



SAINTE-JULIE

**DÎNER D'AFFAIRES
MERCREDI 21 SEPTEMBRE 2011
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE LA RIVE-SUD**

À LA CROISÉE DES CHEMINS

**SUZANNE ROY, MAIRESSE
PRÉFET DE LA MRC DE LAJEMMERAIS**

Je voudrais en tout premier lieu remercier Me Martin Fortier, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud et sa directrice générale, Mme Hélène Bergeron pour cette belle invitation. Je me considère choyée de me retrouver parmi vous ce midi avec des chefs de file de notre région, tant sur le plan politique qu'au niveau économique.

Je vais me permettre de faire plusieurs présentations car, pour travailler ensemble, il faut d'abord se connaître.

En tout premier lieu, je veux saluer de façon toute particulière la mairesse de Longueuil, Mme Caroline St-Hilaire, une femme de vision, de défis qui sait insuffler à notre région une nouvelle dynamique.

Je veux également vous présenter le président de la Table des préfets et élus de la Couronne sud, mon ami et complice, M. Gilles Plante, maire de McMasterville ainsi que les autres membres de la table d'honneur :

- **Me Martin Fortier, président de cette Chambre, notre hôte**
- **Mesdames Lise Caza de la Banque Laurentienne**
- **Ève-Lyne Biron de Biron Groupe Santé**
- **Ma consoeur, préfet de la MRC de Roussillon et mairesse de Châteauguay, Nathalie Simon**
- **Messieurs Serge Cabana de l'Université de Sherbrooke - Campus de Longueuil**
- **François Méthot, des Comptables Agréés de la Montérégie**
- **Jacques Olivier jr. de Jacques Olivier Ford**
- **Et Me Jean-Jacques Rainville de Dunton Rainville avec qui j'ai le plaisir de travailler dans d'autres dossiers.**

Le monde politique municipal est particulièrement bien représenté ce midi, entre autres, avec nos représentants de la Couronne sud à la Communauté métropolitaine de Montréal, Mme Suzanne Dansereau, mairesse de Contrecoeur et M. Michel Gilbert, maire de Mont-Saint-Hilaire qui font un travail exemplaire pour bien nous représenter. Ils seront secondés aussi par le maire de Mercier, M. Jacques Lambert.

Permettez-moi aussi de souligner la présence de mon confrère, préfet de la MRC de Rouville, M. Michel Picotte, un leader du monde municipal dans notre région. De notre MRC de Marguerite-D'Youville, nous avons avec nous aussi aujourd'hui le préfet adjoint, M. Martin Damphouse, maire de Varennes, le président du CLD de Marguerite-D'Youville, M. François Gamache, maire de Saint-Amable ainsi que plusieurs confrères et consoeurs des différentes municipalités. Mon voisin municipal, M. Jean Martel, maire de Boucherville, le maire de Verchères, M. Alexandre Belisle, la mairesse de Carignan, Mme Louise Lavigne, le maire de Saint-Mathieu, M. Michel Aubin.

Je voudrais aussi souligner la présence de plusieurs conseillers municipaux de Sainte-Julie, de Varennes, de Longueuil, pour ne nommer que ceux-ci. Merci de votre soutien au quotidien, tout comme les représentants des députés des bureaux de Comté de notre région qui nous honorent de leur présence ce midi.

De plus, je suis heureuse de votre participation à vous, gens d'affaires, intervenants de notre région, qui êtes nombreux car c'est ensemble que nous réussirons à faire de notre belle région, une région forte, une région pour laquelle nous assurerons un développement économique harmonieux.

Bien sûr, tout seul on peut aller plus vite mais ensemble nous irons, définitivement plus loin. De là ma joie de constater la présence parmi nous aujourd'hui de la présidente directrice générale du Port de Montréal, Mme Sylvie Vachon, celle du CLD de Longueuil et de sa directrice générale Mme Sonia Godbout, de la directrice générale par intérim de la CRÉ Montérégie Est, Mme Ward, du directeur du réseau de transport de Longueuil, M. Del Fante, du directeur général de la Communauté métropolitaine de Montréal,

M. Massimo Iezzoni, de la directrice générale de l'Union des municipalités du Québec, Mme Peggy Bachman et du directeur de la Table des préfets et élus de la Couronne sud, M. Sébastien Gagnon.

Vous me permettrez de saluer les directeurs généraux avec qui je travaille au quotidien, Messieurs Pierre Bernardin de la Ville de Sainte-Julie et Sylvain Berthiaume, de la MRC de Marguerite-D'Youville.

Et merci à vous tous qui avez bien accepté de prendre un peu de votre temps pour voir ensemble comment nous pouvons aller plus loin.

Il y a déjà plus de 4 ans, ici même à ce beau Club de golf de la Vallée du Richelieu, suite à l'invitation de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, j'abordais la nécessité d'investissements publics immédiats dans nos différentes infrastructures de transport entre la Rive-Sud et l'Île de Montréal. J'élaborais aussi sur l'obligation que nous avons collectivement de créer la cohésion nécessaire à faire de la Couronne sud un incontournable dans la région de Montréal. Je vous soulignais que notre territoire avait un déficit de 4,7 milliards de dollars par rapport à tous les investissements dont la Couronne nord a pu bénéficier depuis la fin des années 60 et que ce déficit allait entraîner des impacts économiques négatifs majeurs pour toute notre région.

Rappelons-nous seulement, que depuis 1966, lors de la construction du pont tunnel Louis-H-Lafontaine, dernier gros investissement consenti par nos gouvernements supérieurs, mis à part la finalisation de l'autoroute 30, il est apparu sur la Rive-nord :

- la 440,**
- la 640,**
- l'autoroute 25,**
- l'autoroute 13,**
- le pont Louis-Bisson,**

- le pont Lachapelle, (2^e section)
- le pont Viau,
- le pont Papineau,
- le pont Curé-Labelle,
- le pont Charles-De-Gaulle,
- le métro, (Montmorency à Laval)
- le pont de l'autoroute 25,

représentant des investissements de près de 5 milliards de dollars, en argent actualisé. Et nous, on rêve toujours de voir l'autoroute 30 achevé...

Certains à l'époque me trouvaient alarmiste pourtant... Mais, je ne suis pas ici avec vous aujourd'hui pour une séance de larmes collectives, ni pour élaborer le mur des lamentations de la Rive-Sud. Je souhaiterais plutôt que cette situation nous brasse le pommier, qu'elle nous permette de transformer nos façons de travailler pour qu'ensemble nous puissions faire de notre région une région dynamique qui va vers l'avant.

Je lisais des articles sur la tenue du 1^{er} forum économique de l'agglomération de Longueuil et je ne peux que me réjouir de constater cette volonté d'unir les voix. Me Fortier, président de cette Chambre nous parlait du Plan Rive-sud, et pourquoi pas!

Il faut que nous relevions nos manches et que nous nous installions à la table à dessin pour écrire ce que nous souhaitons pour notre Couronne, ce que nous voulons devenir. Et oui, je sais, le pont Champlain, le pont Mercier, l'échangeur Turcot, le tunnel Lafontaine, le métro à prolonger, à moderniser, n'en jetez plus, la cour est pleine. Tous ces travaux d'entretien à venir, bien sûr, vont avoir un impact important, voire majeur sur l'économie de notre région.

Il semble qu'une annonce est imminente en ce qui concerne l'avenir du pont Champlain; travaillons ensemble à faire accélérer les choses car, une étude réalisée en 2003 démontrait que les embouteillages nous coûtaient collectivement, pour la région métropolitaine, 1,4 milliards de dollars à l'époque.

Évidemment, nous sommes maintenant en 2011, peut-être pourrions-nous comptabiliser 10 % de plus, peut-être 50 % de plus, parce que les embouteillages d'aujourd'hui sont nettement plus denses que ceux de 2003. Je donnerai, à titre d'exemple, le conducteur julievillois qui le dimanche matin, prend 10 à 15 minutes à peine pour se rendre à Montréal tandis que le lundi, même heure, il doit prévoir au moins 1 heure de trajet pour se rendre au centre-ville. Et Sainte-Julie n'a pas déménagé.

On peut déjà avoir un aperçu de ce qui nous attend en termes d'impacts pour l'économie de la Rive-Sud. Nous avons déjà un indicateur avec les rapports des différentes agences immobilières. Celles-ci nous informent que les ventes sont en baisse de 18% depuis le début de 2011. À Boucherville, à Saint-Bruno, la vente d'une maison prend, en moyenne, 34 jours de plus. Je suis convaincue que ce genre de données doit en interpeler plusieurs, n'est-ce-pas Monsieur Parent.

Le maire de Montréal soulignait le 3 août dernier, que les investissements en infrastructures de transport au Canada souffrent d'un déficit de 121 milliards de dollars. Ce chiffre provient de l'association des grandes villes canadiennes. La proportion de ce 121 milliards attribuable à la Couronne sud peut représenter un déficit d'investissements de plus de 3 milliards de dollars pour notre région seulement. 3 milliards, ça change pas le monde, sauf que cela représente certainement le coût de construction d'au moins 1 pont, 1 SLR, quelques stations de métro, des lignes de train de banlieue et des stationnements incitatifs.

Quand on parle d'infrastructures routières, nous devons penser en termes d'investissement. Bien sûr, il faut ramener à zéro le déficit d'entretien, il faut assurer la sécurité et la fonctionnalité de toutes nos infrastructures.

Mais il faut aussi travailler, dès aujourd'hui, à mettre en place un réseau efficace, qui soit capable de répondre, bien sûr, à la réalité des changements climatiques et aux besoins à venir aussi. Quand on parle d'infrastructures de transport, oui on pense au transport de personnes bien sûr, mais aussi au transport de marchandises; notre développement économique en dépend. Messieurs Jean-Robert Lessard et Jacques Dulude pourraient certainement nous en parler longuement.

Il faut cesser de combattre l'automobile en rendant les déplacements infernaux, il faut plutôt offrir un transport en commun qui est confortable, fiable et agréable. Alors, et seulement alors, les gens choisiront de troquer l'automobile pour aller vers le transport en commun.

Quand on sait que Transport Québec annonce des investissements pour la mise à niveau du réseau des routes québécoises de plus de 17,8 milliards de dollars d'ici 2013, et que la Couronne sud de Montréal représente près de 11 % de la population, on peut facilement conclure qu'il en coûtera au moins 2 milliards de dollars uniquement pour rattraper la moyenne nord-américaine pour les infrastructures situées sur notre territoire.

Et des projets, nous en avons; pensons simplement à :

- **La structure légère sur rail, le SLR;**
- **Au réaménagement de l'échangeur de l'A-10 et du boulevard Taschereau (R-134) qui intégrera le corridor de transport en site propre reliant les terminus et le stationnement incitatif;**
- **L'élargissement de l'autoroute 20, avec voie réservée, j'espère;**
- **L'élargissement de l'autoroute 30, aussi avec voie réservée;**
- **L'élargissement de l'autoroute 10;**
- **Au parachèvement de l'autoroute 30;**
- **Au prolongement du métro de la Rive-Sud;**

Et, en tête de liste, bien sûr, avec :

- **La réfection du pont Mercier;**
- **La reconstruction du pont Champlain;**
- **Et pourquoi pas aussi, la création d'un autre lien entre la Rive-Sud et l'Île de Montréal, donc entre Varennes et Repentigny.**

Rappelons-nous qu'il n'y a que sept (7) liens entre la Couronne sud et l'Île de Montréal pour près de 100 kilomètres de superficie. Donc, on en arrive facilement aux quelques milliards en manque d'investissements que j'évoquais un peu plus tôt.

Il faut être conscient que l'inaction a aussi un coût bien sûr, et là, on parle de gros sous. Il nous en coûte uniquement sur la question des embouteillages, au moins 350 millions annuellement, donc, 403 \$ par habitant. Et ce, sans compter les coûts environnementaux et sociaux de la congestion. Si on veut une société basée sur le développement durable, il faut tenir compte de tous les paramètres. On peut estimer que nous avons pris au moins 20 ans de retard en matière d'investissements publics.

Il faut s'assurer d'investir pour récupérer ce déficit et il faut travailler, dès maintenant, pour notre économie, pour la rentabilité de nos entreprises. Imaginez un instant ce qui nous en coûte collectivement, au quotidien, pour nos entreprises en manque de mains d'œuvres et en coût du transport de marchandises. Imaginez si on pouvait faire différemment et s'assurer que ces problèmes fassent bien partie du passé.

En parlant de passé, d'autres avant nous ont analysé cette situation, ils l'ont aussi vu venir. La Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud présidée par Roger Nicolet en 2003, recommandait un grand nombre de mesures. Permettez-moi de ne vous en citez quelques-unes :

- **Une priorité au transport en commun;**

- Diverses mesures pour augmenter le débit entre Montréal et la Rive-Sud tels l'élargissement et l'ouverture de l'estacade du pont Champlain pour son utilisation au transport tant collectif qu'individuel;
- La construction d'un nouveau pont entre Repentigny et Varennes afin de compléter la ceinture de contournement de Montréal avec la 30, la 640 et la 13.

À l'époque, la majorité des mémoires présentés à cette Commission soulignait l'importance d'investir dans le transport en commun pour décongestionner les ponts. De plus grands investissements dans ce domaine auraient des impacts positifs sur la fluidité des transports.

Il nous faut conclure aujourd'hui que les gens qui trouvaient à l'époque que le rapport Nicolet avait un penchant trop favorable pour le transport individuel, étaient plutôt dans l'erreur. Oui, il faut qu'il y ait des investissements majeurs dans le transport collectif pour décongestionner les ponts mais, encore, faut-il qu'il y en ait, des ponts.

Aujourd'hui, nous nous retrouvons à la croisée des chemins. Nos vieilles infrastructures ont besoin d'un regain d'énergie, pas seulement d'un lifting, mais d'une réelle remise en forme.

Nous avons besoin aussi dès aujourd'hui, de bien définir nos attentes pour créer la croissance de notre secteur de la Communauté métropolitaine de Montréal. La Rive-Sud doit se prendre en mains au moment même où la Communauté métropolitaine de Montréal est en rédaction du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Cet exercice, une obligation envers le gouvernement québécois, constitue l'occasion pour nous, de s'interroger collectivement sur le type de développements que nous souhaitons pour la région métropolitaine, mais tout particulièrement, pour notre rôle comme Rive-Sud à l'intérieur de cette communauté.

C'est pourquoi, dans cet exercice, il importe d'y inscrire nos besoins, en fonction d'une lecture objective de la situation actuelle et de celle à venir. Il nous faut imaginer, à partir de là où nous sommes, à quoi ressemblera la Rive-Sud d'ici 2031. Que souhaitons-nous en termes de transport collectif, d'urbanisation de nos villes et de développement économique?

Souhaitons-nous tenter tout simplement une simple mise à niveau de nos infrastructures actuelles, en misant sur le fait que le vieillissement de nos populations sera éventuellement un frein à l'étalement urbain?

Souhaitons-nous laisser encore une fois aux autres, le soin de déterminer ce qui sera bon ou mauvais pour nous?

Quelles sont nos priorités?

Serons-nous capables d'avoir des liens intermunicipaux pour assurer la mobilité de la main d'œuvre?

Aurons-nous les infrastructures qui permettront le développement du Port de Montréal à Contrecoeur?

Pourrons-nous accueillir un pôle, des pôles logistiques de transport?

Saurons-nous répondre aux besoins de logement dans notre territoire?

Imaginons un instant, si tous, nous parlions d'une même voix. Si tous ensemble, plutôt que chacun pour soi, exprimions clairement quel genre de développement économique nous souhaitons et quel genre d'infrastructures publiques de transport nous attendons pour répondre aux besoins actuels et futurs de nos populations.

Nous, gens de la Rive-Sud, nous devons déjà imaginer l'avenir de notre région. Il ne faut pas avoir peur de voir trop grand.

Nous savons qu'il y aura de grands projets industriels qui se feront, que de grandes infrastructures de transport de marchandises s'installeront ici, que pour maintenir la qualité de vie et la sécurité de nos populations, il nous faudra investir dans certains types de travaux publics, déterminer nos priorités et mettre nos énergies à faire avancer celles-ci, plutôt que de se chicaner sur les emplacements.

L'exercice du prolongement de l'autoroute 30 devrait toujours demeurer dans notre mémoire : 35 ans de discussions, c'est 35 ans de retard dans notre développement, c'est 35 ans de rendez-vous reporté...

J'espère que, plus jamais, nous ne limiterons notre région dans son développement de cette façon. Il faut bannir l'esprit de clocher et ne pas l'accepter. Fini le chacun pour soi, il coûte trop cher.

Il faut prendre conscience que l'ajout de stations de métro à l'Est ou à l'Ouest, servira à tous, mais se battre entre nous, ne va nous assurer qu'une chose : que personne n'y gagnera.

Il faut se faire entendre, mais d'abord, il faut prendre le temps de se parler, de se comprendre et de partager; surtout découvrir qu'une infrastructure dans une des municipalités servira aussi aux autres, qu'un DIX/30 profite à toute la région, qu'un agrandissement éventuel du Port de Montréal à Contrecoeur servira à toute la Métropole. Il faut miser sur une meilleure compréhension des forces de chacun et voir ce que chacun peut apporter à l'autre en complémentarité.

Le directeur général de la Ville de Sainte-Julie, M. Pierre Bernardin, me rappelait, à juste titre, que la grande Couronne sud a serré les coudes et s'est soutenue pour obtenir l'implantation de l'Agence spatiale canadienne. Ensemble, gens d'affaires, organismes et municipalités, avons tiré dans la même direction et avons constaté que le résultat fut positif.

Et c'est justement lors d'un déjeuner-causerie de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud que le ministre André Bourbeau a lancé la campagne de promotion pour l'obtention de l'Agence spatiale, suite à une recommandation du Sommet socio-économique de la Montérégie. Aujourd'hui, l'Agence spatiale canadienne fait la fierté de toute la région.

Caroline St-Hilaire, la mairesse de Longueuil nous mentionnait, lors de la présentation de son budget, justement à cette Chambre que c'est la seule façon de faire. Nous pouvons construire ensemble une vision commune et parler d'une seule voix, celle de la grande Rive-Sud.

Caroline tu as raison, c'est pourquoi, comme jamais auparavant, et face aux défis que nous posent les événements actuels, on se doit de se donner une vision commune, un plan de match, que ce soit inscrit, tant dans le futur projet d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine, que dans les politiques et les projets gouvernementaux qui nous touchent. On ne veut plus que les autres parlent pour nous. La Rive-Sud a un rôle important à jouer dans la grande région de Montréal.

Notre région, le Grand Montréal, est la 16^{ième} région métropolitaine en Amérique du Nord quant à la taille de sa population. Bien que l'on considère, à partir du simple indicateur qu'est le PIB (produit intérieur brut), que notre région connaît une croissance économique et une richesse modestes par rapport aux autres régions métropolitaines, elle a une qualité de vie que certains estiment parmi les meilleures.

Cette qualité de vie, la 19^{ième} au monde selon l'indice Monocle 2010, s'explique par le plus bas taux de criminalité sur le continent, par une économie diversifiée où certains secteurs, tels les arts, l'éducation et les nouvelles technologies, occupent une place de choix, par des zones vertes qui occupent 58% de l'ensemble du territoire et qui a, pourtant, l'une des densités de population parmi les plus élevées. C'est donc dire que l'étalement urbain n'est pas la mère de tous les maux.

La grande région de Montréal, c'est aussi une des plus importantes plaques tournantes du transport des marchandises sur le continent. À partir d'ici, sur un rayon de 1 000 kilomètres, nos entreprises peuvent desservir plus de 115 millions de personnes. Et, je vous laisse le soin de deviner par où passent toutes ces marchandises.

Outre le secteur de l'aéronautique, c'est là où se situe notre véritable rôle dans l'économie de l'ensemble de notre région : le soutien au secteur manufacturier par des facilités de transport de marchandises, par la mobilité des ressources humaines, par des liens intermunicipaux pour une main d'œuvre qualifiée. C'est donc dire que nos préoccupations, par rapport aux infrastructures routières en particulier, doivent aussi être celles de toute la région. Quand nous revendiquons des investissements massifs de mise à jour et de nouvelles infrastructures, nous ne le faisons pas seulement pour nous, mais aussi, d'une certaine façon, pour l'ensemble de l'économie québécoise car notre région est la porte d'entrée et de sortie d'au moins 80% de toutes les marchandises et des produits manufacturiers québécois.

Alors, imaginez un instant, si nous décidons de continuer à faire du « chacun pour soi ». Ce n'est pas que nous, mais tout le Québec qui finirait par en payer le prix. Quand nous demandons des investissements massifs en infrastructures diverses, nous le faisons aussi pour nos amis et partenaires de l'Île de Montréal, de Laval et de la Couronne nord.

Ces gens, ces entreprises, se doivent également d'être avec nous afin de poursuivre le dialogue. Il ne faut plus se confronter, il faut ensemble se donner les moyens d'avoir une grande région montréalaise dynamique avec des infrastructures dignes d'une métropole. C'est pourquoi, il faut parler maintenant tous ensemble, politiciens et gens d'affaires d'une même voix.

Et nous, ensemble, au niveau de la Couronne sud, nous devons nous mettre à la tâche, nous avons déjà beaucoup de retards. Il faudra bien sûr, rattraper ce déficit d'entretien des infrastructures mais déjà travailler à de nouvelles infrastructures pour mieux répondre aux projets qui viendront s'installer dans notre belle région.

Au cours des prochaines semaines, des prochains mois, des décisions importantes vont se prendre par rapport à des investissements majeurs qui changeront durablement le portrait de notre région.

La Communauté métropolitaine de Montréal, composée de ses cinq secteurs, définira ses orientations, son plan d'aménagement et de développement jusqu'en 2031. Il faut être présent, non pas seulement les politiciens, mais aussi les gens d'affaires.

Vous devez venir vous exprimer, exprimer les besoins de la Couronne sud pour en faire une région dynamique, pour en faire une région économiquement prospère.

Ensemble, allons plus loin!

Merci de votre attention!