

**215**

**DM57**

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-  
Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

CLD ANJOU

**CONSOLIDER L'EST DE L'ÎLE : UN ENJEU ESSENTIEL DU DÉVELOPPEMENT D'ANJOU**

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**

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>MISSION DU CLD ANJOU.....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT.....</b>	<b>4</b>
<b>3.1</b>	<b>Portrait social de l'arrondissement .....</b>	<b>4</b>
<b>3.2</b>	<b>La situation économique et l'emploi sur le territoire.....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>LES DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT D'ANJOU .....</b>	<b>8</b>
<b>4.2</b>	<b>Le réseau inachevé est un obstacle au développement économique .....</b>	<b>8</b>
<b>4.3</b>	<b>Le potentiel structurant du parachèvement de l'autoroute 25.....</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>LES ENJEUX DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 .....</b>	<b>11</b>
<b>5.1</b>	<b>Une condition pour la consolidation des quartiers de l'île .....</b>	<b>11</b>
<b>5.2</b>	<b>Une condition pour la consolidation des pôles économiques de l'arrondissement... </b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>12</b>

## 1. INTRODUCTION

Le Centre local de développement d'Anjou est heureux de prendre part au débat sur le parachèvement de l'autoroute 25. Notre Centre local de développement, il convient de le souligner dès le départ, vient à peine d'être créé. Cependant, les membres de notre Conseil d'administration sont d'avis que, sur la base des enjeux de développement qu'ils ont identifié depuis de nombreuses années que le projet soumis à la commission est un projet essentiel. Le parachèvement de l'autoroute 25 est une nécessité tant pour assurer le bon fonctionnement de notre territoire et la mise en valeur de plusieurs secteurs économiques et résidentiels que pour le maintien, le développement et le rayonnement des entreprises.

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

Nous avons en effet 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**.

Les membres du CLD d'Anjou sont en effet convaincus 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**. Cette option en faveur de la consolidation s'inscrit, à notre avis, parfaitement dans la lignée des interventions publiques, provinciale et municipale, développées depuis le dépôt par le gouvernement du Québec, il y a déjà quelques années, de l'Option préférentielle d'aménagement.

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*. À cette époque, le conseil des ministres s'est engagé – et a engagé 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 sont pour la grande majorité situés sur l'île de Montréal; parmi ces pôles, ces dernières années, celui d'Anjou figure avantagement **parmi les plus performants**, tant au chapitre du **nombre d'emplois en terme absolu que de la croissance** de ces derniers.

Le *projet de schéma d'aménagement de la CMM*, déposé en mars dernier et le *Plan d'urbanisme de la ville de Montréal* adopté en novembre dernier s'inscrivent dans la même perspective. Ainsi, à notre avis, 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 de nos 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. MISSION DU CLD ANJOU

Notre CLD est un organisme sans but lucratif géré par des gens du milieu et placé sous l'autorité d'un conseil d'administration représentant les différents partenaires locaux de l'économie et de l'emploi. Le CLD d'Anjou a pour objectif de favoriser un environnement propice au développement économique ainsi qu'à la création d'emplois durable à l'intérieur de l'arrondissement, et ce, en collaboration avec l'ensemble des partenaires de la région.

À court terme, le CLD d'Anjou deviendra un guichet multiservice où toutes les entreprises existantes où en devenir et les promoteurs de projets pourront trouver un soutien technique et professionnel et une aide financière pour la concrétisation de leurs projets de création d'emplois. Le gouvernement a confié le mandat aux CLD de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux afin de favoriser le développement de l'économie et la création d'emplois.

Dans cette perspective, les responsabilités de chaque CLD consistent à :

- Regrouper ou coordonner les différents services d'aide à l'entreprise et aux promoteurs d'entreprises par la concertation avec les organismes oeuvrant dans ce domaine et assurer le financement de ces services ;
- Élaborer, en tenant compte des stratégies nationales et régionales, une stratégie locale liée au développement de l'entrepreneuriat et des entreprises, incluant les entreprises de l'économie sociale ; et dans ce contexte, de manière précise, élaborer un plan d'action local pour l'économie et l'emploi et veiller à sa réalisation ;
- Agir en tant que comité consultatif auprès du centre local d'emploi (CLE) de son territoire et exécuter, sur autorisation du ministre, tout autre mandat provenant des ministères et organismes gouvernementaux concernés par le développement local
- Réaliser les mandats confiés en matière de développement économique local et de soutien à l'entrepreneuriat tel que définis par la Loi 34.

En misant sur le développement de l'économie et de l'emploi tout en se préoccupant des aspects sociaux, touristiques, commerciaux, industriels et culturels du territoire, notre CLD veut contribuer au développement de l'arrondissement sous toutes ses formes. C'est pourquoi le conseil d'administration du CLD d'Anjou, en partenariat avec l'arrondissement d'Anjou, veut favoriser le développement économique sur le territoire à partir de quatre axes de travail

- Favoriser et soutenir le développement des entreprises existantes
- Favoriser et soutenir l'émergence et le développement de nouvelles entreprises
- Instaurer des conditions facilitant la venue de nouvelles entreprises
- Assurer la concertation et la mobilisation des acteurs du développement économique

Dans ce contexte, les mandats particuliers assumés par le CLD sont essentiellement concentrés autour de deux types d'activités :

1. Le CLD d'Anjou offrira bientôt des programmes d'aide financière aux entreprises de l'arrondissement :
  - Le *Fonds des jeunes promoteurs* vise à stimuler l'entrepreneuriat auprès des jeunes et les aider à créer une première entreprise en leur offrant un support financier ;
  - Le *Fonds pour les entreprises d'économie sociale* vise à stimuler l'émergence de projets viables au sein d'entreprises d'économie sociale et soutenir la création d'emplois durable en leur offrant un support financier ;

- Le *Fonds local d'investissement* vise à stimuler l'entrepreneuriat en favorisant l'accès au capital de démarrage et d'expansion d'entreprises d'économie traditionnelle ou sociale.
2. Le CLD Anjou et l'arrondissement d'Anjou offriront aussi des services de première ligne d'accompagnement et de soutien technique auprès des entreprises existantes et nouvelles.
- Service aux entreprises existantes :
    - Aide à la recherche de terrains ou aide à la gestion, à la relocalisation, à l'exportation, à la recherche de partenaires financiers, à la relance, à l'expansion, etc.
  - Service aux nouvelles entreprises :
    - planification des étapes de développement, recherches d'informations, soutien technique à la gestion, analyse de marchés, références et renseignements, etc.

### 3. PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT

#### 3.1 *Portrait social 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. 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. Sa superficie est de 14 kilomètres carrés et présente une densité de 2793 habitants par kilomètre carré.

L'urbanisation de l'arrondissement s'est véritablement amorcée à partir des années cinquante par la construction des autoroutes 40 et 25 qui a suscité l'implantation d'activités industrielles et commerciales et une importante densification résidentielle de notre territoire. Le territoire d'Anjou est aujourd'hui presque totalement urbanisé ; l'arrondissement est en effet développé à plus de 90 % dont une grande partie est destinée à des fonctions industrielles. Il ne reste dans Anjou que très peu de terrains vacants qui pourraient être disponibles pour des fins résidentielles ou pour des activités économiques. Seuls certains terrains industriels, aux abords de l'autoroute 40, sont encore disponibles pour accueillir des nouvelles activités et de nouveaux emplois.

L'arrondissement compte plus de 38 000 habitants qui démontrent un fort sentiment d'appartenance envers leur communauté. Anjou a connu récemment une croissante démographique légèrement inférieure à celle de l'ensemble de la Ville (2,2 %). Sur le plan socio-économique, de manière générale, l'arrondissement d'Anjou présente un profil similaire au profil montréalais. Les revenus de la population sont comparables à la moyenne montréalaise, avec une différence significative en ce qui concerne la proportion de ménages se situant sous le seuil de faible revenu (21,6 % comparativement à 29 % pour l'ensemble de Montréal. Les données récentes montrent de plus une nette progression des conditions socio-économiques de la population d'Anjou.

### 3.2 La situation économique et l'emploi sur le territoire

On compte plus de 30 000 emplois dans l'arrondissement, soit plus de 2,6 % des emplois montréalais<sup>1</sup>, regroupés au sein de 1 163 entreprises. De ce nombre, près de 9 000 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) et le secteur de commerce de détail procure plus de 3700 emplois.

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

Source : recensement 2004, compilation DAUSE Anjou

L'arrondissement d'Anjou abrite un des plus importants parcs industriels de l'île, le deuxième après celui de Saint-Laurent, où est concentrée la majorité des activités industrielles. Le Parc industriel et d'affaires occupe une superficie de plus de 400 hectares et accueille plus de 500 entreprises, oeuvrant principalement dans le secteur manufacturier et dans la distribution et les services. À elles seules, les entreprises du Parc offrent de l'emploi à près de 22 000 personnes.

<sup>1</sup> Arrondissement d'Anjou : Profil socio-économique. Septembre 2004.

**TAILLE DES ENTREPRISES**

Nombre d'employés	Arrondissement		Parc		Autres sites	
	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 %
<b>total</b>	<b>958</b>	<b>101 %</b>	<b>489</b>	<b>100 %</b>	<b>479</b>	<b>100 %</b>

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

Le Parc dispose cependant de très peu de terrains vacants pour accueillir de nouvelles entreprises. Notre objectif de favoriser et soutenir le développement des entreprises existantes prend ici tout son sens. **L'enjeu principal constitue, pour Anjou, le maintien des entreprises et des emplois qui y sont liés, en facilitant leur développement et leur rayonnement.**

Pour sa part, le pôle multifonctionnel de l'Est, situé à l'intersection des autoroutes 40 et 25, 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. Il constitue, aujourd'hui le plus important secteur d'affaires et de commerces de l'est de l'île.

Dans les faits, ces deux secteurs économiques situés sur le territoire d'Anjou sont une composante importante de ce qui est aujourd'hui identifié comme le pôle Anjou – Mercier. Celui-ci 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.

Le *cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* a permis de confirmer l'importance économique de ce pôle. Le pôle Anjou – Mercier figure au **quatrième rang au nombre des emplois**, avec plus de 58 814 emplois répertoriés en 1999. Il s'agit aussi de l'un des pôles qui ont absorbé **les plus fortes croissances d'emplois, entre 1996 et 1999**, avec un accroissement de plus de 35 % de la main.

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 les pôles d'emplois de l'agglomération 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 option pour la consolidation, le renforcement et le rayonnement des pôles économiques de la région constitue à notre avis la manière la plus efficace de contrer le gaspillage des ressources inhérent à l'étalement des activités économiques.

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 plusieurs égards :



- Pour des raisons de transport des biens et des marchandises et pour le bon fonctionnement général des entreprises;
- 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. LES DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT D'ANJOU

##### 4.1 *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. Malheureusement, 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. En conséquence, 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 évidemment aux entreprises situées dans les secteurs industriels de l'est de Montréal.

Sans les infrastructures appropriées 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. 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.

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, et en attendant le prolongement du métro, ces automobiles s'ajoutent à la circulation provinciale et régionale, camions et automobiles, qui chaque jour, déborde dans Anjou.

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal reconnaît la nécessité de créer des nouveaux liens routiers nord-sud à l'est de l'autoroute 25 avec notamment l'axe Bourget-Forget et son raccordement avec l'autoroute 25, mais il faut en convenir, le lien le plus important à créer est incontestablement le parachèvement du réseau autoroutier avec le prolongement de l'autoroute 25.

##### 4.2 *Le réseau inachevé est un obstacle au développement économique*

Pour permettre à l'économie de l'arrondissement et de la Ville de Montréal de se maintenir au niveau actuel de performance, la fluidité dans le transport des marchandises devient un enjeu crucial autant pour assurer les liens internes entre les parties de l'arrondissement que pour développer les capacités d'échanges avec les marchés régionaux et extérieurs.

Pour les entreprises industrielles, la congestion chronique du réseau stratégique constitue une menace à leur viabilité et à leur compétitivité. De manière générale, pour conserver une même qualité de service des entreprises doivent absorber des coûts supplémentaires, en raison des temps de parcours allongés et ce, en regard de nombreux éléments : coûts supplémentaires du personnel, de la flotte, des frais de carburant, etc

Pour les entreprises commerciales, la congestion chronique est un obstacle au rayonnement de leur marché d'influence, permettant difficilement la concurrence avec les centres commerciaux situés à l'extérieur de l'île.

La congestion est aussi la source d'un deuxième type de problèmes de très grande importance, pour tous les secteurs économiques : le bassin de recrutement de main d'œuvre est en effet limité par le temps de transport nécessaire pour accéder aux lieux de travail.

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.

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.).

#### **4.3 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 pourquoi les intervenants de l'Est de Montréal appuient sans réserve les interventions visant à **compléter la structure stratégique du transport**.

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises, à l'occasion de la consultation de la Ville de Montréal sur le plan d'urbanisme, a éloquentement démontré la nécessité de compléter le réseau autoroutier :

*« 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.<sup>2</sup>»*

Ce Comité, instance de concertation qui relève de la Conférence régionale des élus de Montréal et qui regroupe les principaux acteurs concernés par le transport des marchandises, a conclu dans le même mémoire que, tout en souhaitant que la modernisation de la rue Notre-Dame soit réalisée rapidement, **le parachèvement de l'A-25 est une priorité de leur approche globale et une condition de réussite du développement économique régional.**

---

<sup>2</sup> 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*

Nous sommes 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.**

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

La croissance en cours dans la région montréalaise depuis quelque années 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 qualité<sup>3</sup>. Cette base industrielle est extrêmement dynamique dans Anjou. C'est pourquoi on doit encourager le maintien, le développement et le rayonnement des pôles d'emplois comme celui du Parc industriel et d'affaires d'Anjou. L'expansion de ce parc sur les terrains adjacents à la carrière Lafarge, au sud de l'autoroute 40 et sur les terrains situés au nord de cette même autoroute, dont la partie temporaire du Golf est une contribution importante à la consolidation de notre pôle industriel.

À la limite de l'arrondissement, le corridor du boulevard Bourget-Forget 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 le transport des personnes et des marchandises. La mise en valeur des terrains vacants du corridor permettra le développement à des fins d'emplois..

Le pôle multifonctionnel de l'Est, pôle d'envergure régionale, peut être consolidé, densifié et mis en valeur. Ce site qui, à l'intersection des principales autoroutes de la métropole, offre une très grande visibilité et peut faire une concurrence sérieuse aux centres commerciaux situés hors de l'île, contribuant ainsi à contrer les fuites commerciales.

---

<sup>3</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, **Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement**, mars 2005, page 28.

## 6. CONCLUSION

En vous rappelant les impacts nuisibles causés par l'absence de liens autoroutiers nécessaires au bon fonctionnement de notre arrondissement, et surtout en cherchant à vous illustrer les effets positifs que pourrait susciter l'amélioration des conditions de transport des personnes et des marchandises, nous espérons avoir suffisamment démontré les retombées positives du parachèvement de l'autoroute 25.