

Le pôle commercial Angrignon; son rôle économique et l'impact du schéma d'aménagement sur son développement

Mémoire présenté dans le cadre de la Consultation publique sur le Projet d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

WESTCLIFF

27 octobre 2014

Présenté par Marc Montpetit, directeur régional

Sommaire

Introduction	2
Le pôle Angrignon.....	3
L'impact du Schéma d'aménagement.....	4
Grands projets routiers	5
Nouveaux ponts sur le canal Lachine	6
Mesures d'atténuation.....	6
Grands projets d'infrastructures en transport collectif.....	7
Le transport actif.....	7
Affectations du territoire	8
Conclusion	9

Le pôle commercial Angrignon; son rôle économique et l'impact du schéma d'aménagement sur son développement

Introduction

Le siège social du Groupe Westcliff est localisé à Montréal, et nous sommes propriétaires et gestionnaires d'immeubles situés dans cinq de ses arrondissements (Ville-Marie, LaSalle, Lachine, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de Grâce et Verdun), ainsi qu'à Pointe-Claire dans la banlieue ouest.

Entre autre, nous avons construit et exploitons toujours la Maison de l'OACI, le siège mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nos racines sont ici, et nous contribuons avec fierté au développement de Montréal depuis plus de quarante ans.



La Maison de l'OACI

Nous partageons entièrement la vision des élus de Montréal exprimée dans ce projet de Schéma d'aménagement. Au nom de nos locataires, de nos clients, et de nos 500 employés, nous soutenons avec enthousiasme ce processus visant à améliorer le cadre de vie de nos concitoyens et à favoriser un développement harmonieux et durable de notre collectivité.

Dans les pages qui suivent, nous nous permettons de soulever quelques points, qui nous croyons, apporteront un éclairage complémentaire aux membres de la Commission.

Le pôle Angrignon

Le Groupe Westcliff, une des plus importantes sociétés immobilières privées au Canada, a débuté au milieu des années 1980, le développement d'un site industriel désaffecté et en a fait, au cours des années, un pôle commercial majeur de Montréal.

Aujourd'hui, le Carrefour Angrignon, un mail suprarégional regroupant près de 200 commerces, voisine la Place Angrignon, un centre commercial ouvert, ainsi que le Complexe Angrignon, un méga centre regroupant plusieurs détaillants de grande surface.

Il s'agit d'un des plus importants sites commerciaux artériels de la Ville de Montréal. Plus de 3,000 personnes y travaillent, des millions de clients le fréquentent annuellement et y effectuent pour plus de \$500M d'achats. La valeur foncière du pôle Angrignon est supérieure à \$267M, ce qui en fait un des plus importants actifs fiscaux de l'arrondissement.



Occupant trois quadrants au nord du boulevard Newman, dans l'arrondissement LaSalle, le pôle commercial Angrignon est harmonieusement intégré au Quartier Angrignon, un ensemble urbanistique regroupant aussi des immeubles résidentiels en hauteur et le magnifique parc Angrignon.

Par la proximité de la station de métro Angrignon, le Quartier Angrignon est donc dans les faits un véritable environnement TOD (*Transit-Oriented Development*), dont le pôle commercial représente la composante économique et récréative.

L'impact du Schéma d'aménagement

Nous aimerions porter à l'attention de la Commission notre position sur les points suivants énoncés dans le projet de Schéma d'aménagement, qui nous croyons auront un impact majeur sur la viabilité et la croissance du pôle commercial Angrignon:

Les grands projets routiers : *Le Schéma d'aménagement devrait contenir des mesures visant l'amélioration de l'accessibilité au pôle commercial et au Quartier Angrignon.*

L'atténuation des impacts négatifs causés par ces chantiers : *Le Schéma d'aménagement devrait prévoir des mesures d'atténuation pour minimiser les impacts négatifs des grands chantiers sur l'activité commerciale.*

Les infrastructures de transport collectif : *Le Schéma d'aménagement devrait ajouter aux grands projets de transport collectif la prolongation de la ligne verte du métro afin de favoriser le lien naturel ouest-est entre les collectivités de Lachine, Dorval et LaSalle.*

L'affectation du territoire : *Le Schéma d'aménagement devrait encadrer de façon plus rigide le développement commercial artériel et favoriser l'implantation d'industries génératrices d'emplois.*

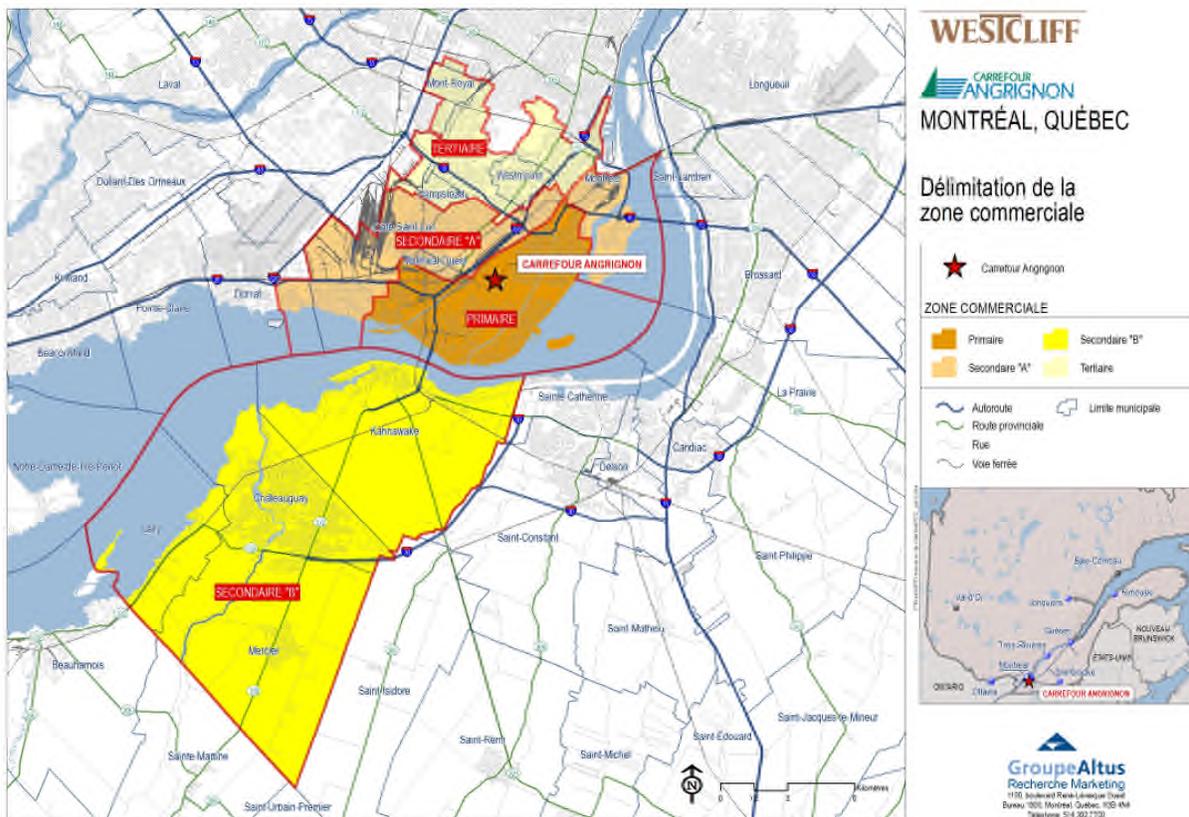
Ces enjeux sont définis plus profondément dans les pages suivantes.

Grands projets routiers

Parmi les enjeux exprimés dans le projet de Schéma d'aménagement, nous croyons que la problématique de l'organisation du transport terrestre présente les plus grands défis.

Actif économique essentiel pour l'arrondissement qu'il dessert, la notoriété et le pouvoir d'attraction de son offre commerciale composée de détaillants nationaux appréciés, permettent au pôle Angrignon d'étendre son marché naturel au-delà des limites de l'arrondissement LaSalle.

Le pôle Angrignon reçoit près de 9 millions de visiteurs annuellement. Malgré le ralentissement de l'activité commerciale mesuré depuis le début de 2013, nous constatons toujours une croissance soutenue de la demande. Mais depuis 2007, la proportion de nos clients provenant du marché primaire (voir la carte Altus – Délimitation de la zone commerciale) est passée de 65 % à 61 %. Les marchés secondaires A et B ont connu, pour la même période, une augmentation de l'achalandage proportionnel de 12 % à 15 %, la proportion de clients provenant des marchés tertiaires étant quant à elle demeurée stable.



Donc, 3,5M de clients qui fréquentent annuellement le pôle Angrignon proviennent de l'extérieur de l'arrondissement LaSalle. Le Schéma d'aménagement devrait donc, à notre avis,

intégrer des mesures concrètes visant à améliorer la fluidité de la circulation automobile. L'accessibilité fluide à notre pôle pour la clientèle provenant des marchés secondaires et tertiaire est donc vitale.

Nouveaux ponts sur le canal Lachine

Nous soutenons fermement la position de l'arrondissement LaSalle visant l'ajout de deux nouveaux points d'accès traversant le canal Lachine. Le débit de véhicules empruntant l'échangeur Angrignon est déjà critique, même à l'extérieur des périodes de pointe, et occasionne des délais de virage problématiques. Ce point d'accès à l'arrondissement est utilisé par des véhicules en transit, des résidents du Quartier Angrignon, des véhicules lourds assurant le transport logistique de marchandises, ainsi que par nos clients provenant des marchés secondaires.

La croissance prévue pour les prochaines années, par la densification résidentielle déjà en cours, contribuera à amplifier cette problématique reliée à l'enclavement de l'arrondissement LaSalle. De plus, il est important de mentionner ici que le pôle commercial Angrignon n'est toujours pas développé à maturité, et que de nouveaux commerces viendront s'y ajouter au fil des années, répondant à l'augmentation prévue de la population. D'autres liens artériels provenant de l'autoroute 20 sont donc essentiels.

Mesures d'atténuation

Parmi les grands projets routiers prévus pour les prochaines années, le réaménagement de l'échangeur St-Pierre, celui du complexe Turcot ainsi que la construction du nouveau pont Champlain concernent directement l'intégrité et la viabilité du pôle Angrignon.

Ces grands projets routiers occasionneront des inconvénients majeurs et, si des mesures d'atténuation efficaces ne sont pas mises en place, pourraient avoir des conséquences négatives importantes sur nos activités commerciales.

Il est primordial que le Schéma d'aménagement priorise la mise en place d'actions concrètes afin de minimiser ces impacts :

- Éliminer les interruptions d'accès durant les périodes de fort achalandage.
- Prévoir des contributions de la Ville à des campagnes de promotion et à l'organisation d'événements spéciaux.
- S'assurer que « *les contrats octroyés pour l'exécution des travaux comprennent des dates de livraison fermes ainsi que des engagements de travail en continu (fins de semaine, nuits, heures prolongées, etc.)* » et « *examiner la possibilité d'appliquer des pénalités en cas de retard* ». ⁱ
- Prévoir une stratégie de communication efficace et transparente afin de tenir les usagers du réseau routier informés rapidement de toute entrave.

Durant la phase de planification de ces chantiers, le maintien en tout temps des accès aux commerces doit être prévu et priorisé.

Cette philosophie doit être clairement exprimée dans le Schéma d'aménagement, traduisant la ferme volonté des élus de minimiser ces inconvénients. A défaut de mettre en place ces mesures, et sans être alarmiste, des fermetures de commerces, des pertes d'emplois et une augmentation des fuites commerciales à l'extérieur de Montréal sont à prévoir.

Grands projets d'infrastructures en transport collectif

Malgré la proximité de la station de Métro Angrignon, la majorité de nos clients accèdent encore aux commerces du pôle Angrignon en automobile, y compris plusieurs provenant du marché primaire. Le transport en commun représente par contre un important moyen d'accès pour les employés des commerces. Le transport actif, par la marche ou le vélo, y est marginal, mais en croissance.

En plus de notre position claire portant sur l'amélioration de la fluidité du réseau routier, nous partageons totalement la vision exprimée dans le projet de Schéma d'aménagement en ce qui a trait aux mesures visant les infrastructures de transport collectif.

Le projet de Schéma d'aménagement adresse correctement la problématique particulière reliée au transport collectif pour l'ouest de l'île de Montréal. Mais le sud-ouest, particulièrement à l'ouest de la station de métro Angrignon, connaît aussi sa part de problèmes de connectivité et de fréquence de service.

Les projets d'infrastructures visant la desserte de l'ouest de l'île devraient aussi prévoir une amélioration de l'offre de transport collectif dans l'axe Dorval - métro Angrignon. Un prolongement naturel de la ligne verte de métro, vers l'aéroport et l'ouest de l'île, avec desserte des secteurs résidentiels de Lachine et Dorval permettrait de relier ces collectivités à notre pôle commercial.

Le transport actif

Le Quartier Angrignon représente déjà un modèle fonctionnel d'éco densité, et les futurs développements résidentiels en hauteur prévus vont contribuer à augmenter cette densification de façon importante au cours des prochaines années. Des équipements urbains favorisant le transport actif, par exemple des voies piétonnières protégées et un réseau de pistes cyclables améliorées devraient être immédiatement prévus au Schéma d'aménagement.

Affectations du territoire

Le projet de Schéma d'aménagement comporte une définition des principales grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) « propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development) »ⁱⁱ. Tel que mentionné précédemment, nous constatons que le Quartier Angrignon répond déjà aux critères TOD et s'inscrit donc harmonieusement dans le cadre de développement exprimé dans le PMAD.

Le pôle commercial ajoute au Quartier Angrignon des éléments essentiels de la philosophie TOD ; des commerces de proximité, des supermarchés, des restaurants, des salles de cinéma, etc. Les résidents du quartier peuvent travailler, consommer, et occuper leurs loisirs près de leur domicile, limitant ainsi leurs déplacements.

De plus, tant que l'offre commerciale du pôle Angrignon demeure compétitive et attrayante, les clients des marchés secondaires peuvent aussi y combler leur besoins. Les fuites commerciales occasionnées par les achats à l'extérieur de l'île de Montréal, dans les grands centres commerciaux de la rive-sud par exemple, s'en trouvent diminuées. Les déplacements sur le réseau routier artériel et les ponts sont réduits.

Il est par contre primordial que le Schéma d'aménagement favorise le développement des espaces commerciaux existants et encadre de façon rigide tout changement d'affectation ou d'usage.

Particulièrement, nous regrettons que le projet de Schéma tel que présenté n'établit pas de façon claire la vocation souhaitée pour la mise en valeur des terrains qui deviendront excédentaires ou qui seront disponibles pour redéveloppement suite à la réorientation de l'emprise de l'autoroute 20 et au réaménagement de l'échangeur Turcot.

L'équilibre actuel entre l'offre et la demande est fragile. Tout ajout de commerces de grande surface aurait un impact potentiellement néfaste sur le marché. Par contre, une vocation industrielle légère pour ces terrains, génératrice d'emplois de qualité, serait au contraire porteuse de croissance et de stabilité.

Conclusion

Depuis 1986, le pôle commercial Angrignon a subi de multiples transformations. Il a servi de catalyseur au développement économique de l'arrondissement LaSalle. Grâce à la vision des élus et aux promoteurs impliqués, nous retrouvons aujourd'hui dans le Quartier Angrignon une excellente représentation de ce que pourrait être le Montréal de demain. Un milieu de vie de grande qualité à proximité du centre-ville de Montréal, où se rejoignent les avantages de la vie familiale de banlieue, sans les inconvénients et les conséquences environnementales causés par l'étalement urbain.

Le Groupe Westcliff est heureux d'avoir pu contribuer à cette croissance durable, et assure les membres de la Commission de son entière collaboration dans ce processus de planification, ainsi que pour la mise en place des actions qui suivront.

ⁱ Institut de développement urbain du Québec – **Projet Sainte-Catherine : les recommandations de l'IDU**

ⁱⁱ **Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, Plan métropolitain d'aménagement et de développement**, Décembre 2011, Communauté Métropolitaine de Montréal