

**PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

**MÉMOIRE DÉPOSÉ À LA
COMMISSION SUR LE SCHÉMA
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE
L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

DÉPOSÉ PAR

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LaSalle

PRÉSENTÉ PAR

MARIE-CLAUDE DAURAY, DIRECTRICE GÉNÉRALE

LE 12 NOVEMBRE 2014



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	2
PRESENTATION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LASALLE	3
MANDATS.....	3
MISSION.....	3
LE PORTRAIT ECONOMIQUE DE LASALLE	3
UN MILIEU D’AFFAIRES GAGNANT	3
AU CENTRE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT.....	4
LA PROBLEMATIQUE D’ENCLAVEMENT DE LASALLE	4
DANS LE SECTEUR COMMERCIAL	4
DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL.....	5
DANS LE SECTEUR INSTITUTIONNEL.....	5
SOLUTION PROPOSÉE	6
DEVELOPPEMENT FUTUR DU SECTEUR TURCOT.....	6
TRAVAUX ET INQUIETUDES DES ENTREPRISES ET INSTITUTIONS LASALLOISES EN MATIERE DE TRANSPORT	7
CARREFOUR ANGRIGNON.....	7
LA BRASSERIE LABATT DU CANADA.....	7
ROBERT TRANSPORT	8
AUTOBUSTRANSCO.....	8
CENTRE DE TRANSPORT STM LASALLE.....	9
SCHEMA D’AMENAGEMENT ET TRANSPORT EN COMMUN A LASALLE	10
CONCLUSION	11

INTRODUCTION

Le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal arrive à point nommé alors que de nombreux projets sont en processus de développement un peu partout à travers l'île de Montréal. L'occasion de prendre connaissance des orientations et des besoins des administrations locales et de celles de l'agglomération en matière d'aménagement du territoire est donc bien choisie.

Dans l'arrondissement de LaSalle, les projets de développement résidentiels, institutionnels, industriels et commerciaux sont nombreux. Les efforts sont mis pour favoriser le meilleur milieu de vie possible à ses résidents et pour stimuler l'attraction d'entreprises nouvelles, le maintien de celles déjà en place et la satisfaction de leurs employés. Les efforts ont jusqu'ici porté fruit puisqu'entre 2009 et 2013 :

- plus de 145 000 000 \$ ont été investis dans le développement de projets résidentiels
- 78 500 000 M \$ dans le développement institutionnels
- 118 000 000 M \$ en projets industriels
- près de 40 000 000 M \$ dans le développement commercial

LaSalle a de grandes ambitions de développement, mais ne rêve pas en couleurs. Son territoire offre effectivement un milieu de vie extraordinaire avec ses nombreuses pistes cyclables, son accès au fleuve sur plusieurs kilomètres, ses parcs, ses institutions scolaires reconnues et diversifiées et son hôpital à vocation sous-régionale spécialisé en obstétrique. Il est aussi très intéressant pour l'implantation d'entreprises et de commerces de par sa situation géographique à proximité de réseaux routiers importants, de l'aéroport et du réseau ferroviaire. Les éléments gagnants sont donc tous réunis pour que LaSalle poursuive son élan et qu'il évolue avec toute la vision qu'il peut avoir

Pourtant, LaSalle est de plus en plus limité dans son développement parce qu'il est aux prises avec d'importantes problématiques. Des accès limités et congestionnés sont responsables de son enclavement et un déficit important en matière de desserte en transport en commun ne favorise pas la proximité des services et des lieux d'emplois tels que privilégiés par le schéma. C'est dans ce contexte que Développement économique LaSalle désire saisir l'opportunité du projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal pour mettre de l'avant ces enjeux, faire connaître sa position et soumettre des recommandations.

PRÉSENTATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LASALLE

MANDATS

Depuis 1984, *Développement économique LaSalle* est l'organisme mandaté par l'arrondissement de LaSalle pour assurer les services de commissaire au développement économique de LaSalle en collaboration avec la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement. Les mandats qui lui sont attribués par l'agglomération de Montréal sont :

- Gérer un guichet multiservices en matière d'entrepreneuriat
- Développer l'entrepreneuriat local incluant l'économie sociale
- Gérer les fonds d'investissement et les programmes de subvention
- Agir en tant qu'organisme consultatif pour le Centre local d'emploi (CLE)
- Élaborer un Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE)

MISSION

Stimuler et soutenir les initiatives d'affaires des individus et des entreprises afin de favoriser la croissance économique et d'accroître la richesse collective de LaSalle.

LE PORTRAIT ÉCONOMIQUE DE LASALLE¹

UN MILIEU D'AFFAIRES GAGNANT

- Plus de 1 680 industries, commerces et entreprises de services;
- Plus de 21 % des activités économiques sont reliées au secteur secondaire;
- Plus de 79 % des entreprises œuvrent dans le secteur tertiaire.

Les secteurs d'emplois

À LaSalle, on compte près de 27 000 emplois distribués dans 1 680 établissements. La majorité des emplois sont répartis dans les secteurs suivants :

- 4 405 emplois dans le secteur du commerce de détail;
- 3 760 emplois dans le secteur de la fabrication;
- 3 025 emplois dans le domaine des soins de santé et assistance sociale;
- 2 045 emplois dans le domaine des services d'enseignement.

Plusieurs grandes entreprises canadiennes et internationales ont choisi LaSalle comme lieu d'affaires. Voici quelques grands noms de l'industrie :

- *La Brasserie Labatt du Canada* tient à LaSalle son pôle d'activité pour l'ensemble de l'est du pays avec 915 employés. C'est le plus gros employeur de LaSalle;
- *Intria Items* compte 650 employés. Elle œuvre dans le traitement d'effets bancaires;
- *Produits de piscine Trendium inc.*, *Fleischmann's Yeast*, *Carpet Art Deco*, *Weir Canada*, *Produits chimiques Delmar inc.* et *Total Canada* sont d'autres grandes industries de LaSalle qui génèrent en tout 630 emplois.

¹ Les données statistiques de cette page proviennent du *Profil économique – Ville de Montréal, Arrondissement de LaSalle, 2011*

AU CENTRE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

LaSalle est au carrefour de réseaux routiers importants : il se trouve à proximité des autoroutes 10, 13, 15, 20, 30 et 40 et à quelques minutes des pont Mercier et Champlain. LaSalle est également à 10 minutes de l'Aéroport Montréal-Trudeau et à moins d'une heure de celui de Mirabel par où transigent les marchandises. L'arrondissement est aussi desservi directement par deux importants transporteurs ferroviaires canadiens, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Enfin, LaSalle est à 15 minutes de la voie maritime du Saint-Laurent et du port de Montréal.

LA PROBLÉMATIQUE D'ENCLAVEMENT DE LASALLE²

Source de développement économique à l'origine, le Canal-de-Lachine est devenu avec le développement du transport terrestre le principal obstacle au bon développement de LaSalle. En 1990, à l'initiative de la Ville de LaSalle, la bretelle Angrignon a été construite permettant l'éclosion du pôle industriel et du pôle commercial en leur donnant finalement accès à l'autoroute 20 et à la rue Notre-Dame. Jusqu'alors, LaSalle avait vécu avec, comme seuls accès à la 20, deux petits ponts à bascule : le pont Gauron, construit en 1912 et qui assure aujourd'hui la traverse du Canal-de-Lachine du Nord au Sud, et le pont Lafleur, construit en 1959 et situé directement à l'est du pont Gauron pour permettre la circulation dans l'autre direction. En 2014, plus de vingt ans après la construction de la bretelle Angrignon, force nous est de constater qu'il est devenu impératif de construire d'autres accès afin d'assurer la fluidité des déplacements de part et d'autre du Canal rendus laborieux par la congestion chronique de cette seule bretelle. Cette condition est essentielle à la poursuite du développement économique de LaSalle. La congestion de la bretelle Angrignon entraîne déjà des coûts importants aux entreprises de LaSalle et affecte leur productivité. Cette situation mine de manière tangible l'attractivité du territoire laSallois et freine le redéploiement de son économie. Dans ce contexte, l'ajout de deux ponts enjambant le Canal-de-Lachine doit être envisagé rapidement et intégré au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

DANS LE SECTEUR COMMERCIAL

LaSalle compte un des principaux pôles commerciaux suburbains de l'île de Montréal avec le Carrefour Angrignon et l'ensemble des commerces situés le long du boulevard Newman, entre la rue Irwin et la rue Lapierre. Le secteur commercial de LaSalle qui représente 465 commerces de détails et restaurants générant près de 6 115 emplois dessert déjà toute la population environnante du grand Sud-Ouest. La stratégie de développement économique de LaSalle prévoit renforcer le pôle commercial actuel et faciliter le développement du *Quartier Angrignon* en favorisant la mixité des usages. Cependant, la difficulté d'accès aux périodes de grande affluence (soirs, fins de semaine, fêtes, rentrée scolaire, rentrée du printemps) affecte le développement du pôle commercial de LaSalle et restreint l'accès aux commerces à la population des arrondissements voisins (Grand Sud-Ouest, Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce). Les 9 000 personnes qui sont attendues avec le développement résidentiel du *Quartier Angrignon* doivent également être considérées parmi les éventuels usagers de la bretelle Angrignon augmentant encore davantage sa congestion.

² Les données statistiques de cette page proviennent du Profil économique – Ville de Montréal, Arrondissement de LaSalle, 2011

DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL

De par sa position géographique avantageuse au centre de différents réseaux de transport, l'économie laSalloise est en constante évolution. Son seul secteur industriel (fabrication, transport et entreposage) compte plus de 5 500 emplois répartis principalement dans des PME. Les dernières années de mutation économique n'ont pas épargné ce secteur, mais nous constatons malgré tout un maintien surprenant du nombre d'emplois s'y rapportant. Outre les diverses activités de fabrication, le secteur industriel de LaSalle se concentre principalement dans les secteurs de la transformation alimentaire et de l'imprimerie/papier.

Bien qu'appuyé sur un secteur traditionnel relativement stable, LaSalle est parfaitement conscient de la réalité et des défis qui se posent en termes de développement de son économie. C'est pourquoi l'arrondissement a placé au cœur de sa stratégie de développement économique, la technologie et l'environnement comme vecteurs de sa structure économique future. C'est dans ce contexte que deux types d'activité sont actuellement en voie d'émerger à LaSalle : l'optique-photonique et l'éco-industrie. Concentrée autour du Cégep André-Laurendeau, l'industrie de l'optique-photonique se déploie dans le paysage laSallois depuis 2002. Les multiples applications des technologies liées à l'optique-photonique permettent de croire en un futur économique intéressant pour LaSalle. En matière d'environnement, LaSalle se pose comme leader municipal québécois depuis plus de vingt ans alors que la première collecte sélective porte-à-porte au Québec y était implantée. En 2011, nous avons assisté à l'ouverture officielle du plus important écocentre de l'île de Montréal, une étape cruciale pour le milieu laSallois qui a maintenant entre les mains un outil moderne et performant servant de levier pour faire du développement durable. Un biométhanisateur est également attendu au cours des prochaines années et sera situé à proximité de l'écocentre sur la rue Saint-Patrick.

Pour que ces deux nouveaux secteurs d'activité économiques puissent réellement percer et que les activités traditionnelles du territoire se maintiennent, une infrastructure de transport moderne et efficace est incontournable. L'offre actuelle via le viaduc Angrignon, même améliorée, ne saurait répondre à ces critères. Ainsi, puisque le cœur du développement technologique futur de LaSalle est localisé près du Cégep André-Laurendeau, au bout de la rue Lapierre, et que cette dernière traverse le pôle industriel de LaSalle dans un axe nord-sud et aboutit non loin de l'écocentre, du site de neige usée et de l'éventuel biométhanisateur qui génèrent aussi du trafic, il nous apparaît indispensable que des liens entre LaSalle et la cour Turcot soient ajoutés et prévus au schéma d'aménagement.

DANS LE SECTEUR INSTITUTIONNEL

À LaSalle, les services institutionnels et l'administration publique créent à eux seuls près de 5 745 emplois. De plus, la majorité des établissements de ce secteur ont une vocation sous-régionale et constituent des éléments importants pour l'arrondissement de LaSalle tout comme pour les arrondissements avoisinants. Qu'il s'agisse de l'Hôpital de LaSalle, du Cégep André-Laurendeau, des diverses écoles polyvalentes, du Centre intégré de mécanique, de métallurgie et d'électricité (CMME), du Centre de transport STM de LaSalle ou du Centre opérationnel d'Urgences-Santé, ces établissements desservent une importante clientèle et requièrent la fluidité des divers moyens de transport.

SOLUTION PROPOSÉE

Ainsi, pour assurer la circulation entre LaSalle et les arrondissements voisins et pour permettre aux différents secteurs d'activité du territoire de croître, le désenclavement de LaSalle et son intégration au réseau artériel de la Ville de Montréal sont nécessaires. Développement économique LaSalle profite donc de l'occasion pour mettre l'accent sur cette problématique propre à LaSalle et pour demander que soient ajoutés au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal des ponts dans le prolongement de la rue Léger et en face du biométhanisateur.

Des liens supplémentaires dans l'axe de la rue Léger et en face du biométhanisateur permettront :

- D'assurer la capacité concurrentielle des entreprises laSalloises en brisant la problématique d'embouteillage sur la bretelle Angrignon et d'offrir un lien direct entre les principales zones industrielles et l'autoroute 20;
- De permettre aux nouvelles activités économiques en émergence de se déployer sans entrave relative à la problématique d'enclavement de LaSalle;
- D'assurer un lien direct entre l'autoroute 20 et le pôle institutionnel à vocation sous-régionale que constituent principalement le Cégep André-Laurendeau et l'Hôpital de LaSalle;
- D'améliorer la réponse des véhicules d'urgence, notamment les ambulances qui partent du Centre opérationnel d'Urgences-Santé situé à LaSalle et qui couvrent tout l'Ouest de l'Île.

DÉVELOPPEMENT FUTUR DU SECTEUR TURCOT

Les développements autoroutiers en milieu urbain du siècle dernier ont créé la séparation en deux de pans entiers de la ville freinant ainsi le développement économique et l'intégration sociale des secteurs touchés. Aujourd'hui, il est essentiel d'être animé par une vision du développement de Montréal qui favorise la circulation et des échanges fluides entre ses diverses parties. Le développement du futur secteur Turcot sera l'occasion de poursuivre le désenclavement de LaSalle et son intégration au réseau artériel de la ville de Montréal. L'importante étendue de terrain à développer sur plus de 10 millions de pieds carrés au nord le long du Canal-de-Lachine aura un impact majeur sur tout le grand Sud-Ouest et particulièrement sur les entreprises de LaSalle. Même si les choix finaux demeurent à venir quant à la vocation des terrains à développer, nous savons tout de même qu'il faudra en faciliter l'intégration au paysage actuel. Développement économique LaSalle demande donc de planifier la multiplication des points de jonction entre les deux rives du Canal afin de favoriser l'intégration urbaine de ce secteur au tissu urbain de LaSalle.

Une vision à long terme du projet devrait inclure le prolongement de la vie économique de LaSalle, à partir du sud du Canal-de-Lachine jusqu'au dessus de la falaise Saint-Jacques.

TRAVAUX ET INQUIÉTUDES DES ENTREPRISES ET INSTITUTIONS LASALLOISES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Le territoire laSallois offre beaucoup d'avantages aux entreprises et institutions qui bénéficient notamment de la proximité des réseaux routiers et des ponts. Cependant, la problématique reliée à l'enclavement de LaSalle fait aussi partie de leur réalité à laquelle s'ajoutent maintenant de nombreux questionnements en ce qui a trait aux conséquences des travaux de reconstruction du complexe Turcot et du pont Champlain sur leurs activités. Déjà aux prises avec des difficultés d'accès et de sorties à LaSalle, les entreprises et institutions qui nécessitent une circulation fluide ne peuvent qu'appréhender la congestion monstre que créeront les travaux si aucune solution n'est mise en place pour désengorger les accès de LaSalle. Le phénomène d'exode vers la Rive-Sud des entreprises de la région de Montréal qui choisissent d'y déménager en partie ou en totalité leurs installations est un bon exemple des conséquences de la lourdeur de nos réseaux routiers et doit être pris au sérieux rapidement. LaSalle, de par sa situation d'enclavement et d'accès limités et congestionnés, n'échappe malheureusement pas à cette réalité alors que certaines entreprises pensent à quitter pour le Sud ou l'ont déjà fait.

Voici quelques exemples de données fournies par des entreprises et institutions affectées par les difficultés d'accès et préoccupées par les travaux à venir :

CARREFOUR ANGRIGNON

Entre 2009 et 2013, le Carrefour Angrignon a connu une diminution de près de 10 % de son achalandage provenant de ses marchés secondaire et tertiaire. Avec les travaux sur le pont Mercier des dernières années, la clientèle de Châteauguay–Mercier est moins encline à perdre son temps dans des bouchons reliés aux travaux et à venir au Carrefour Angrignon. Il en va de même pour la clientèle de NDG, Côte Saint-Luc et de l'Île-des-Sœurs à cause des travaux sur l'échangeur Turcot et des embouteillages sur le viaduc Angrignon.

En effet, la situation d'enclavement de LaSalle et son seul accès direct par l'autoroute 20 rendent les déplacements très difficiles. Le Quartier Angrignon où se situe le Carrefour Angrignon étant en plein développement depuis quelques années et le secteur industriel étant à proximité, les embouteillages sur la bretelle Angrignon durant les heures de pointe et les weekends sont rendus choses courantes. Puisque les weekends représentent 33 % de l'achalandage du Carrefour Angrignon, les travaux effectués par le ministère des Transports mettent encore plus nos marchands dans une situation précaire. De nouveaux liens pourront atténuer cette problématique, diminuer les problèmes de circulation et avantager économiquement le Carrefour Angrignon et tous les autres commerces de LaSalle ainsi que les secteurs industriel, institutionnel et résidentiel où la densification continue à croître.

LA BRASSERIE LABATT DU CANADA

Labatt possède une brasserie à LaSalle depuis 1956 et opère 17 centres de distribution au Québec. Compte tenu de l'état actuel du Complexe Turcot et des travaux de reconstruction qui s'échelonnent sur plusieurs années, Labatt a dû examiner différentes options pour limiter les impacts négatifs sur ses activités.

À la suite d'une analyse poussée, la direction de Labatt a analysé divers scénarios et en est venue à la conclusion que les ralentissements et les détours reliés aux travaux de reconstruction du Complexe Turcot auront des impacts économiques se chiffrant en centaine de milliers de dollars annuellement.

En effet, depuis 2008, un peu plus de 45 % des volumes qui étaient jusqu'alors entreposés au centre de distribution de LaSalle ont été redirigés de façon permanente vers de nouvelles installations qui sont situées à Saint-Hubert et à Bois-des-Filion. La réduction importante des volumes du centre de distribution de LaSalle a poussé Labatt à vendre son centre de distribution de LaSalle et à entreposer le reste des volumes à sa brasserie de LaSalle. Labatt n'exploite plus de centre de distribution indépendant à LaSalle.

Il n'en demeure pas moins que nous recevons de nos fournisseurs la matière première pour notre brasserie de LaSalle. Ce qu'il faut bien comprendre est que, d'une manière ou d'une autre, les frais de nos transporteurs augmentent au même rythme que la complexité à exécuter le transport de nos produits pendant la reconstruction du Complexe Turcot. Le même principe s'applique à ce que nous envoyons comme produit fini vers nos centres de distribution.

ROBERT TRANSPORT

Depuis sa création en 1946, Groupe Robert perpétue une tradition d'excellence qui fait de lui un chef de file dans la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord. Groupe Robert se doit de respecter des horaires précis et déterminés à l'avance. L'attention portée à chaque détail lui permet de livrer sans erreur et sans complication les produits commandés tout en respectant les délais prescrits et en assurant l'intégrité des marchandises.

À son centre de distribution de l'arrondissement de LaSalle, Groupe Robert dessert, entre autres, la Brasserie Labatt du Canada. On y calcule environ 40 cueillettes et 40 livraisons de camions chaque jour. En période de travaux de construction aux environs de LaSalle, Groupe Robert doit prévoir davantage de camions pour être en mesure de respecter les délais de livraison de son client. En effet, puisque ces travaux ralentissent la vitesse des parcours, l'entreprise se voit parfois dans l'obligation d'augmenter son nombre de camionneurs sur les routes afin notamment de respecter la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL) qui limite le nombre d'heures légales de conduite des camionneurs de véhicules lourds. Ces conditions engendrent évidemment des coûts supplémentaires.

AUTOBUSTRANSCO

Autobus Transco est située à LaSalle et assure le transport scolaire de différentes commissions scolaires. Elle emploie près de 150 employés et possède plus de 130 autobus. À partir de son site de LaSalle, l'entreprise dessert quatre commissions scolaires sur le territoire de l'île de Montréal. Elle assure le transport des étudiants à plus d'une centaine d'écoles localisées entre la rue Papineau et la 32^e avenue à Lachine incluant les écoles situées à Outremont, Westmount et Notre-Dame-de-Grâce au nord de l'autoroute 20, et à celles des quatre arrondissements du grand Sud-Ouest de Montréal au sud de cette même autoroute. Déjà, les défis posés par l'accès souvent perturbé de la bretelle Angrignon sont grands. De même, la dizaine de routes qui chevauchent l'autoroute 20 posent des défis constants.

L'entreprise voit d'un bon œil les ajouts demandés par Développement économique LaSalle. Elle appuie aussi l'idée d'ajouter un accès direct entre LaSalle et l'autoroute 20. Ces deux mesures lui permettraient d'améliorer la desserte en transport scolaire pour l'ensemble du secteur couvert par l'entreprise.

Le projet de reconstruction du complexe Turcot suscite plusieurs inquiétudes particulièrement en ce qui a trait aux points suivants :

- L'intersection Dollard/St-Patrick est déjà problématique à l'heure actuelle et elle risque d'être sollicitée encore davantage lors des travaux de reconstruction. Une solution sera-t-elle prévue pour que le flot de circulation y soit accentué?
- Lors des travaux, plusieurs routes secondaires seront fermées et cela aura nécessairement des effets sur les horaires de parcours des autobus scolaires, particulièrement dans l'axe nord-sud
- Les travaux auront un effet sur l'efficacité du transport scolaire. Les commissions scolaires et les étudiants auront pourtant besoin d'un service rapide et sécuritaire. Comment arrimer les deux?
- Si les trajets d'autobus sont modifiés, les chances sont qu'ils seront rallongés, ce qui engendrera deux conséquences :
 - o Augmenter les heures de travail des chauffeurs;
 - o Augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

CENTRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE DORVAL-LACHINE-LASALLE

La desserte de LaSalle du Centre de santé et de services sociaux de Dorval-Lachine-LaSalle comprend l'Hôpital de LaSalle, le CLSC de LaSalle et le Centre d'hébergement de LaSalle. Elle emploie environ 1 200 personnes. L'urgence de l'Hôpital de LaSalle reçoit en moyenne 26 000 visites et environ 3 700 ambulances par année.

Étant donné la vocation sous-régionale de l'Hôpital de LaSalle et la nature de ses services, tout doit être mis en œuvre pour que la population et les ambulances puissent y avoir accès rapidement. Les accès actuels via la rue Clément ou la bretelle Angrignon étant souvent problématiques, l'ajout de liens supplémentaires permettrait de donner un accès quasi direct à l'Hôpital de LaSalle par le boulevard De La Vérendrye.

CENTRE DE TRANSPORT STM LASALLE

Le Centre de transport STM LaSalle est situé sur la rue St-Patrick et dessert un très large territoire. Ses lignes d'autobus couvrent notamment le sud de l'autoroute 20 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, le sud de Côte-de-Liesse jusqu'à l'ouest de Décarie et le centre-ville jusqu'aux environs de la rue Guy.

En période de pointe, le matin et le soir, entre 235 et 250 autobus entrent et sortent du Centre de transport LaSalle sur une durée de trois heures. Ce nombre exclut les autres entrées et sorties du garage au cours du reste de la journée. Ces autobus ont des horaires précis à respecter pour répondre aux attentes des utilisateurs qui suivent la planification indiquée par la STM. En période de travaux de construction, particulièrement l'été, ces horaires sont très difficiles à respecter puisque les différentes trajectoires utilisées par les autobus sont affectées. Le Centre de transport LaSalle est heureusement en constante communication avec le ministère des Transports qui l'informe généralement des travaux à l'avance. Par contre, il semble que malgré cela, la logistique nécessaire au bon roulement de l'ensemble des autobus demeure chaque fois complexe.

Puisque le transport en commun est un moyen de diminuer le nombre de voitures sur la route et ainsi minimiser les impacts des travaux sur la circulation et l'environnement, il est primordial que tout soit mis en place pour que des structures telles que le Centre de transport STM LaSalle fonctionnent de manière fluide tant lors des travaux de reconstruction du complexe Turcot que dans son utilisation future.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT EN COMMUN À LASALLE

Une autre problématique s'impose aux entreprises existantes du territoire, celle du transport de leurs employés.

En effet, il existe à LaSalle un déficit important en ce qui a trait à la desserte en transport collectif. L'offre en autobus intraterritoriale est laborieuse et la station de métro la plus proche se situe tout juste à la limite est de l'arrondissement. Cette lacune en transport en commun est non seulement un frein à l'attraction de nouveaux employés, mais elle est aussi une motivation à l'exode d'employés vers des entreprises à l'extérieur de LaSalle dont l'accès est plus facile. Pour pallier à ce problème, plusieurs employés choisissent inévitablement de prendre leur véhicule. En effet, « que ce soit en tant que conducteurs ou passager, 63 % des travailleurs de l'arrondissement font usage d'une automobile pour se déplacer vers leur lieu de travail »³ contribuant, eux aussi, à la congestion des réseaux routiers sans parler des effets nuisibles sur l'environnement. Un cercle vicieux est ainsi créé et demande qu'on s'y attarde rapidement.

Il est effectivement bien connu que le développement économique et celui du milieu de vie sont intimement liés. L'appréciation d'un milieu, particulièrement de son accessibilité et de la facilité de s'y déplacer, favorise inévitablement l'attraction des entreprises et de leurs employés. Il s'agit là exactement du mandat de Développement économique LaSalle dont le défi est encore plus important depuis quelques années alors qu'un virage technologique a été pris à LaSalle et demande d'attirer des entreprises dont les employés, plus diplômés et souvent plus « urbains », recherchent un milieu de vie avec de telles conditions.

C'est dans ce contexte que Développement économique LaSalle demande à ce qu'on voit au développement du transport collectif sur son territoire par le prolongement de la ligne verte jusqu'à l'aéroport Trudeau et l'ajout de circuits d'autobus à partir de la station Angrignon et des stations à venir.

³ Les données statistiques de cette page proviennent du Profil économique – Ville de Montréal, Arrondissement de LaSalle, 2011, p. 19

CONCLUSION

Ainsi, parce que LaSalle est enclavé, parce que la bretelle Angrignon connaît déjà une congestion endémique, parce que cette dernière connaîtra encore plus d'achalandage avec l'important développement du futur secteur Turcot, sans compter les conséquences qu'auront les travaux de reconstruction du complexe Turcot et ceux du pont Champlain, Développement économique LaSalle demande à ce que soit planifiée la multiplication des points de jonction entre les deux rives du Canal-de-Lachine.

1. L'échangeur Angrignon ne permet plus d'assurer une bonne circulation entre LaSalle et le réseau autoroutier métropolitain ni d'assurer la compétitivité de l'économie laSalloise;
2. La capacité de la bretelle Angrignon est insuffisante pour répondre à la demande immédiate et cette situation sera insoutenable lors du développement du futur secteur Turcot;
3. Les années à venir de travaux majeurs risquent de créer d'importants bouchons de circulation puisque déjà, lorsque des incidents ou des travaux ont lieu sur l'autoroute 20, un phénomène de débordement vient complètement saturer le point de passage entre Lachine et LaSalle, l'intersection Dollard/Saint-Patrick ainsi que les boulevards De La Vérendrye et LaSalle;

Finalement, pour assurer un bon pouvoir d'attraction vis-à-vis des entreprises et de leurs employés, l'appréciation d'un milieu de vie est aujourd'hui directement reliée. Sa facilité d'accès et la possibilité de s'y déplacer grâce à un réseau de transport en commun moderne et efficace sont donc des conditions essentielles auxquelles LaSalle aspire, particulièrement dans un contexte de développement économique axé sur l'innovation et les technologies.