

Chambre de commerce
et d'industrie
de la Rive-Sud

164

DM28

Construction de l'aurotoute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

FINIE L'ATTENTE ! ON FINIT LA 30.

Mémoire déposé au

**Bureau des audiences publiques
en environnement**

par la

**Chambre de commerce et d'industrie
de la Rive-Sud**

6 février 2002

TABLE DES MATIÈRES

1. La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, sa mission, ses actions, son membership.....	3
2. Le parachèvement de l'autoroute 30 : une priorité pour les gens d'affaires	4
3. La Rive-Sud, terre d'exportation.....	5
4. La congestion du transport	7
5. Le développement économique de la Rive-Sud.....	10
6. Finie l'attente !.....	13

1. LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD : SA MISSION, SES ACTIONS, SON MEMBERSHIP

La mission de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud se lit ainsi :

*Favoriser le progrès des entreprises situées sur la Rive-Sud
en jouant le rôle de catalyseur dans la promotion
du développement économique, culturel, politique et social*

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCI Rive-Sud) est la quatrième chambre en importance au Québec et la première en ce qui concerne l'étendue de son territoire. En plus de couvrir la presque totalité de la nouvelle ville de Longueuil, son territoire comprend les villes de Calixa-Lavallée, Candiac, Delson, La Prairie, Saint-Amable, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe, Sainte-Catherine, Sainte-Julie et Verchères.

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud existe depuis 1959. C'est donc un organisme qui a plus de 40 ans. Elle compte aujourd'hui près de 1 700 membres, dans tous les secteurs d'activité.

2. LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30, UNE PRIORITÉ POUR LES GENS D'AFFAIRES

Le Comité transport a été mis sur pied à la suite du forum *Décongestionner la Rive-Sud*, à l'automne 1999. De ce forum est ressorti une priorité, soit l'urgence d'apporter des solutions concrètes à la congestion du transport des personnes et des marchandises.

Depuis, le Comité a rencontré de nombreux acteurs socioéconomiques de la Rive-Sud ainsi que plusieurs ministres fédéraux et provinciaux. Parallèlement, les membres du Comité ont pris connaissance des principales études portant sur le transport et sur les retombées économiques liées au transport des marchandises.

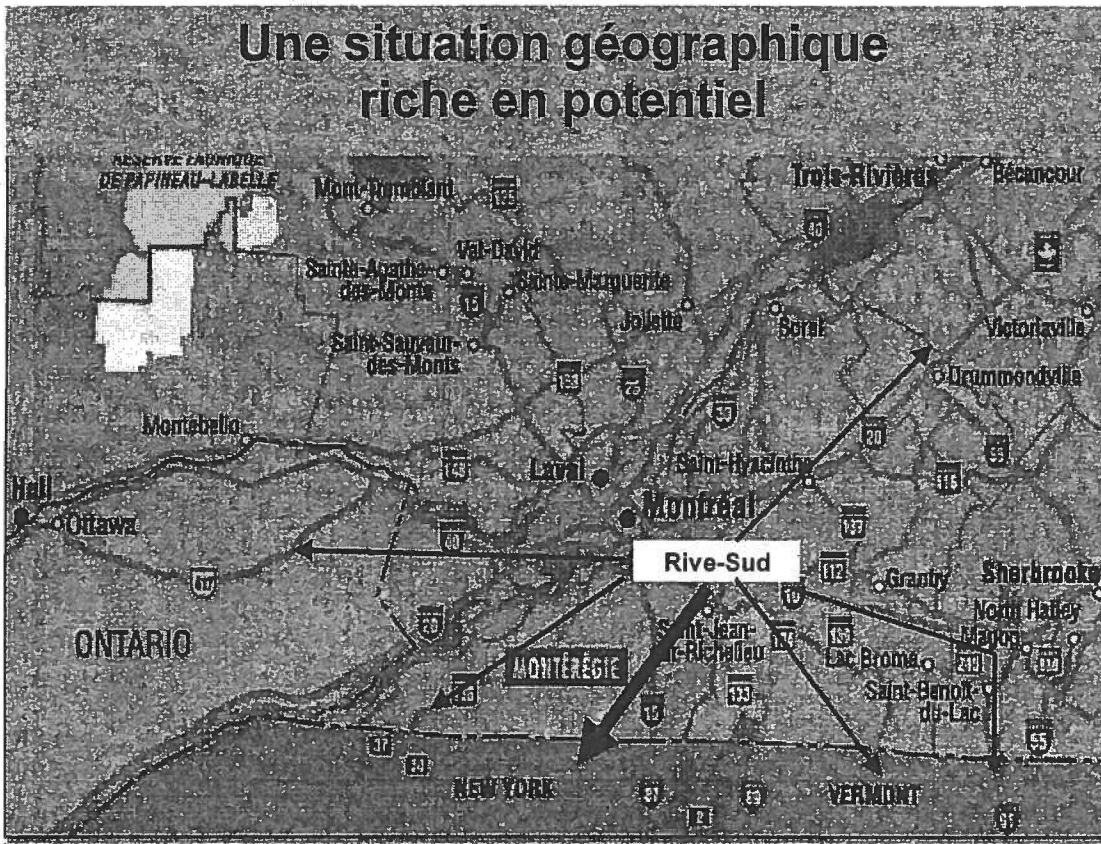
Si la CCI Rive-Sud a été amenée à revendiquer le parachèvement de l'autoroute 30, c'est que la croissance économique de la Rive-Sud passe nécessairement par l'existence d'infrastructures routières conformes à ses besoins. La Rive-Sud comprend un fort pourcentage d'entreprises exportatrices et d'entreprises de distribution. Or, il n'existe aucune voie permettant de contourner Montréal, ce qui a pour effet d'engorger la circulation de façon insoutenable, et ce, tant sur la Rive-Sud que sur l'Île de Montréal. Cet engorgement a des répercussions directes sur la compétitivité des entreprises.

Le parachèvement de l'autoroute 30, y compris les ponts reliant les deux rives du fleuve, est considéré comme la solution la plus adéquate et la plus urgente pour assurer le transport des marchandises et les exportations et, par conséquent, le développement économique de la région en générant des emplois directs et indirects.

Bien que le transport soit un outil majeur de développement économique, la Chambre cherche à aborder la question du développement économique d'une manière globale et dans une perspective métropolitaine en tenant compte de l'aménagement du territoire, de l'environnement, du rôle des municipalités et du financement.

3. LA RIVE-SUD, TERRE D'EXPORTATION

La Rive-Sud n'est pas seulement une banlieue de l'agglomération montréalaise; elle est aussi un ensemble urbain dont le poids démographique, la structure économique et la localisation géographique lui confèrent des fonctions particulières dans la grande région métropolitaine. Avec ses 748 000 habitants, elle forme une entité dotée d'avantages particuliers, notamment sa participation à l'économie de la deuxième plus grande région du Québec, la Montérégie, et sa proximité de la frontière et du marché des États-Unis.



En réalité, la Rive-Sud occupe une position stratégique sous les trois angles suivants :

- Elle est une composante majeure de la grande région de Montréal et, à ce titre, participe au développement de l'ensemble métropolitain.

- Sa situation géographique l'avantage sur le plan des exportations avec les principaux axes routiers en direction des États-Unis et de l'Ontario et la proximité des aéroports et du port de Montréal. Elle constitue, dans la région métropolitaine, la porte d'accès la plus rapprochée au Nord-Est des États-Unis.
- La nouvelle ville de Longueuil est appelée à jouer un rôle grandissant en tant que pôle économique sur la Rive-Sud. Le rayonnement de l'ensemble de la Rive-Sud s'en trouvera donc accru. De plus, Longueuil compte un important bassin d'entreprises de distribution et d'entreprises exportatrices.

La Rive-Sud dispose d'un accès direct à la région du Nord-Est des États-Unis, un des plus riches marchés de consommation au monde. Les exportations représentent 39 % de l'emploi total du secteur manufacturier.

Dans un contexte où, d'une part, le «just in time» et la rapidité du service prennent une importance grandissante dans un marché extrêmement compétitif et que, d'autre part, la circulation nord-sud à l'intérieur de l'agglomération montréalaise souffre déjà de congestion, la Rive-Sud offre une localisation avantageuse pour desservir les industries qui exportent, notamment vers le Nord-Est des États-Unis.

4. LA CONGESTION DU TRANSPORT

Le contexte dans lequel évolue le transport sur la Rive-Sud est connu. De nombreuses études, menées par le ministère des Transport (Roche : *Étude des ponts de la Rive-Sud, Solutions globales : transport des personnes et des marchandises*), l'Association métropolitaine de transport (AMT), la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (Commission Nicolet), le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, pour ne nommer que celles-là, se sont penchées sur la question au cours des dernières années.

L'étude Roche, déposée en janvier 2000, a d'ailleurs fait ressortir les données suivantes :

- de 1982 à 1993, la croissance démographique de la Rive-Sud a été de 31 % alors que celle du parc automobile a été de 77 %;
- depuis 1992, il y a une augmentation annuelle de 11 % des véhicules lourds circulant sur le pont Champlain;
- de 1990 à 1997 inclusivement, les exportations du Québec vers les États-Unis sont passées de 13,7 milliards de dollars à 32,5 milliards de dollars, tandis que les importations des États-Unis vers le Québec sont passées de 8,1 milliards de dollars à 12,2 milliards de dollars, pour un total de 44,7 milliards en échanges commerciaux pour 1997 seulement;
- en 1998, les échanges commerciaux des camions étaient évalués à 107 milliards de dollars, répartis comme suit : 56 milliards pour l'axe Est-Ouest (interprovincial) et 51 milliards pour l'axe Nord-Sud (Québec – États-Unis);
- au cours des neuf premiers mois de 1999, on a constaté une augmentation de 20 % pour ce qui est des échanges Canada- États-Unis, dont 70 % se sont faits par camion;

Il est important de rappeler que Montréal est la seule métropole nord-américaine sans voie de contournement. Par ailleurs, toujours selon l'étude Roche, **on estime à 30 % la densité du trafic de véhicules lourds qui serait détournée sur l'autoroute 30 si celle-ci était prolongée, ce qui représente au moins 2 millions de camions et des millions d'automobiles en moins sur les ponts qui relient Montréal et la Rive-Sud.**

Dans les villes nord-américaines, on estime que 50 % des coûts de livraison sont attribuables à la congestion des routes. Suivant cette norme, les coûts de congestion dans la région métropolitaine de Montréal sont évalués à 400 millions de dollars. L'agglomération montréalaise se classe au 21^e rang parmi 60 villes d'Amérique du Nord pour ce qui est des pertes de temps causées par la congestion.

L'autoroute 30 remplit pour l'instant une fonction intrarégionale, mais elle est destinée à jouer un rôle métropolitain et interprovincial au fur et à mesure qu'elle sera rattachée au réseau supérieur de l'ouest. Elle est appelée à devenir un facteur majeur de développement pour la Rive-Sud dans la mesure où la région tire parti de sa position géographique stratégique.

L'autoroute 30 doit être vue comme une réserve de capacité pouvant réduire l'achalandage du transport par camion sur les ponts reliant la Rive-Sud à l'Île de Montréal et, du même coup, diminuer la congestion. En effet, le trafic lourd est en forte hausse dans les couloirs du tunnel L.-H.-Lafontaine et du pont Champlain. L'A-30 peut aussi être considérée comme un complément à l'autoroute 40 qui forme le couloir principal est-ouest de la région métropolitaine. Ainsi, une utilisation plus intensive, dans une perspective métropolitaine, de l'axe est-ouest de la Rive-Sud pourrait soulager à la fois le cœur de l'agglomération et la Rive-Sud.

En d'autres mots, l'axe est-ouest a une fonction métropolitaine étendue dans le sens où la Rive-Sud est un carrefour d'échanges avec les Maritimes à l'Est, l'Ontario et le Midwest américain à l'Ouest et le Nord-Est des États-Unis au sud. Le développement des liens est-ouest sur la Rive-Sud s'inscrit donc dans une perspective métropolitaine et continentale.

Les échanges avec l'Ontario et les États-Unis sont particulièrement importants pour l'économie québécoise et la grande région de Montréal. En effet, 51,7 % des exportations québécoises effectuées par camion aux États-Unis en 1996 sont destinées au marché du Midwest, alors que 48,2 % prennent la direction du Nord-Est.

5. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA RIVE-SUD

Au fur et à mesure de sa croissance, la Rive-Sud s'est dotée d'un ensemble relativement large de services tout en s'affirmant comme zone majeure d'emplois de la région métropolitaine. Ce développement a entraîné une hausse importante des déplacements intrarégionaux, accentuée d'ailleurs par la participation de la Rive-Sud à la Montérégie. Les estimations de l'AMT prévoient une augmentation plus rapide des déplacements intrarégionaux que des déplacements interrives.

C'est donc dire que la Rive-Sud devra dans l'avenir renforcer les liaisons est-ouest si elle veut soutenir pleinement son développement. Située à proximité de la frontière américaine, la Rive-Sud peut devenir un carrefour majeur de transport et de distribution. Dans cette perspective, elle serait en mesure de jouer un rôle de premier plan dans l'ensemble de la dynamique du transport des marchandises de la région métropolitaine.

C'est à travers cette vision que le développement du réseau routier de la Rive-Sud doit être évalué, en particulier les axes est-ouest.

Les grandes tendances de l'industrie du transport et de la distribution font d'ailleurs ressortir le potentiel spécifique de la Rive-Sud dans ce secteur. Les principales tendances sont les suivantes :

- La mondialisation de l'économie et le déploiement des firmes-réseaux a pour effet d'accroître les échanges commerciaux et, par le fait même, les activités de transport.

- La libéralisation des échanges entre les pays et les grands blocs économiques se poursuivra. En Amérique du Nord, le Canada et les États-Unis sont depuis longtemps les deux plus grands partenaires commerciaux au monde. Plus de 80 % des exportations canadiennes sont destinées au marché américain. Cette tendance n'a fait que s'amplifier depuis le traité de libre-échange et celui de l'ALÉNA.
- L'émergence rapide du commerce électronique tend à renforcer considérablement la demande de transport, autant de courte que de longue distance.
- Le rythme de croissance de l'économie est un facteur majeur. L'expansion forte et soutenue de l'économie des États-Unis, notre premier partenaire commercial, alimente une grande partie de l'industrie canadienne du transport.
- La région de Montréal est une porte d'entrée majeure du transport des marchandises entre l'Europe et le marché nord-américain; elle est la principale plaque-tournante du trafic de conteneurs de l'Atlantique Nord destinés aux régions du centre et de l'Est du Canada ainsi qu'au Nord-Est et au Midwest américains. En outre, les ports nord-américains de l'Atlantique sont en mesure d'attirer une part croissante du trafic de l'Asie du Sud-Est. Montréal pourrait profiter de cette croissance. Cette évolution augmenterait inévitablement le transport des marchandises dans la région.
- L'émergence des firmes-réseaux favorise le développement de la logistique et de la distribution continentales. La Rive-Sud occupe une position stratégique avantageuse pour devenir un centre de logistique et de distribution pour l'ensemble du marché nord-américain.

Dans son étude *Vision économique Rive-Sud*, publiée à l'automne 2001, la CCI Rive-Sud appuyait fermement le projet qui consiste à faire de la **Rive-Sud un carrefour majeur de centres de distribution et de transport.**

Mentionnons à cet effet que **le créneau du transport et de la distribution compte parmi ceux qui sont inclus dans les stratégies promotionnelles d'Investissement Québec, de Montréal International et de la Société générale de financement.**

Ce projet repose sur une analyse objective, mais aussi sur le calcul économique des entreprises de distribution et de transport qui sont d'ores et déjà implantées sur la Rive-Sud.

6. FINIE L'ATTENTE !

Amorcée dans les années 70, la construction de l'autoroute 30 est demeurée un chantier inachevé. Plus d'une centaine de kilomètres ont été mis en service entre Sorel et Candiac, mais il reste une trentaine de kilomètres et deux ponts à construire pour en faire une autoroute pleinement fonctionnelle reliée au réseau est-ouest supérieur de l'Île de Montréal, de l'Ontario et du Midwest américain.

Le milieu régional réclame la terminaison de cette infrastructure depuis de nombreuses années. Il reste deux tronçons à réaliser :

- Le tronçon est, situé entre les municipalités de Sainte-Catherine et Candiac, qui reliera la section de Châteauguay construite lors de la crise amérindienne.
- Le tronçon ouest, qui reliera Châteauguay à l'autoroute 20.

L'autoroute 30 est appelée à remplir une double fonction. Outre son rôle de desserte régionale, elle devrait servir de voie métropolitaine, interprovinciale et interfrontalière. Elle doit donc être conçue comme un levier de développement économique et un facteur d'attrait particulièrement puissant pour les entreprises exportatrices qui regardent vers les marchés de l'Ouest et du Nord-Est.

La congestion croissante des deux ponts de trafic lourd de la Rive-Sud, L.-H.-Lafontaine et Champlain, et de l'A-40, l'axe centrale du transport des marchandises, compromet l'efficacité de l'économie et, surtout, le rôle de plaque tournante du transport que joue la région métropolitaine à l'intérieur du grand marché nord-américain. Tout porte à croire qu'il n'y aura pas d'axes routiers additionnels au-dessus du fleuve d'ici à un avenir prévisible pour accueillir la croissance rapide du transport que commande l'économie d'aujourd'hui.

La Rive-Sud est sans doute la région la mieux située (avec l'Ouest de l'Île de Montréal) pour tirer parti des liens économiques de plus en plus nombreux et étroits avec l'ouest (Ontario et Midwest américain) et le Nord-Est américain. Elle dispose en outre de larges étendues stratégiques pour devenir un carrefour de transport et de distribution. Le port de Contrecoeur, l'aéroport de Saint-Hubert et le développement de secteurs de la nouvelle économie fournissent à la Rive-Sud des atouts de premier plan.

Mais encore faut-il que ses liens routiers avec ses partenaires économiques soient complètement déployés et efficaces. Si les couloirs menant vers le sud sont adéquats et répondent généralement aux besoins des transporteurs, il en est tout autrement des corridors est-ouest, en particulier ceux qui mènent vers Toronto, Détroit, et Chicago.

L'autoroute 30 est donc devenue un axe essentiel à la fois pour alléger les grands corridors de poids lourds de la région mais aussi et surtout comme instrument de développement économique. En réalité, il y a des activités qui ne pourront se développer que sur la Rive-Sud en raison de sa situation géographique. La terminaison de l'A-30 renforcera cette spécificité qui profitera à l'ensemble de l'économie régionale.

C'est pourquoi la CCI Rive-Sud réclame la terminaison de l'A-30 dans les meilleurs délais.

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud
Février 2002