

# Mémoire

PRÉSENTÉ PAR

L'ARRONDISSEMENT D'ANJOU



À

LA COMMISSION DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN VALEUR DU  
TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT COLLECTIF

DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES

SUR LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL 2007

AOÛT 2007

## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Introduction .....	3
2. Présentation de l'arrondissement d'Anjou .....	4
3. Une volonté constamment réaffirmée depuis 1986.....	6
3.1 Les orientations d'aménagement de 1986 .....	6
3.2 Anjou, le résultat d'un développement soutenu .....	9
3.3 Le secteur de planification particulière des Galeries d'Anjou .....	10
4. Dossiers prioritaires.....	12
4.1 Prolongement de la ligne de métro N° 5 vers l'est.....	12
Le métro à Anjou : Un outil de développement territorial.....	12
Montréal opte pour le tramway .....	13
4.2 Le réseau autoroutier et le transport des marchandises.....	15
Montréal : Plaque tournante du transport des marchandises.....	15
La consolidation et le développement des activités économiques d'Anjou.....	16
4.3 L'aménagement du corridor Rodolphe-Forget (Bourget).....	18
4.4 Le parti pris en faveur du transport actif.....	21
5. Recommandations .....	22

# 1. Introduction

Dans le cadre de cette commission sur le Plan de transport de Montréal 2007, l'arrondissement d'Anjou souhaite faire part de ces préoccupations quant au développement du système de transport de l'Est.

D'entrée de jeu, nous souhaitons offrir notre appui aux objectifs stratégiques du Plan de transport de Montréal-2007:

- *« Offrir des conditions optimales de déplacement en terme de temps, de confort, de sécurité et de coût;*
- *Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;*
- *Améliorer la qualité de l'environnement;*
- *Soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise*
- *Planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire. »*

Conséquemment, l'arrondissement d'Anjou partage aussi la vision véhiculée à travers les différents chantiers, notamment en ce qui concerne :

- La priorité au transport en commun (les chantiers 4, 5, 9,12);
- Le réseau cyclable (le chantier 13);
- La charte du piéton (le chantier 14);
- La protection de la qualité de vie des résidents (le chantier 16);
- La sécurité des déplacements (le chantier 17);
- L'entretien et le parachèvement du réseau routier (le chantier 18).

Il y a toutefois certains éléments du Plan de transport de Montréal 2007 que nous jugeons inadéquats ; il y a aussi d'autres éléments qui devraient, à notre avis, se retrouver dans un Plan de transport et qui semblent manquants. Le présent mémoire est une présentation de ces préoccupations. Nous espérons que vous trouverez nos propositions bien-fondées et raisonnables. Nous vous offrons donc notre coopération dans l'atteinte de compromis entre nos besoins et désirs et ceux de la ville centrale.

## 2. Présentation de l'arrondissement d'Anjou

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, la Ville de 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.

Notre 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 et commerciales. 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. Mais, de manière générale, pour une bonne part, notre territoire est à peu près totalement développé.

En matière d'aménagement, de développement et par conséquent de transport, nos préoccupations concernent donc pour l'essentiel le maintien, la consolidation et l'amélioration des activités existantes, tant résidentielles qu'économiques.

C'est dans cet esprit que s'est constitué, au cours des dernières décennies un des plus importants pôles économiques de l'agglomération. Notre intervention aujourd'hui s'inspire, vous le verrez bientôt, de cette idée de constituer un pôle multifonctionnel de première importance.

Ce pôle multifonctionnel de l'Est, situé à l'intersection des autoroutes 40 et 25, constitue déjà le plus important secteur d'affaires et de commerces de l'est de l'île. Il regroupe des tours d'habitations, des édifices à bureaux ainsi que le centre commercial les Galeries d'Anjou. Ce que nous tenons à vous souligner, c'est 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, ce qui est aujourd'hui identifié comme le pôle Anjou – Mercier constitue une composante stratégique de la structure économique de la région montréalaise et est devenu, à l'échelle régionale, le deuxième plus important secteur en terme du nombre d'emplois, devançant même celui de Laval.

### 3. Une volonté constamment réaffirmée depuis 1986

#### 3.1 Les orientations d'aménagement de 1986

Pour bien comprendre nos propos, il faut faire un court retour dans l'histoire. En décembre 1987, la Communauté urbaine de Montréal adoptait le schéma d'aménagement, après dix ans d'études rigoureuses et de discussions entre les élus de l'île. Le concept décrit dans ce schéma qui, nous tenons à le souligner, est encore aujourd'hui en vigueur, s'articulait alors autour des quatre thèmes principaux :

1. la hiérarchisation des pôles d'activités;
2. la structuration industrielle;
3. la densification du développement résidentiel autour des équipements et des infrastructures existants;
4. et la question du patrimoine naturel et bâti.

C'est sur le premier élément que nous souhaitons attirer l'attention des membres de la commission. C'est en effet à ce chapitre que le Schéma confirmait une hiérarchie du développement de l'île: il proposait de distinguer, sur l'île, quatre types de pôles de développement :

- les pôles d'équipements communautaires à caractère de quartier;
- les pôles commerciaux, éléments structurants du tissu urbain;
- les sous-centres;
- le centre-ville.

Anjou y est donc identifié comme sous-centre; en fait, un des quatre sous-centres de l'île. On a malheureusement tendance à oublier ce que recelait cette notion de sous-centre. Rappelons brièvement ce qu'il en était :

*« Bien situé géographiquement aux extrémités de l'île et dans la zone centrale, facilement accessible, il devrait, au-delà des équipements tertiaires existants, regrouper une gamme d'équipements socioculturels et de loisirs pouvant servir de cadre d'animation au bassin de population avoisinant. »*

En un mot, des centre-villes en devenir. On reconnaissait ainsi qu'une localisation privilégiée, une desserte efficace d'un réseau de transport routier, une masse

critique de fonctions les plus diverses et surtout un important potentiel de développement était présent dans quelques parties de l'île.

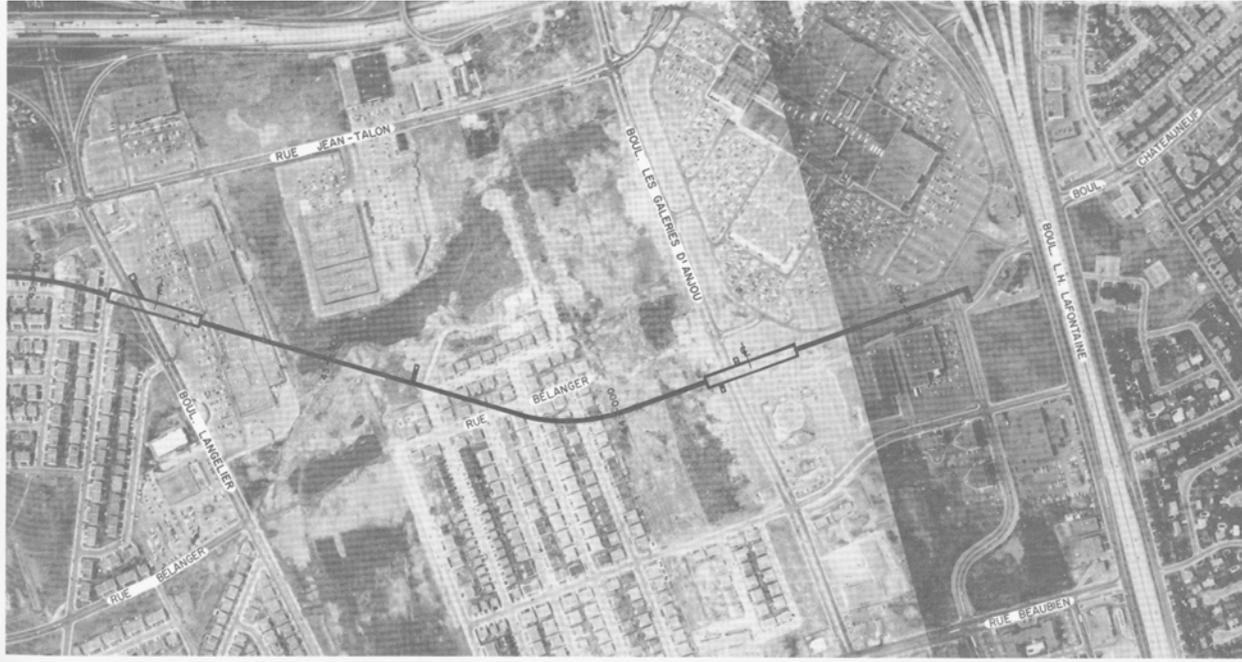
Tout au long du document, les objectifs et les orientations découlant de ce concept d'aménagement venaient confirmer la vocation de ces sous-centres. Par exemple, la carte des *Affectations* décrivait les sous-centres comme zone d'activités de commerces de détail, zone de commerces de services et de bureaux et aires d'activités mixtes. Bref, un ensemble de fonctions propres à un centre-ville.

La carte de *Séquence de développement* allait dans le même sens en identifiant le sous-centre Anjou comme zone à développer en priorité.

La *carte du réseau routier* montrait le prolongement du boulevard Bourget-Forget. Et finalement, la *carte du réseau de transport en commun* illustrait les projections de développement des trains de banlieue et de métro. On y voyait alors clairement l'intention de prolonger la ligne 5, pour aboutir à Anjou. On est alors en 1986.

Anjou a endossé ces orientations. Plus encore, Anjou a fait en sorte que le schéma d'aménagement se réalise. C'est devenu en quelque sorte notre plan de match et nous sommes fiers de dire aujourd'hui que nous avons mis en place tous les éléments et avec un succès certain, on a développé un centre de grande envergure.

En effet, nous avons depuis 1987 fait preuve d'une volonté politique constamment et fermement réaffirmée dans le but de mener à terme les orientations et de préparer littéralement le terrain pour accueillir les projets et les activités prévues au schéma de 1987. Nous avons posé les gestes nécessaires pour accueillir les réseaux de transport annoncés, pour accueillir le prolongement souhaité du métro et pour doter l'est de l'île d'un sous-centre dynamique.

**Photo aérienne, 1984**

(Tirée du *Rapport ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la Communauté urbaine de Montréal*, 1984)

**Photo aérienne, 2005**

### **3.2 Anjou, le résultat d'un développement soutenu**

Résumons brièvement la vigueur du développement du pôle d'Anjou, depuis l'adoption du schéma d'aménagement de la CUM :

- en vingt ans, 3 000 logements ont été construits dans le sous-centre des Galeries d'Anjou;
- dans les seuls dix dernières années, c'est plus de 2 000 logements que la zone a accueilli, dans le secteur compris entre les rues Beaubien et Bélanger;
- cette augmentation du parc immobilier, près de 300 millions \$ d'investissements, a contribué, pendant cette période, à une croissance de plus de 150 000 000\$ au rôle d'évaluation.

Au plan d'urbanisme de Montréal, adopté en novembre 2004, la synthèse des orientations pan-montréalaises décrit les activités qui nous permettront de poursuivre dans cette même voie :

- dans l'axe du boulevard des Galeries d'Anjou, au sud de l'autoroute 40, le Plan d'urbanisme confirme le secteur d'affaires et de commerces en proposant une densification et une diversification des activités;
- au centre de ce secteur, au chapitre du transport collectif, on y prévoit (disons plutôt qu'on confirme de nouveau) le prolongement du métro et l'implantation d'une station de métro sur le boulevard des Galeries d'Anjou;

Dans le même document, au chapitre de la densité et des hauteurs, les orientations confirment bien les tendances observées depuis quelques années (Coefficient d'occupation du sol de 4 et hauteur permise jusqu'à 15 étages).

### **3.3 Le secteur de planification particulière des Galeries d'Anjou**

Le Plan d'urbanisme permet même d'anticiper des résultats encore plus vigoureux. En effet, dans la section portant sur la planification détaillée qui, comme on le sait, permet une approche intégrée à certaines parties du territoire qui présentent des problématiques particulières, on y identifie le secteur des Galeries d'Anjou.

Le pôle des Galeries d'Anjou y est décrit comme secteur en voie de consolidation (tant pour les fins commerciales que résidentielles) dont la localisation à très forte visibilité et la très grande accessibilité contribuent à son important potentiel de mise en valeur et de densification.

On y décrit aussi précisément les orientations souhaitées :

- l'intensification et la diversification des activités, pour renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du secteur
- l'accroissement souhaité des piétons et des cyclistes
- et – on serait porté à dire, surtout – l'amélioration de la desserte en transport collectif, entre moyens, par le prolongement du métro jusqu'au boulevard Des Galeries d'Anjou.

La même section du Plan pose aussi certains constats sur certains problèmes d'aménagement – constats que nous partageons, sur lesquels nous travaillons avec rigueur et pour lesquels nous souhaitons la collaboration de la Ville centrale:

- le réaménagement des grandes surfaces de stationnement et leur mise en valeur pour des fins de développement (voir plan de mise en valeur des terrains);
- l'enfouissement souhaité de la ligne de transport d'énergie électrique;
- l'aménagement paysager de l'ensemble du secteur;
- l'accueil d'équipements publics et institutionnels pour confirmer le rôle de moteur économique et stratégique;
- et les problèmes de congestion actuels et projetés après la construction du métro.

On remarque donc la constance des orientations depuis 1986. On serait porté à dire que ces orientations ayant été constamment reconfirmées depuis 1986, nous nous attendrions à ce que des actions concrètes soient rapidement mises en branle.

C'est, après cette longue introduction, ce qui nous amène maintenant à aborder spécifiquement, nos principales préoccupations à l'égard du Plan de transport.

Nous espérons ainsi vous avoir démontré à quel point tout notre développement, la consolidation de notre pôle, comme l'atteinte de sa pleine maturité, repose sur des questions de transport.

## 4. Dossiers prioritaires

Quoique nous soyons en accord avec les principes et les orientations du Plan de transport 2007, certains éléments de celui-ci nous préoccupent particulièrement et feront l'objet d'une discussion plus approfondie. Nos dossiers prioritaires sont :

1. le prolongement de la ligne No 5 de métro vers l'est jusqu'au boulevard de Galeries d'Anjou.
2. le parachèvement de l'autoroute 25
3. le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget /Bourget

### ***4.1 Prolongement de la ligne de métro N° 5 vers l'est jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou***

Maintenant plus de 20 ans après l'élaboration du schéma d'aménagement de la CUM, le prolongement de la ligne N° 5 de métro vers Anjou semble encore un projet lointain. Rappelons que lors des consultations publiques sur l'extension de la ligne de métro N° 5 en 2002, nous avons clairement démontré encore une fois la nécessité de compléter cette ligne de transport. Tel que mentionné dans la section précédente, le développement de notre territoire c'est fait dans l'optique de créer un sous-centre ville et ainsi nous avons réussi à augmenter suffisamment notre densité et notre importance au niveau de l'économie régionale pour justifier l'implantation d'une station de métro.

#### **Le métro à Anjou : Un outil de développement territorial**

Il est évident toutefois que notre centre-ville n'est pas complet. 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.

**Nous espérons donc que l'établissement d'une station à Anjou saura faire du transport en commun un outil de développement territorial et non seulement un moyen d'accéder au centre ville de Montréal.**

Malgré nos efforts, il est évident que le prolongement du métro vers l'est n'est pas prioritaire dans le Plan de transport. En particulier, le phasage des projets d'extension de la ligne 5 nous démontre que le métro d'Anjou ne sera construit avant au moins 10 ans malgré le fait que l'extension de St-Michel à Pie-IX devrait être complétée dans les prochaines années. Les raisons pour ce choix sont absentes du rapport.

Il nous est clair par contre que l'extension de la ligne 5 jusqu'à sa station terminale en une phase serait un choix plus économique pour les montréalais, tout comme la décision d'établir les trois nouvelles stations vers le nord sur la ligne 2 vers Laval. De même, nous croyons que la ligne 5 de métro pourrait éventuellement desservir tout l'est de la ville allant jusqu'à Rivière-des-Prairies.

### **Montréal opte pour le tramway**

Malgré l'opportunité de consolider le développement du sous-centre Anjou et de donner priorité à un projet à compléter depuis plus de 20 ans, le Plan de transport opte pour l'établissement d'un tramway.

« (...) ainsi pour seconder, voire compléter le métro, Montréal compte sur la mise en place d'un réseau de tramways et de services rapides par bus (SRB) en site propre. Ce réseau viendra renforcer la desserte de la partie centrale de l'île, où se trouve la plus grande densité de population et d'emplois » (p.54)

Quoique

en profond désaccord avec l'importance mise sur ce projet, nous sommes conscients des bienfaits de ce mode de transport. Par contre, encore une fois, nous demandons à la commission de considérer le niveau de priorité donné à ce projet, qui, au détriment de la finalisation du circuit de métro, sera établi dans des endroits déjà desservis par une gamme de moyens de transport, soient principalement les quartiers centraux de Montréal.

La première phase de l'établissement du tramway devrait être dans les prochaines années, suivie des phases 2 et 3 dans les 5 ans à suivre pour un coût total de 985

millions de dollars. Quant à lui, le prolongement du métro jusqu'à Anjou coûtera environ 945 millions de dollars (incluant 5 stations). À des coûts semblables, pourquoi ne pas compléter un projet prévu depuis de nombreuses années? L'implantation du tramway dans le centre ville démontre notre adhésion à une **mode** en transport collectif. Il reste à voir si cette initiative saura augmenter significativement l'utilisation du transport en commun.

Il nous est évident que le prolongement de la ligne 5 de métro jusqu'à Anjou sera un investissement sûr, pouvant accélérer le développement de notre territoire et concrétiser notre rôle comme sous-centre de la région métropolitaine. De plus, nous croyons que la ligne 5 pourrait devenir dans un avenir assez rapproché, un corridor universitaire d'importance ce qui augmenterait l'achalandage sur cet axe de façon marquée.

Enfin, le prolongement de la ligne de métro numéro 5 doit donc être envisagé dans une démarche visant à accélérer la réalisation des objectifs du plan d'urbanisme. Il s'agit d'un investissement qui mérite d'être évalué en prenant compte des retombés économiques qu'il entraînera. **L'échéancier de sa réalisation pourrait ainsi s'en retrouver à plus court terme. Ce prolongement permettrait de maximiser la rentabilité de la ligne 5 et une meilleure répartition des usagers sur les différentes lignes.**

## 4.2 Le réseau autoroutier et le transport des marchandises

D'entrée de jeu, nous déplorons l'absence de toute mention du **parachèvement de l'autoroute 25 dans le Plan de Transport de Montréal**. Son importance stratégique pour le développement continu du pôle des Galeries d'Anjou nécessite une attention particulière. Nous trouvons aussi que la section *Les déplacements à vocation économique et le transport de marchandises* ne donne **pas assez de poids aux problématiques du transport des marchandises**, qui de toute évidence, ont un impact prononcé sur la santé économique de la Métropole.

### Montréal : Plaque tournante du 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 marchandises 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.

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 Québec. 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 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* 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.*

## **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 permettra 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.

De notre point de vue, d'importantes activités de réaménagement donc devront être effectuées dans l'axe de l'autoroute 25. En particulier, nous croyons fortement à la nécessité de l'aménagement de voies de service au nord de l'autoroute 40 le long de la 25. Ceci permettrait l'accès routier à basses vitesses entre nos secteurs nord et sud et diminuerait la congestion.

### **4.3 L'aménagement du corridor Rodolphe-Forget/ Bourget**

À la limite est de l'arrondissement, le secteur est caractérisé par la présence de vastes terrains vacants, d'une superficie de plus de 180 hectares. Conjugué aux autres efforts d'amélioration du réseau routier, le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget/Bourget 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 plan de transport, on résume le projet de prolongement du boulevard Rodolphe-Forget/Bourget comme suit :

« Un nouvel axe routier de plus de quatre km entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sherbrooke sera construit dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget/Bourget et de la rue George-V. Ce projet sera réalisé au rythme du développement urbain du secteur et permettra le rabattement des rues collectrices, l'amélioration de la desserte par autobus en améliorant les parcours et le développement de la grille artérielle de l'Est. » (p.100)

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

- la localisation de l'axe;
- l'impact sur la qualité de vie de nos résidents.

Dans le Plan de transport ainsi que dans le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal, le tracé exact du futur boulevard Rodolphe-Forget/Bourget semble encore incertain. L'emplacement de cet axe structurant pour l'est aura de toute évidence un impact marqué sur l'efficacité du système de transport Montréalais.

**À cet égard, le conseil de l'arrondissement d'Anjou a unanimement résolu que le corridor en question doit être localisé sur le côté est de la carrière.** L'axe Rodolphe-Forget/Bourget doit relier impérativement le tronçon déjà existant de Rivière-des-Prairies afin que ce futur boulevard devienne un corridor Nord- Sud important de communication pour la partie Est de l'île de Montréal devant ainsi

relier Henri-Bourassa à la rue Notre-Dame et ce, à travers les terrains de la carrière Lafarge ainsi que de la raffinerie de la compagnie Shell Canada.

Ces observations qui ont fait l'unanimité à notre Conseil permettraient adéquatement de mettre en valeur les terrains vacants au sud de l'autoroute 40 et la partie temporaire du Golf Métropolitain en donnant accès à ces sites, tout en permettant la création d'une trame verte ininterrompue vers le sud.

Cette localisation à l'est de la Carrière permettrait de plus l'accès routier au Bois d'Anjou, objectif du chapitre d'arrondissement du plan d'urbanisme de la ville de Montréal.

Nous sommes conscients que la présence de la carrière Lafarge à cet endroit représente certes une contrainte avec laquelle il s'agit de composer, sans exclure aucune responsabilité, y compris celle de l'utilisation de l'emprise de la route actuelle qui traverse cette propriété dans sa partie extrême est. Par contre, ce scénario nous semble bénéfique autant pour les gens d'Anjou que pour, entre autres, les promoteurs du site Contrecœur. En effet, **il est évident que le scénario du corridor Rodolphe-Forget/Bourget à l'est de la Carrière Lafarge offrirait une qualité de vie accrue pour l'ensemble des secteurs résidentiels de l'Est de l'île et ainsi permettrait d'opérationnaliser les principes du 16<sup>e</sup> chantier du Plan, soit de « redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient »**. En particulier, cette localisation permettrait l'aménagement d'un parc prévu pour le secteur sud-est du territoire de l'arrondissement d'Anjou.

L'arrondissement d'Anjou s'exprime donc tout à fait en accord avec le besoin de la réalisation de ce lien routier. Il estime cependant que le plan de transport ne doit pas conclure déjà aussi rapidement à sa localisation dans l'axe de la rue George-V. Il y aura donc lieu en ce sens de nuancer le texte de ce document dans le sens de ce qui a été fait au plan d'urbanisme. En identifiant spécifiquement l'axe George-V, le plan de transport interfère avec la réflexion actuellement en cours et va à l'encontre des préoccupations à la base du plan de transport, de préservation de la qualité de vie des secteurs résidentiels. Au lieu, **nous proposons que le futur corridor se positionne dans l'axe de la rue Lakefield**, déjà conçu pour le transport des marchandises.

Enfin, nous l'avons dit : l'arrondissement d'Anjou joue un rôle économique de premier plan dans l'Est. Le succès de ce pôle régional dépend d'une croissance continue dans les secteurs industriels et d'affaires. Disposant de peu de terrains

vacants sur son territoire, l'évolution du développement nécessitera une extension au nord et au sud de son parc industriel et d'affaires, soit dans la partie temporaire du Golf Métropolitain ainsi que sur les terrains vacants situés au sud de l'autoroute 40. Le développement de ces secteurs est intimement lié au prolongement du boulevard Rodolphe-Forget/ Bourget à l'est de la Carrière Lafarge.

#### **4.4 Le parti pris en faveur du transport actif**

Nous sommes tout à fait en accord avec le Plan de transport quant à l'amélioration du réseau cyclable. En particulier, **nous supportons les efforts de créer un lien nord sud à travers notre territoire raccordé à notre réseau existant.** Il reste à préciser l'emplacement de cette future piste afin d'éviter tous conflits et assurer la sécurité des utilisateurs du réseau aux intersections achalandées, telles que celles d'Henri-Bourassa et de l'autoroute 25. Nous nous mettons donc à votre disposition afin d'élaborer le parcours de cet axe et suggérons d'emblée que celui-ci soit en emprise propre, particulièrement lors de la traverse des liens routiers majeurs (particulièrement de l'autoroute 25). Il serait donc possible de concevoir l'aménagement de passerelles au-dessus de ceux-ci.

De plus, nous sommes aussi conscients de l'importance de la marche dans l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de transport. Nous avons effectué et continuons d'effectuer de nombreux projets pour sécuriser nos intersections des plus achalandées et difficilement accessibles et de *piétonniser* nos artères commerciales les rendant plus attrayantes pour la marche. En particulier, le secteur des Galeries d'Anjou a déjà fait l'objet de certaines améliorations. **La finalisation de ce projet repose cependant sur l'implantation du métro à l'intersection de la rue Bélanger et du boulevard des Galeries d'Anjou.** Un projet qui va sans doute accroître l'achalandage pédestre de notre centre-ville.

Enfin, nous sommes favorables à l'implantation des deux stations de train de banlieue sur notre territoire. Afin d'en maximiser l'utilisation, Il s'agira par contre de repenser le réseau d'autobus de l'Est. En particulier, nous croyons que ce projet aura un impact prononcé sur l'utilisation du transport en commun par les employés de notre parc industriel. Il sera donc important de créer des liens directs entre les stations de train et ces pôles d'emplois.

## 5. Recommandations

En terminant, Anjou souhaite offrir, encore une fois, son appui aux objectifs stratégiques du Plan de transport de Montréal. Nous applaudissons l'audace que vous avez démontrée dans l'élaboration d'un Plan qui, sans doute, équipera Montréal des outils nécessaires pour affronter les défis des années à venir.

Nous souhaitons aussi réitérer de façon simplifiée nos recommandations principales suite à notre réflexion exhaustive sur le développement de notre système de transport.

Premièrement, **nous croyons fortement que le prolongement de la ligne 5 jusqu'à Anjou, prévu depuis plus de 20 ans, doit être réalisé dans les 5 ans à venir.** La consolidation de notre centre-ville en dépend. Le réseau de métro doit donc être complété avant l'implantation du tramway.

Ensuite, nous sommes, de toute évidence, en accord avec la réalisation du boulevard Rodolphe-Forget/Bourget. Cet axe est d'une importance capitale pour la mise en valeur des terrains vacants de notre territoire à des fins industrielles. Cet axe donnera aussi accès au bois d'Anjou, dernier milieu naturel de l'arrondissement.

Quant au tracé exact de ce lien routier, **nous sommes fortement de l'avis que le futur boulevard doit passer à l'est de la Carrière Lafarge**, tant pour la protection de la quiétude de nos résidents que pour celle des futurs résidents du site Contrecoeur. De même, **nous croyons que le boulevard Rodolphe-Forget/Bourget doit passer dans l'axe de l'avenue Lakefield**, déjà conçu pour le transport des marchandises, et non de l'avenue George-V.

Nous sommes donc à votre disposition afin de concrétiser et de coordonner les nombreux projets élaborés dans le Plan et vous remercions de cette opportunité de s'exprimer sur le Plan de transport de Montréal.