

VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT D'ANJOU**CONSOLIDER L'EST DE L'ÎLE : UN ENJEU ESSENTIEL AFIN DE CONTRER L'ÉTALEMENT URBAIN****MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU**
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT***DANS LE CADRE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE***
PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**JUIN 2005**

TABLES DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	1
2. PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT	3
3. PORTRAIT DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	4
3.1 L'activité économique sur le territoire de l'arrondissement	4
3.2 Importance du pôle économique Anjou - Mercier.....	6
4. LA NÉCESSITÉ DE COMPLÉTER LE RÉSEAU AUTOROUTIER ET SES IMPACTS STRATÉGIQUES.....	8
4.1 La question du transport : une vive compétition entre marchandises et personnes	8
4.1 Le transport des marchandises.....	9
4.2 La consolidation et le développement des activités économiques d'Anjou	10
4.3 Le transport des personnes.....	11
4.4 La congestion	12
4.5 Le potentiel structurant du parachèvement de l'autoroute 25.....	14
5. LES ENJEUX DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25	17
5.1 Une condition pour la consolidation des quartiers de l'île.	17
5.2 Une condition pour la consolidation des pôles économiques de l'arrondissement.....	17
5.3 La préservation de la qualité de vie et l'amélioration des milieux résidentiels.....	19
6. CONCLUSION.....	20

1. INTRODUCTION

L'arrondissement d'Anjou de la Ville de Montréal est heureux de prendre part au débat sur le parachèvement de l'autoroute 25. Pour la population angevine, comme pour les élus de l'arrondissement, ce projet est essentiel au bon fonctionnement, au maintien et au développement économique des entreprises situées sur notre territoire.

Nous démontrerons, dans le cadre de cette présentation, les problèmes causés par l'inachèvement du réseau autoroutier et tenterons d'illustrer comment le parachèvement du réseau est **une condition essentielle à la mise en œuvre de plusieurs projets portés par l'arrondissement**. Notre propos visera donc à exposer, comment le projet est **une condition essentielle à la consolidation de l'est de la ville**.

La question du parachèvement de l'autoroute 25 prend souvent la forme d'un questionnement sur l'étalement urbain. On entendra ainsi plusieurs opposants invoquer les impacts négatifs d'un déplacement des emplois et des lieux de résidence, d'une fuite dans les couronnes provoquées par la construction d'un pont vers Laval. Une telle manière de considérer la question du parachèvement de l'autoroute 25, comme cette façon d'invoquer la problématique de l'étalement urbain, nous semble cependant quelque peu réductrice en occultant la réalité locale de l'est de Montréal et les consensus atteints depuis plusieurs années sur la question de l'étalement urbain.

Il convient en effet d'aborder cette question complexe avec nuances et détails.

Pour notre part, nous avons choisi de nous appuyer sur les éléments qui ont fait consensus depuis plusieurs années sur la reconnaissance du meilleur moyen de contrer l'étalement urbain, soit de travailler au **renforcement et à la consolidation des pôles résidentiels et économiques de l'île de Montréal, plus particulièrement ceux de l'est de l'île**.

En effet, ce qui fait consensus depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, c'est la préférence accordée par le gouvernement et les administrations publiques locales à la consolidation des zones urbaines de l'agglomération, ce qui se traduit par l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens, par le renforcement des pôles économiques et par l'utilisation optimale des investissements, des infrastructures et des équipements publics existants. C'est ce que le conseil des ministres avait adopté comme *Option d'aménagement* dès 1996. On touche ici dans cette option de consolidation l'idée que la meilleure façon de contrer efficacement, de manière durable, l'étalement urbain, c'est **le maintien et l'amélioration des milieux de vie et des lieux d'emplois existants**. En clair, travailler aux conditions pour résider et travailler sur l'île, c'est la stratégie privilégiée dans la lutte à l'étalement urbain.

Au chapitre du développement économique, c'est aussi cette même préférence pour la consolidation qui s'est trouvée plus récemment renforcée et précisée, en 2001, par le dépôt du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. A cette période, le conseil des ministres s'engageait – et engageait ses partenaires locaux, à reconnaître et à consolider, sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, une forme urbaine optimale fondée sur la présence de *six pôles économiques*.

Ces six pôles, doit-on le rappeler, sont pour la grande majorité situés sur l'île de Montréal. Parmi ces pôles, ces dernières années, celui d'Anjou figure *avantageusement parmi les plus performants*, tant au chapitre du **nombre d'emplois en terme absolu que de la croissance** de ces derniers.

Comme il se doit, le *projet de schéma d'aménagement de la CMM*, déposé en mars dernier et présentement à l'étude, s'inscrit évidemment dans la même perspective.

À l'échelle de l'île, le *Plan d'urbanisme de la ville de Montréal* adopté en novembre dernier confirme le parti de la consolidation, en axant ses priorités sur les secteurs établis, à transformer ou à revitaliser. En fait, qu'il nous soit permis de prendre la formule du Plan qui illustre parfaitement le parti de la consolidation : « *Il s'agit en fait de soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même* ».

Dans cette perspective, toute la question du parachèvement de l'autoroute 25 sera de considérer et d'évaluer comment la décision de parachever le réseau routier supérieur de Montréal peut être une contribution positive à l'amélioration des milieux de vie existants, à la consolidation de l'activité économique de l'est de Montréal et à accroître ainsi son attractivité. C'est à ce type d'exercice que nous nous sommes prêtés dans le cadre de l'élaboration de ce mémoire.

2. PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT

L'arrondissement d'Anjou est situé dans la partie est de l'île de Montréal. Il est bordé par les arrondissements de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles /Montréal Est au nord et à l'est, de Mercier/Hochelaga – Maisonneuve au sud et de Saint-Léonard à l'ouest.

Le territoire de l'arrondissement s'étend sur une superficie de 14 kilomètres carrés. Fait de la plus haute importance dans le cadre du débat actuel, Anjou est traversé par deux axes routiers majeurs, qui scindent en quatre le territoire : l'autoroute 40 dans l'axe est-ouest et l'autoroute 25 dans l'axe nord-sud.

Ce territoire est presque totalement urbanisé ; l'arrondissement est en effet développé à plus de 90 % dont environ la moitié est destinée à des fonctions industrielles. Nous reviendrons plus loin sur l'importance de ce pôle économique pour l'ensemble de l'agglomération.

À l'exception du Vieux-Anjou qui s'est développé dès les années quarante, l'urbanisation de l'arrondissement ne s'est véritablement amorcée qu'à partir des années cinquante. Et c'est la construction des autoroutes 40 et 25 qui a amené l'implantation d'activités industrielles et commerciales entraînant rapidement par la suite une importante densification résidentielle de notre territoire.

Aujourd'hui, il ne reste dans Anjou que très peu de terrains vacants qui pourraient être disponibles pour des fins résidentielles. Certains terrains industriels, du côté sud de l'autoroute 40, sont encore disponibles pour accueillir des nouvelles activités et de nouveaux emplois.

On le constate aisément, pour les dirigeants de l'arrondissement, pour l'essentiel, nos préoccupations concernent le maintien, la consolidation et l'amélioration des activités existantes, tant résidentielles qu'économiques.

3. PORTAIT DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

3.1 L'activité économique sur le territoire de l'arrondissement

Sur le territoire de l'arrondissement d'Anjou, la contribution au dynamisme du pôle Anjou / Mercier dont nous parlions plus tôt se manifeste de plusieurs manières, tant au niveau de la diversité des activités qu'à celui de la localisation adéquate, près des grandes infrastructures de transport.

On compte plus de 30 000 emplois dans l'arrondissement, soit plus de 2,6 % des emplois montréalais¹, regroupés au sein de 1 163 entreprises. De ce nombre, près de 9 000 emplois sont concentrés dans le secteur manufacturier dont principalement :

- la fabrication d'aliments (1164 emplois),
- le matériel de transport (1028),
- les produits métalliques (925),
- l'imprimerie (852)
- et le meuble (793).

Vient ensuite le secteur du commerce de gros qui concentre plus de 16 % des emplois de l'arrondissement (4 491 emplois), répartis de la manière suivante entre les types d'entreprises :

- grossistes-distributeurs de machines, de matériel et de fournitures (1127 emplois),
- grossistes-distributeurs de produits alimentaires, de boisson et de tabac (998) et
- grossistes distributeurs d'articles personnels et ménagers (993 emplois).

Pour sa part, le secteur de commerce de détail procure plus de 3700 emplois.

PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉS				
Grands secteurs	Entreprises		Emplois	
	<i>nombre</i>	<i>%</i>	<i>nombre</i>	<i>%</i>
Fabrication	200	17	8 898	33
Commerce de gros	195	17	4 491	16
Commerce de détail	230	20	3 739	14
Services administratifs, de soutien, de gestion, des déchets et d'assainissement	30	3	1 804	7
Transport et entreposage	32	3	1 616	6
Finances et assurances	53	5	1 415	5
Services professionnels et techniques	76	7	1 292	5

Source : recensement 2004, compilation DAUSE Anjou

Les activités industrielles sont en majorité concentrées dans le parc industriel et d'affaires d'Anjou, un des plus importants parcs industriels de l'île après celui de Saint-Laurent. Le parc industriel et d'affaires occupe une superficie de plus de 400 hectares et abrite plus de 500 entreprises, oeuvrant principalement dans le secteur manufacturier – plus de 200 entreprises – ou dans la distribution et les services – plus de 300 entreprises. Ces 500 entreprises offrent de l'emploi à près

¹ Arrondissement d'Anjou : **Profil socio-économique**. Septembre 2004.

de 22 000 personnes. Fait à souligner, c'est dans ce parc industriel qu'est concentrée la majorité des entreprises offrant plus de 100 emplois.

TAILLE DES ENTREPRISES						
	Arrondissement		Parc		Autres sites	
Nombre d'employés	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage	Nombre d'entreprises	Représentation en pourcentage
1 à 4	255	27 %	86	18 %	169	36 %
5 à 19	421	44 %	187	38 %	234	50 %
20 à 49	173	18 %	122	25 %	51	11 %
50 à 99	55	6 %	50	10 %	5	1 %
100 à 199	40	4 %	28	6 %	12	3 %
200 à 249	3	0,50 %	8	2 %	5	1 %
250 et plus	11	1 %	8	2 %	3	1 %
total	958	101 %	489	100 %	479	100 %

Source : Arrondissement d'Anjou, Recensement 2004, compilation DAUSE

Le parc dispose cependant de très peu de terrains vacants pour accueillir de nouvelles entreprises. **L'enjeu principal constitue, dès lors, le maintien des entreprises et des emplois qui y sont liés, en facilitant leur développement et leur rayonnement.**

Le pôle multifonctionnel de l'Est, situé à l'intersection des autoroutes 40 et 25, constitue, pour sa part, le plus important secteur d'affaires et de commerces de l'est de l'île. Il regroupe des tours d'habitation, des édifices à bureaux ainsi que le centre commercial les Galeries d'Anjou. Il convient de souligner que cet important pôle est le résultat des efforts constants de planification, dans la foulée des travaux menant à l'adoption d'un premier schéma de la Communauté urbaine de Montréal, au milieu des années quatre-vingt.

En réalité, cet ensemble de sites économiques sur le territoire d'Anjou est une partie importante de ce qui est aujourd'hui identifié comme le pôle Anjou – Mercier et constitue un élément stratégique – le deuxième plus important sur l'île en terme du nombre d'emplois et, à l'échelle régionale, devançant même celui de Laval en terme d'emplois – de la structure économique de la région montréalaise (voir tableau page 9).

3.2 *Importance du pôle économique Anjou - Mercier*

Le cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal nous permet de bien comprendre l'importance accordée au pôle économique Anjou. En effet, le cadre reconnaît le rôle structurant des six principaux pôles économiques à caractère international de la région ; ces pôles, déterminés sur la base de leur concentration d'emplois, d'entreprises et de services, ainsi que sur leur potentiel de croissance, concentrent à eux seuls plus de 700 000 emplois.

Parmi ces six pôles, celui d'Anjou – Mercier figure au **quatrième rang au nombre des emplois**, avec plus de 58 814 emplois répertoriés en 1999. Mais c'est surtout l'un des pôles qui a absorbé **les plus fortes croissances d'emplois, entre 1996 et 1999**, avec un accroissement de plus de 35 % de la main-d'œuvre ; plus significatif encore du potentiel de croissance, le corridor constitué des pôles Anjou – Mercier et Laval affiche, pour la même période, les croissances les plus fortes.

Dans cette reconnaissance du rôle structurant des pôles, le gouvernement va plus loin en suggérant que le cadre d'aménagement repose sur un concept d'organisation spatiale articulé autour d'un centre d'agglomération dynamique, de quartiers centraux revitalisés et de la concentration des activités économiques dans les six pôles prioritaires². Au cœur de ce concept d'organisation spatiale de l'agglomération, le gouvernement met l'accent sur la mise en réseau des pôles, par un service de transport efficace, et plus particulièrement de l'axe industriel est-ouest qui relie les pôles Saint-Laurent / Dorval, Centre-Ville et Anjou / Mercier.

Les orientations gouvernementales (comme par la suite le fera l'ensemble des instruments de planification stratégique, de planification urbaine ou de développement économique) insistent sur la **nécessité de consolider ces pôles d'emplois et d'établir entre eux les liens et les connexions nécessaires de manière à améliorer les échanges, à faciliter leur rayonnement et surtout à consolider l'armature économique de la région.**

Cette concentration des activités économiques de la région métropolitaine, dans les pôles existants, est favorisée afin d'éviter la dispersion des activités économiques sur l'ensemble du territoire, de rentabiliser les investissements, les équipements et les services existants et d'optimiser les dépenses publiques futures. Rappelons-le, cette option pour la consolidation, voire le renforcement des pôles économiques de la région s'inscrit dans l'optique d'un choix de consolidation des pôles existants, comme moyen de contrer le gaspillage des ressources inhérent à l'étalement des activités économiques.

² Gouvernement du Québec : **Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021**, juin 2001, page 67

Croissance de l'emploi, pôles économiques métropolitains, RMRM, 1996-1999				
	Pôles	Emplois 1996	Emplois 1999	Variations (%)
Pôles à caractère international	Centre-ville	243 213	296 720	0
	Saint-Laurent - Dorval	127 221	142 487	12 %
	Centre de Laval	36 799	50 047	36 %
	Anjou - Mercier	43 707	58 814	35 %
	Longueuil Nord - Boucherville	25 368	28 159	11 %
	Zone aéroportuaire de Mirabel	11 319	10 780	-5%
	Sous-total	487 627	587 007	20 %
Autres pôles	Saint-Laurent est- Marché Central	37 816	41 976	11 %
	Angrignon - Lachine	19 961	25 350	27 %
	Angus	5 657	6 279	11 %
	Pointe-aux-Trembles	15 460	17 161	11 %
	Ouest de l'île de Montréal	37 168	39 026	5 %
	Sous-total	116 062	129 792	12 %
	Total des pôles	603 689	716 799	19 %

Source : Gouvernement du Québec : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal, page 44

On comprend ainsi, compte tenu des enjeux économiques, mais aussi compte tenu des retombées sociales, notamment par le maintien et la création d'emplois, l'importance que nous accordons aux questions de transport. Cette question du transport nous préoccupe à deux égards :

- Pour des raisons de transport des biens et des marchandises, pour le bon fonctionnement des entreprises situées sur notre territoire et surtout pour le transport des personnes, pour l'accessibilité aux pôles commerciaux, aux pôles d'emplois et pour faciliter les liens entre leurs lieux de résidence et les différentes activités quotidiennes.

4. LA NÉCESSITÉ DE COMPLÉTER LE RÉSEAU AUTOROUTIER ET SES IMPACTS STRATÉGIQUES

4.1 *La question du transport : une vive compétition entre marchandises et personnes*

Dans le cadre du débat en cours, certains ont tendance à assimiler autoroute au seul transport des personnes. Dans les faits, on donne une vision réductrice de la question du transport en proposant une image du citoyen pour qui l'autoroute est le moyen privilégié de venir travailler à Montréal pour retourner résider, le soir venu, dans la banlieue périphérique. On croit décrire ainsi le phénomène de l'étalement urbain.

On admettra, nous l'espérons, que cette image ne reflète pas toute la réalité. Il conviendrait, pour obtenir une image plus juste des besoins justifiant un réseau routier efficace, de distinguer, dans un premier temps, le transport des marchandises et celui des personnes. On verra ainsi que la question du transport ne se pose pas que dans l'axe nord-sud mais que le transport routier sert à relier des pôles, des secteurs résidentiels et des secteurs d'emplois, qu'elle permet de relier des quartiers, de désenclaver des parties de l'île, etc. On le voit, la question est nettement plus complexe que l'image du citoyen qui retourne dans ses terres, le soir venu.

C'est d'ailleurs sur la base de ce type de considérations que le BAPE reconnaissait récemment la distinction entre les interventions sur le réseau routier et celles envisagées pour le transport en commun.

« L'amélioration du transport en commun au centre de l'agglomération et le développement d'autres modes de transport non motorisés auraient comme fonction de libérer le réseau routier supérieur, principalement des automobilistes se rendant à leur travail ou aux études. Cet allègement de la circulation permettrait une meilleure fluidité de la circulation pour le transport des marchandises.³ »

En résumant l'observation de la commission, on pourrait conclure que les solutions pour diminuer le parc automobile circulant sur les différents niveaux du réseau routier relèvent du transport en commun et que le réseau routier stratégique doit, pour sa part, contribuer au développement économique.

« La commission constate que les orientations du cadre d'aménagement visent à retirer du réseau routier en général et de la rue Notre-Dame en particulier des usagers utilisant leurs véhicules personnels pour se rendre à leur travail ou aux études. Il apparaît que les interventions favorables à l'amélioration du transport en commun devraient améliorer la fluidité du transport des marchandises en appui au développement économique du pôle Mercier – Anjou et des échanges avec l'axe industriel est-ouest. »⁴

Dans un deuxième temps, si on pose sérieusement la question de l'étalement urbain, on devrait réfléchir rigoureusement sur les effets d'un système déficient de transport. Il nous faut réfléchir aux

³ Bureau des Audiences publiques sur l'environnement, **Rapport d'enquête et d'audience publique : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le Ministère des Transports du Québec**, page 35.

⁴ idem

impacts causés par le réseau incomplet, insuffisant, discontinu qui génère, dans les quartiers de la ville, des effets importants de débordement. La distinction entre transport des biens et des personnes que nous proposons plus tôt nous amène ainsi à considérer qu'il n'y a pas que des véhicules automobiles qui transitent en grand nombre sur nos artères commerciales et nos secteurs résidentiels, mais aussi un nombre impressionnant de camions de toutes tailles. L'impact de cette circulation de transit est incontestablement une contribution majeure à l'étalement urbain.

Ce qui suit devrait servir à fournir davantage d'explications à ces questions complexes que sont le transport et l'étalement urbain.

4.1 Le transport des marchandises

La situation géographique exceptionnelle de Montréal a permis de confirmer le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, comme carrefour routier entre les régions du Québec, entre l'est du Canada et le continent nord-américain et comme porte d'entrée de l'Europe.

Dans le contexte où la concurrence entre les grandes villes du continent repose en grande partie sur leur rôle dans les échanges internationaux, les conditions favorisant le mouvement des marchandises deviennent d'importants facteurs dans la décision sur la localisation des entreprises.

Comme le souligne avec justesse le Comité interrégional pour le transport des marchandises⁵ **les tendances lourdes du développement économique, à l'échelle continentale, exigent de prendre appui sur le rôle historique et stratégique de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises :**

- de manière générale, l'accroissement du commerce dépasse celui de l'économie;
- la vocation exportatrice des régions du pays est en expansion ;
- la croissance des échanges avec les États-Unis est un facteur important dans la croissance de l'économie québécoise; la proportion des exportations vers ce pays atteignait 85.2 % en 1999.⁶

Dans ce contexte, c'est l'industrie du camionnage, plus que tout autre mode de transport, qui devient le véhicule privilégié des échanges, cette industrie assurant près de 65 % de la valeur des exportations hors frontières du Québec⁷. C'est pourquoi l'efficacité des réseaux de transport constitue une condition structurante, comme le confirme le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, pour renforcer les activités économiques et consolider les secteurs d'emplois.

Dans l'état actuel du réseau autoroutier, cet avantage qui a permis à Montréal de bénéficier - comme peu d'autres villes en Amérique du Nord - de la libéralisation des échanges, est menacé par la discontinuité, à des endroits stratégiques, du réseau autoroutier, entraînant d'importants

⁵ Le Comité interrégional pour le transport des marchandises a été mis en place par le Conseil régional de développement de l'île de Montréal afin de favoriser la position concurrentielle de l'agglomération comme plaque tournante du transport des marchandises sur le continent nord-américain. Le CITM regroupe des représentants des administrations locales, du milieu des affaires et syndical et des observateurs provenant du gouvernement.

⁶ CITM : **Les atouts et les forces de la région de Montréal pour le transport des marchandises**, Novembre 200, page 19.

⁷ CITM : L'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain, juin 2000, page 28.2000 : 28

problèmes de saturation et de congestion sur l'ensemble du réseau, tant supérieur que local et ce, pour une période qui s'étend bien au-delà des heures de pointe.

Les impacts de cette *perte de fonctionnalité du réseau autoroutier stratégique*⁸ sur le bon fonctionnement des entreprises sont innombrables : retards dans la livraison, augmentation des prix des biens livrés par la suite de l'accroissement des coûts des flottes, des ressources humaines, du combustible, etc. Ces considérations économiques qui ont une influence certaine sur la compétitivité de nos entreprises et de notre région.

Pour permettre à l'économie montréalaise de se maintenir au niveau actuel de performance, la fluidité dans le transport des marchandises devient un enjeu crucial. À défaut d'une correction majeure, en complétant le réseau encore incomplet, et en réparant ces discontinuités dans le réseau stratégique, nos capacités d'échanges avec les marchés extérieurs les moyens de mise en œuvre ***pour améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements des marchandises***, le prolongement de l'autoroute 25, par le biais d'un boulevard urbain ou autrement. Parmi les moyens supplémentaires proposés, on envisage même d'étudier la possibilité de mettre en place des mesures préférentielles à la circulation des camions le long de certains axes autoroutiers et d'élaborer une étude de circulation permettant d'identifier les impacts et les solutions pour la préservation d'une qualité adéquate de l'accès aux secteurs d'emplois.

4.2 La consolidation et le développement des activités économiques d'Anjou

Les activités économiques de l'arrondissement étant concentrées dans trois secteurs situés à proximité des infrastructures autoroutières, il est facile de considérer l'importance pour le transport des marchandises, des biens et des services, comme pour l'accessibilité des personnes à ces activités, d'améliorer les conditions de fluidité du réseau supérieur et local.

En effet, le parc industriel et d'affaires d'Anjou abrite essentiellement des entreprises manufacturières (plus de 200) et des grossistes et des entreprises de services – plus de 300 entreprises. Le parachèvement de l'autoroute 25 permettrait de consolider le positionnement concurrentiel et d'assurer le développement des entreprises qui y sont implantées.

Il en est de même du pôle multifonctionnel de l'Est, bordé par les autoroutes 25 et 40. Dans ce cas, les effets de débordement causés par la discontinuité des liens autoroutiers et par conséquent, la congestion en plusieurs endroits du pôle – sont des obstacles sérieux à la mise en valeur du secteur et à la densification souhaitée de certains espaces sous-utilisés.

Enfin, l'extension envisagée du parc industriel et d'affaires, sur les terrains temporairement utilisés par le golf et sur les derniers terrains vacants situés au sud de l'autoroute 40, dépend grandement de l'accès direct au réseau routier provincial.

⁸ Communauté métropolitaine de Montréal, **Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement**, mars 2005, page 40

4.3 Le transport des personnes

Désenclaver l'est de Montréal, relier les quartiers

Les différents niveaux du réseau de voiries, du réseau provincial au réseau local, ont aussi pour fonction de permettre aux personnes d'accéder facilement aux différents secteurs d'activités de la ville, pour les fins de travail, d'enseignement, de consommation ou de loisirs. C'est un fait malheureusement bien connu que le réseau artériel montréalais permet difficilement aux citoyens du nord-est de l'île d'accéder aisément à certaines parties de la ville, entre autres au Centre-ville et à la partie sud de l'est de Montréal.

En effet, la partie est de l'île de Montréal-Est caractérisée par une discontinuité dans la hiérarchie du réseau routier créée entre autres par le manque de liens routiers dans l'axe nord-sud. Il en résulte que plusieurs milieux de vie dans la partie nord de l'île se trouvent isolés des autres situés plus au sud. Il s'ensuit d'autre part que les liaisons entre ces milieux et les pôles d'emplois y sont très difficiles, notamment en raison de l'absence d'un réseau adéquat de transport collectif. Ce même phénomène d'enclavement s'applique aux entreprises situées dans les secteurs industriels de l'est de Montréal.

En l'absence des infrastructures de transport collectif, en attente notamment de la construction de la station de métro envisagée dans le pôle multifonctionnel, les Angevins utilisent de façon prioritaire l'automobile comme mode de transport utilisé afin de se rendre au travail. À peine 32 % de la population active de l'arrondissement utilise le transport en commun.

Ainsi, près de 60 % de la population angevine se rend au travail par automobile, venant ainsi augmenter le flot de véhicules sur les principales artères collectrices nord-sud et est-ouest de la Ville. Selon les projections avancées dans le Plan de transport de la Ville, la disponibilité du métro sur le territoire d'Anjou devrait facilement entraîner un accroissement significatif de la part modale du transport en commun.

« Le Tableau 10 montre l'importance de l'accessibilité à un mode lourd de transport collectif, en l'occurrence le métro, dans la distribution modale des déplacements. Quand il est possible d'accéder directement au métro à partir d'un immeuble résidentiel, le transport collectif accapare 50 % des déplacements et la marche, 25 %, ce qui laisse les derniers 25 % à l'automobile. À l'autre extrême, dans les secteurs éloignés des infrastructures lourdes de transport collectif, la part modale de l'auto atteint 90 % contre 2 % pour le transport collectif et 8 % pour les modes non motorisés⁹ ».

Ainsi, à terme, l'amélioration du transport en commun viendra donc alléger les problèmes de congestion due à une trop forte fréquentation du réseau par les automobilistes. En effet, la solution réside dans l'accessibilité à partir d'un mode lourd de transport collectif, comme le métro, comme l'indique l'observation suivante tirée du projet de plan de transport de la Ville de Montréal :

⁹ Plan de transport : 28.

« À mesure que la qualité de l'offre de transport collectif baisse et que la disponibilité d'espaces gratuits de stationnement progresse, la part modale du transport collectif à destination d'un pôle d'emplois chute. Dans les pôles situés au centre de l'île de Montréal, hors centre-ville – Saint-Laurent, Marché central, Angus, Mercier et autres –, la part modale du transport collectif est encore de l'ordre de 20 %. **Dans les pôles périphériques de l'île – Anjou, Dorval, Montréal-Est –, elle n'atteint pas 12 %** ». ¹⁰

Cependant, à ce moment-ci, c'est encore l'automobile qui domine pour ceux qui viennent travailler sur le territoire d'Anjou. C'est évidemment l'accessibilité générale aux sites d'emplois qui fait l'objet des préoccupations les plus importantes des employeurs. Mais, pour une bonne partie, la question concerne aussi le bassin de recrutement des entreprises, qui s'étend souvent bien au-delà des limites de la ville comme vous le confirmeront les industriels d'Anjou.

En l'absence d'un réseau artériel efficace entre le nord-est de l'île et les différentes parties de la Ville et de la région, ces automobiles s'ajoutent à la circulation provinciale et régionale, camions et automobiles, qui chaque jour, déborde dans Anjou, à défaut des liens autoroutiers pertinents. On sait que, pour les fins de travail et d'études, les déplacements se font en période de pointe du matin et de soir. S'ajoutant aux déplacements pour fins de transport des marchandises, on peut saisir l'ampleur du phénomène de congestion. On imagine aisément l'impact de la congestion sur la qualité de vie de ces employés : temps consacré de transport au détriment des activités familiales, de loisirs, stress, etc.

Ce dont on parle moins souvent et qui mérite – à notre avis – d'être souligné, ce sont les impacts négatifs de cette même congestion sur l'efficacité du transport collectif sur rue.

4.4 La congestion

La congestion est un phénomène vérifié empiriquement tous les jours par les usagers du réseau de transport. Considérer la question du transport autoroutier à partir du seul effet pendulaire, soit celui causé par le citoyen-banlieusard qui fait quotidiennement l'aller-retour entre le boulot et le dodo, est une vision très partielle du phénomène du transport. C'est cette même vision qui nous permet difficilement d'appréhender les impacts du phénomène de la congestion. Sur le plan analytique toutefois, pour mieux saisir l'ampleur du phénomène, il convient de clarifier deux aspects de la question : les causes de la congestion et la source du phénomène.

La première observation pertinente concerne **les causes de la congestion**. Dans une étude intitulée *la congestion routière et le transport des marchandises*, le Comité interrégional pour le transport des marchandises identifie **quatre catégories de problèmes** entraînant la dégradation des conditions de circulation :

- **les travaux ponctuels de rénovation sur le réseau autoroutier ;**
- **les incidents ponctuels;**
- **la conception défailante ou désuète des ouvrages du réseau** (absence d'accotements, localisation des entrées et des sorties et des zones d'entrecroisement, complexité des échanges, etc.)

¹⁰ Plan de transport : 30

- **la structure incomplète du réseau autoroutier** ; ceci limitant le choix des itinéraires et entraînant des chevauchements plus ou moins importants de circulation sur les artères situées à proximité.

La deuxième observation concerne **les sources de la congestion**. Ce qui rend le phénomène de la congestion une chose difficile à juguler, est qu'elle est le résultat d'une vive compétition entre deux types d'usagers : les automobilistes, pour des raisons diverses, et les camionneurs. La saturation actuelle du réseau est le produit de l'accroissement simultané du nombre d'automobiles et du nombre de camions. Cela peut paraître quelque peu simpliste comme affirmation, mais cela a malheureusement tendance à être trop souvent occulté quand on aborde la question du réseau autoroutier à partir d'une lecture sur l'étalement urbain.

Dans cette étude, la congestion récurrente en certaines heures de la journée, pour des périodes couvrant ainsi de plus en plus la plage horaire située entre les périodes de pointe, résulte pour beaucoup de la discontinuité du réseau. Le déversement sur le réseau local est aussi un impact directement attribuable à la même cause. C'est, à notre avis, ce dernier aspect qui doit être l'objet central de la réflexion en cours sur le parachèvement de l'A-25.

Impacts économiques

Pour les entreprises, la congestion chronique du réseau stratégique constitue une menace à leur viabilité, dans un contexte de vive compétitivité. Ce constat est applicable tant pour les industries du transport elles-mêmes que pour les industries qui dépendent du transport. C'est en effet, la qualité même du service à la clientèle qui est concernée, par la difficulté de respecter, les heures de livraison convenues des deux côtés de la chaîne d'approvisionnement.

Pour conserver une même qualité de service, les entreprises doivent absorber des coûts plus élevés, en raison de départs hâtifs ou de parcours plus longs, en regard des éléments suivants :

- augmentation des effectifs et hausse des frais de rémunération
- augmentation de la flotte
- augmentation des frais de carburants
- et, de manière générale, une utilisation moins efficace de la flotte de véhicules.

Au pire, les entreprises doivent envisager, pour demeurer rentables, une augmentation du prix de vente final des produits, des biens et des services.

La congestion est aussi la source d'un deuxième problème de très grande importance ressenti par les entreprises montréalaises : le bassin de recrutement de la main-d'œuvre est limité par le temps de transport nécessaire pour accéder aux lieux de travail. Si pour une part, la recherche d'une main-d'œuvre spécialisée peut exiger d'élargir le bassin de recrutement et, par conséquent, influencer le mode de transport, d'autre part, les insuffisances du réseau de transport collectif causent aussi problème pour la main-d'œuvre résidant sur l'île.

Dans une perspective de consolidation et de développement des quartiers centraux de l'agglomération, la localisation des entreprises et, par conséquent **leur maintien dans les pôles centraux est une stratégie incontournable contre l'étalement urbain**. Trop d'expériences passées ont éloquentement démontré que le déménagement hors de l'île des activités économiques

a entraîné le déplacement des populations résidentes et le déclin de plusieurs quartiers (Petite Bourgogne, zone industrielle du canal Lachine, etc.).

4.5 Le potentiel structurant du parachèvement de l'autoroute 25

Le rôle structurant des réseaux de transport est confirmé dans le *Plan d'urbanisme de la Ville* qui énonce, dans cette optique, deux objectifs relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises :

- la consolidation et la mise en valeur du territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés et
- la confirmation du rôle stratégique du transport par la consolidation des infrastructures existantes.

C'est en regard du premier de ces deux objectifs qu'un certain nombre d'interventions est identifié pour lier stratégiquement les secteurs de la ville par le parachèvement du réseau routier.

La carte du réseau routier proposé par le Plan d'urbanisme identifie les interventions projetées et potentielles pour l'ensemble du territoire montréalais par l'ensemble des partenaires, de la Société des ponts fédéraux à la Ville de Montréal en passant par le Ministère des Transports du Québec. On y distingue, sans égard à leur niveau de priorités ou au degré d'avancement des études, trois types d'interventions¹¹ :

- les interventions projetées
- les interventions projetées dont le tracé reste à préciser
- les interventions potentielles à l'étude.

Le parachèvement de l'autoroute 25 est identifié comme intervention potentielle. Le Plan suggère que l'analyse du scénario de cette intervention tienne compte des considérations suivantes :

- *« l'amélioration de la desserte des secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement;*
- *le désenclavement du secteur est de l'île ;*
- *l'intégration d'aménagements propices au transport collectif et au vélo ;*
- *la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa et Pie IX et*
- *la protection et la mise en valeur des milieux naturels... »*

¹¹ On retrouve, par exemple, le déplacement du corridor de l'autoroute Bonaventure dans le groupe des interventions projetées, tout en précisant le type d'études et de validation nécessaire à sa réalisation.

LE RÉSEAU ROUTIER		
Interventions projetées	Interventions projetées dont le tracé reste à préciser	Intervention potentielle à l'étude
Réfection de l'autoroute métropolitaine	Liens, boulevard Cavendish	
Boulevard urbain Notre-Dame		Parachèvement de l'autoroute 25
Divers échangeurs (Dorval, Turcot, Angrignon, des Pins, 40 et 20 et Morgan, de Salaberry, etc.)	Prolongation du boulevard Rodolphe-Forget	
Carrefour Remembrance		
Sherbrooke Est	Prolongation du boulevard de Pierrefonds	
Voie de service de la 40, ouest de l'île		
Parachèvement des boulevards Maurice Duplessis, Marien, Langelier, Jacques-Bizard, etc.		
Emprise de l'autoroute 440		
Déplacement de l'autoroute Bonaventure		
Transformation de l'autoroute de la Côte-de-Liesse		

Nous ne pouvons qu'être en accord avec les cinq préoccupations émises dans le Plan de la ville. Pour l'essentiel, ce sont les mêmes préoccupations qui ont guidé les débats menant à l'élaboration de notre Chapitre d'arrondissement de ce même plan et qui ont mené aux pistes d'actions et aux priorités identifiées dans ce document. L'examen en cours par la commission permettra certainement de raffiner les manières de répondre à ces préoccupations.

L'emphase mise, par l'administration de Montréal, sur la nécessité de la modernisation de la rue Notre-Dame ne doit pas faire oublier **que les deux interventions – la modernisation de la rue Notre-Dame et le parachèvement de l'autoroute 25 - sont complémentaires.**

Ces deux projets sont nécessaires et complémentaires et il s'agit maintenant d'envisager comment dans le temps les deux opérations finiront par **compléter la structure stratégique du transport.**

C'est cette vision globale qu'ont défendue, il y a quelques mois, les membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises, à l'occasion de la consultation de la Ville de Montréal sur le plan d'urbanisme.

« Le parachèvement des liens manquants du réseau autoroutier est une avenue privilégiée par les membres du CITM et fait partie de la recommandation 1 du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises.

L'absence d'un réseau complet d'autoroutes de contournement. [...] constitue un handicap à la fluidité des marchandises et à la qualité de vie des Montréal.¹²»

C'est ainsi que ce Comité, instance de concertation présidée par monsieur Claude Dauphin, membre du Comité exécutif de la Ville et à ce titre responsable du transport, et c'est ce comité qui relève de la Conférence régionale des élus de Montréal qui a conclu dans le même mémoire que, tout en souhaitant que la modernisation de la rue Notre-Dame soit réalisée préalablement. **Le parachèvement de l'A-25 est une priorité de leur approche globale et une condition de réussite du développement économique régional.**

Rappelons ici que les commentaires émis à cette occasion par le CITM sont en tout point conformes au *Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises* où le parachèvement de l'A-25 est identifié dans la **première recommandation du premier bloc de priorités.**

On comprend ainsi que les commentaires récents émis par le président du CITM portent moins sur l'appui au parachèvement que sur la séquence éventuelle d'événements menant à compléter le réseau routier supérieur de la région de Montréal.

¹² CITM, **Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de la Ville de Montréal sur le Plan d'urbanisme**, mai 2004, page 12.

5. LES ENJEUX DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

5.1 *Une condition pour la consolidation des quartiers de l'île.*

Offrir, maintenir et garantir aux résidents d'Anjou des milieux de vie de qualité, c'est le **fondement même d'une administration publique responsable**. Dans le dossier à l'étude, cette idée d'amélioration des milieux de vie – les pôles d'affaires, les artères commerciales et les secteurs résidentiels - exige **la libération du réseau local du transport lourd, de la circulation de transit et de l'ensemble des effets de débordements** causé par une infrastructure routière incomplète. Cette idée d'amélioration des milieux de vie – qui doit être au cœur des décisions publiques – exige la levée des obstacles à la mise en valeur des quartiers centraux.

Nous compléterons donc notre présentation en vous illustrant comment l'administration de l'arrondissement compte bénéficier des effets positifs du désenclavement, de la décongestion et de l'accessibilité plus aisée à son territoire. C'est ainsi que nous déploierons nos efforts afin de contribuer d'une part à améliorer la qualité de vie des quartiers de l'île de Montréal et incidemment à **contribuer aux efforts collectifs contre l'étalement urbain**.

Nous sommes en effet convaincus que la meilleure contribution à la lutte au gaspillage des ressources et des investissements publics est de **maintenir des emplois sur l'île et de fournir à notre population des milieux de vie agréables, décents et de grande qualité**. Le chapitre d'arrondissement, adopté récemment par notre conseil d'arrondissement, propose à cet effet quelques pistes d'action; le plan d'urbanisme comprend, pour sa part, des secteurs de planification détaillée situés dans Anjou. Nous les résumons dans les propos qui suivent.

5.2 *Une condition pour la consolidation des pôles économiques de l'arrondissement*

On a souvent évoqué ces dernières années que la croissance en cours dans la région montréalaise est le résultat d'une base économique équilibrée qui, à côté d'un secteur tertiaire de plus en plus important, a su conserver une base industrielle et manufacturière de qualité¹³. C'est dans cette perspective qu'on doit envisager le maintien, le développement et le rayonnement des pôles d'emplois (comme celui du parc industriel et d'affaires d'Anjou).

Dans cette perspective, l'arrondissement, en collaboration avec la Ville, a entamé des efforts rigoureux de planification des principaux pôles de développement économique et de création d'emplois du territoire.

Le développement du parc industriel et d'affaires

Voici pourquoi nous entendons prochainement procéder à la réalisation d'une étude de planification détaillée des terrains qui pourraient accueillir les nouveaux développements du parc industriel. La démarche concernera autant les terrains adjacents à la carrière Lafarge, au sud de l'autoroute 40 que les terrains situés au nord de cette même autoroute, dont la partie temporaire le

- l'aménagement d'une vitrine industrielle en bordure de l'A-40 ;

¹³ Communauté métropolitaine de Montréal, **Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement**, mars 2005, page 28.

- la gestion harmonieuse des interfaces avec les secteurs résidentiels ;
- la gestion des sols contaminés et la relocalisation du golf en périphérie du Bois d'Anjou.

L'aménagement du corridor du boulevard Bourget-Forget

À la limite de l'arrondissement, ce secteur est caractérisé par la présence de vastes terrains vacants, pour une superficie de plus de 180 hectares. Conjugué aux autres efforts d'amélioration du réseau routier, le prolongement du boulevard Bourget –Forget entre Henri-Bourassa et Notre-Dame améliorera l'accessibilité, pour répondre aux besoins de transports des personnes et des marchandises. La mise en valeur des terrains vacants du corridor permettra le développement à des fins d'emplois. Le même corridor pourrait aussi accueillir des voies réservées au transport collectif.

Dans le cadre de cet exercice de planification, l'arrondissement souhaite aussi trouver réponse aux préoccupations suivantes :

- le réaménagement de l'échangeur de l'A-40 ;
- la création d'une nouvelle porte d'entrée au parc industriel et d'affaires ;
- l'aménagement d'un accès au Bois d'Anjou;
- les relations avec les usages environnants.

Le pôle multifonctionnel de l'Est

Ce pôle d'envergure régionale fera l'objet d'un exercice de planification détaillée de portée pan montréalaise. Abrisant le centre commercial des Galeries d'Anjou, plusieurs tours à bureaux, des commerces de moyennes et de grandes surfaces et des secteurs résidentiels de bonne densité, le secteur peut être consolidé et davantage densifié. De plus, des efforts peuvent être consentis pour la mise en valeur générale du site qui, à l'intersection des principales autoroutes de la métropole, offre une très grande visibilité.

Le pôle dispose de peu de terrains vacants. Cependant, d'importants potentiels de densification sont envisageables sur le site des bâtiments qui peuvent être remplacés par des édifices de plus grande hauteur comme sur certains espaces de stationnement qui demeurent sous-utilisés, notamment du côté est du boulevard des Galeries d'Anjou.

Ce sont ces thèmes auxquels le Plan d'urbanisme veut répondre en proposant les orientations générales d'aménagement suivantes :

- « Intensifier et diversifier les activités afin de renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du secteur ;
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste ;
- Améliorer la desserte en transport collectif, notamment par le prolongement du métro jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou. :

De plus, l'arrondissement entend faire en sorte que les considérations locales suivantes soient considérées dans le cadre de l'exercice :

- la définition d'une nouvelle trame urbaine ;
- l'encadrement, par de nouvelles constructions, et l'amélioration de la convivialité du boulevard des Galeries d'Anjou;

- l'intensification du développement sur les terrains adjacents à l'autoroute 25 ;
- le développement d'activités culturelles et l'implantation d'un centre de congrès avec hôtellerie.

5.3 La préservation de la qualité de vie et l'amélioration des milieux résidentiels

L'arrondissement d'Anjou est composé de plusieurs milieux de vie de qualité, offrant une gamme des plus diversifiées de logements correspondant à toutes les catégories de ménages et de revenus, et dont chacun dispose d'une identité et des caractéristiques propres.

Pour conserver sa capacité d'attraction, à l'échelle de l'agglomération, l'arrondissement doit préserver la qualité de vie de l'ensemble de ces milieux de vie et particulièrement de ces secteurs résidentiels. En un mot, pour rester attractifs, les quartiers d'Anjou doivent être ...attractifs !

Dans cette optique, le chapitre d'arrondissement propose quelques pistes d'action pour préserver la qualité de vie et l'identité des milieux de vie. La mise en valeur du Vieux-Anjou, du secteur Central et l'intégration du réseau vert au milieu de vie sont des éléments stratégiques de consolidation de notre arrondissement.

6. CONCLUSION

Par la démonstration des impacts nuisibles causés par l'absence de liens autoroutiers nécessaires au bon fonctionnement de la ville, et surtout par l'illustration des effets positifs que pourrait susciter l'amélioration des conditions de transport des personnes et des marchandises, nous espérons avoir suffisamment démontré les éventuelles retombées positives du parachèvement de l'autoroute 25.

Nous voulons ainsi joindre la voix de la population angevine à celles nombreuses qui, depuis plusieurs années, réclament le parachèvement de notre réseau routier, en mettant très haut dans la liste des priorités, le parachèvement de l'autoroute 25.

Nous pensons ici bien évidemment aux autorités de la CMM qui vient, dans le projet de schéma d'aménagement et développement, de confirmer cet appui au renforcement des centres urbains, tout en insistant pour une meilleure fluidité des déplacements, fluidité qui serait selon eux gravement altérée par la discontinuité de certaines parties du réseau stratégique dont celle de l'A-25.

Nous pensons aussi aux membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises, composé de représentants politiques, institutionnels et privés, pour qui le parachèvement de la 25 est une priorité et une condition de réussite de l'agglomération¹⁴.

Le parachèvement de l'autoroute 25 s'inscrit de manière cohérente avec l'ensemble des outils de planification mis en branle, avec un certain succès, par les différentes administrations publiques. De l'*Option préférentielle d'aménagement et de développement*, au projet actuel de *schéma d'aménagement de la CMM*, les administrations ont multiplié les interventions pour encadrer le développement et contrer l'étalement urbain : zonage agricole, *cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, harmonisation des plans d'urbanisme et des schémas d'aménagement révisés, etc. Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 s'inscrit dans le respect de ces outils d'urbanisme et dans le parti pris de la consolidation des pôles centraux inscrits dans ces instruments.

¹⁴ CITM, *Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de la Ville de Montréal sur le Plan d'urbanisme*, mai 2004, page 14.

**Annexe :
Conception, design et aménagement de l'autoroute**

Deux préoccupations pour améliorer la fonctionnalité de l'ensemble du réseau de transport doivent être portées à l'attention des membres de la Commission.

Nous avons cru pertinent d'en faire part puisqu'elles concernent des aménagements dont on devra éventuellement tenir compte dans la conception finale du projet.

- La première concerne le prolongement du réseau vert de l'arrondissement et son raccordement avec le réseau pan montréalais.
- Une deuxième préoccupation a trait à l'intersection des boulevards Renaude-Lapointe et Henri-Bourassa dont il faudra tenir compte dans la conception de l'échangeur situé à l'intersection de l'autoroute projetée et de Henri-Bourassa.