréal se doivent d'y participer financièrement.

PROJET PILOTE DE GESTION PRIVÉE D'AUTOROUTE

En avril dernier, le ministre des Transports, M. Yvon Marcoux, exposait les intentions du gouvernement de mettre sur pied, d'ici un an, un projet pilote de gestion privée d'autoroute.

Le CLD accueille favorablement l'idée que soit confiée à une firme privée la construction du parachèvement de l'autoroute 25, dans le cadre d'un projet pilote.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Dans le présent mémoire, le CLD Anjou Montréal-Nord recommande que :

- Les différentes études d'impacts soient communiquées afin de connaître les véritables tenants et aboutissants d'un tel projet ;
- La Ville de Montréal prenne position afin d'exiger le parachèvement de l'autoroute 25 ;
- Le MAMSL respecte la volonté du milieu en intégrant le projet dans le cadre d'aménagement de la région métropolitaine afin d'incorporer le projet de parachèvement de l'autoroute 25, et ce, à titre prioritaire ;
- Le MTQ fasse connaître des nouveaux échéanciers relatifs à la réalisation rapide de ce projet ;
- Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 fasse partie d'un projet pilote de gestion privée d'autoroute ;
- Le CLD Anjou Montréal-Nord soit invité à participer à un éventuel comité de mise sur pied d'un projet pilote de gestion privée d'autoroute ;

CONCLUSION

Le prolongement de l'autoroute-25 apportera de nombreux effets structurants pour l'ensemble du Montréal Métropolitain : l'amélioration de la qualité de l'environnement en bordure des axes routiers concernés, une diminution considérable de la circulation de transit de camions lourds sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX, principalement, la capacité pour les entreprises d'acheminer rapidement leurs biens et produits afin d'être plus compétitive, l'amélioration de la capacité de déplacements des citoyens pour l'intérêt de la collectivité québécoise.