

4.9

Chemin de la Côte-de-Liesse

Orientations générales

- Améliorer l'accessibilité aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin de la Côte-de-Liesse
- Optimiser le développement du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40
- Améliorer l'image générale du chemin de la Côte-de-Liesse, en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal

Problématique

L'autoroute de la Côte-de-Liesse est à la fois un des accès les plus importants à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et un lien entre les autoroutes 20 et 40. Ses abords sont constitués de secteurs industriels et commerciaux comptant de nombreux emplois. En fait, les entreprises profitent de la présence du réseau autoroutier qui facilite le déplacement des marchandises et des personnes.

Cependant, ce lien entre les autoroutes 20 et 40 n'est pas aussi fonctionnel qu'il le devrait. Les déficiences se situent notamment aux points de jonction avec les échangeurs Décarie et Dorval, où la configuration actuelle des voies est complexe et nuit à la fluidité des mouvements.

La circulation locale est aussi problématique, car l'autoroute constitue une barrière qui limite les mouvements vers les secteurs d'emplois situés de part et d'autre. Les terrains se trouvent ainsi enclavés entre l'autoroute et l'aéroport, au nord, et l'autoroute et les voies ferrées, au sud. Les points d'accès à ces secteurs sont restreints et difficiles à repérer. En plus, le nombre limité de points d'entrée et de sortie de l'autoroute de la Côte-de-Liesse contribue à complexifier les parcours. La solution à ces problèmes repose en grande partie sur les décisions du ministère des Transports du Québec, responsable de cet axe de transport.

La planification des abords de l'autoroute relevait, jusqu'à la fin de 2001, de décisions prises par quatre municipalités ne partageant pas nécessairement les mêmes objectifs en ce qui a trait à l'élaboration d'une stratégie d'aménagement et de développement du secteur. Or, ce corridor est caractérisé par une concentration importante d'entreprises industrielles et commerciales œuvrant dans des domaines complémentaires aux activités aéroportuaires, tendance qui pourrait se refléter dans une éventuelle stratégie de développement.



Par ailleurs, plusieurs des sites occupés par des entreprises sont utilisés en deçà de leur potentiel : les stationnements sont vastes et l'entreposage extérieur est une pratique répandue. Les bâtiments ont souvent une implantation réduite et une faible hauteur. L'impression de déstructuration qui s'en dégage est accentuée par la présence d'un affichage imposant et l'absence d'alignements d'arbres.

Ces facteurs, combinés à une qualité architecturale déficiente des bâtiments et à la présence de l'autoroute et des réseaux aériens de téléphonie et de distribution électrique, projettent une image en deçà de celle souhaitée pour une entrée de ville.

Balises d'aménagement

- 1 Examiner la possibilité de transformer l'autoroute de la Côte-de-Liesse et ses voies de service en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.
- 2 Revoir la configuration des jonctions du chemin de la Côte-de-Liesse avec la 55^e Avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse et les échangeurs Décarie et Dorval.
- 3 Améliorer la signalisation afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du secteur.
- 4 Inciter des entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.
- 5 Exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor.
- 6 Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

