

# RAPPORT D'ÉTUDE

ANALYSE DE L'OPPORTUNITÉ DU PROLONGEMENT  
DES VOIES DE SERVICE DE L'A-25  
DANS LES VILLES D'ANJOU ET MONTREAL  
(RIVIERE-DES-PRAIRIES)

CANQ  
TR  
GE  
PR  
142



Gouvernement du Québec  
**Ministère  
des Transports**

437043

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
BUREAU DE LA DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

ANALYSE DE L'OPPORTUNITÉ DU PROLONGEMENT  
DES VOIES DE SERVICE DE L'A-25  
DANS LES VILLES D'ANJOU ET MONTREAL  
(RIVIERE-DES-PRAIRIES)

CANQ  
TR  
GE  
PR  
IAQ

Ministère des Transports  
Direction générale du génie  
Division de la planification  
du réseau routier

Février 1985

EQUIPE DE RECHERCHE

Coordination et rédaction

Yvon Plante, géog.

Recherche

Roch Huet, ing.

Tam Nguyen, ing., Service des tracés et projets de Montréal

Yvon Plante, géog.

Cartographie

Jean-Robert Guay

Damien Mottard

Jacques Venne, Service des tracés et projets de Montréal

Secrétariat

Ginette Larochelle

Josée Boutet

## TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
LISTE DES TABLEAUX.....	I
LISTE DES FIGURES.....	II
LISTE DES PLANCHES.....	III
SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS.....	IV
1. INTRODUCTION.....	1
2. CARACTERISTIQUES DU MILIEU.....	4
2.1 Occupation du sol.....	4
2.2 Prévision de développement du territoire.....	5
2.3 Evolution de la population.....	8
2.4 Réseau de transport.....	10
2.4.1 Voies ferrées.....	10
2.4.2 Réseau routier.....	11
2.4.3 Le transport en commun.....	15
2.5 Plan de développement du réseau routier municipal.....	17
3. LES DEPLACEMENTS.....	21
3.1 Pôles générateurs et émetteurs de circulation.....	21
3.2 Débits de circulation actuels et prévisibles.....	22
3.2.1 Débits actuels de circulation.....	24
3.2.2 Faits marquants.....	25
3.2.3 Réassignation et prévisions sommaires de circulation.....	29
3.3 Capacité du réseau et problèmes appréhendés.....	32
4. OBJECTIF DU PROJET.....	35
5. SOLUTIONS ETUDIEES.....	37
5.1 Projet initial de l'A-25.....	37
5.1.1 Concept initial.....	37
5.1.2 Territoire à desservir.....	37
5.1.3 Caractéristiques opérationnelles.....	38
5.1.4 Investissements déjà consentis et à prévoir.....	38



Table des matières (suite)

	<u>PAGE</u>
5.2 Réalisation des voies de service de l'A-25.....	41
5.3 Partage des coûts entre les intervenants.....	44
6. BILAN ET RECOMMANDATIONS.....	47
6.1 Bilan des besoins.....	47
6.2 Bilan des solutions.....	48
6.3 Contraintes de réalisation.....	49
6.4 Recommandations.....	50

LISTE DES TABLEAUX

	<u>PAGE</u>
TABLEAU 1    EVOLUTION DE LA POPULATION PAR GRAND SECTEUR, AGGLOMERATION DE MONTREAL.....	9
TABLEAU 2    EVOLUTION DE LA POPULATION, MUNICIPALITES DU NORD-EST DE L'ILE DE MONTREAL.....	9
TABLEAU 3    RESEAU ROUTIER MUNICIPAL, PROGRAMMATION DES INVESTIS- SEMENTS.....	19
TABLEAU 4    COMPARAISON DES DEBITS JOURNALIERS (APPROXIMATIFS) AVANT ET APRES L'OUVERTURE DU PROLONGEMENT DE LA VOIE DE SERVICE EST.....	27
TABLEAU 5    SCENARIO PRIVILEGIE: REPARTITION DES COUTS ENTRE LES INTERVENANTS SELON LES PROTOCOLES D'ENTENTE.....	46

LISTE DES FIGURES

	<u>PAGE</u>
FIGURE 1 SITUATION EXISTANTE EN ETE 1982 ET EMBRANCHEMENT OUVERT EN ETE 1983.....	14
FIGURE 2 ESTIMATION DES ECHANGES DE DEPLACEMENTS (VEHICULES) APRES L'OUVERTURE DU PROLONGEMENT DE LA VOIE DE SERVICE OUEST.....	30
FIGURE 3 ESTIMATION DES ECHANGES DE CIRCULATION (VEHICULES) AU DEBUT DES ANNEES 1990.....	33
FIGURE 4 SCENARIO PRIVILEGIE.....	43

LISTE DES PLANCHES

	<u>PAGE</u>
PLANCHE 1 SCENARIO RECOMMANDE.....	v
PLANCHE 2 LOCALISATION, PROJET A L'ETUDE, TERRITOIRE A L'ETUDE.....	3
PLANCHE 3 OCCUPATION DU SOL.....	6
PLANCHE 4 RESEAU ROUTIER.....	20
PLANCHE 5 POLES GENERATEURS ET EMETTEURS DE CIRCULATION.....	23
PLANCHE 6 DIAGRAMME DE CIRCULATION.....	26
PLANCHE 7 RESEAU ROUTIER MAJEUR: PROJETS DE DEVELOPPEMENT.....	40

## SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

Le secteur nord-est de l'île de Montréal a connu une croissance urbaine fulgurante avant 1976, particulièrement pour les secteurs de Montréal-Nord, St-Léonard et Anjou. Cependant, le secteur Rivière-des-Prairies ne connaît ce développement accéléré que depuis 1980. L'option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal, mise de l'avant par le gouvernement du Québec, a incité Montréal à mettre l'accent sur le développement de ce quartier virtuellement sous-développé. Ce sous-développement était explicable par le manque d'accessibilité au territoire à partir du réseau routier majeur notamment.

L'analyse des caractéristiques du milieu démontre que le potentiel de développement est très bon pour les prochaines années, de sorte que les prévisions d'accroissement de population de 21 500 en 1981 à 37 000 en 1991 devraient se réaliser. Par ailleurs, la position des pôles d'activités économiques génèrent une quantité imposante de déplacements qui semble être focalisée dans le corridor du projet de l'A-25.

L'analyse des caractéristiques de la circulation démontre d'ailleurs que les principales collectrices du territoire à l'étude, en particulier les artères Pascal-Gagnon, voie de service est de l'A-25 et Henri-Bourassa, supportent de forts débits de circulation par rapport à leur gabarit. De plus, les carrefours à niveau à leur croisement offrent un niveau de service déficient, de sorte que le réseau routier donnant accès à la partie ouest de Rivière-des-Prairies, actuellement en plein développement, constitue en quelque sorte un goulot d'étranglement pour la circulation.

En ajoutant à la situation actuelle les perspectives de fortes augmentations de la circulation à cause des développements en cours et prévus, il est illusoire de conserver intégralement le réseau actuel pour la desserte de ce secteur. Or, toute amélioration de la structure du réseau routier sur les axes nord-sud de responsabilités municipales se trouve limitée à cause de la position des municipalités: Rivière-des-Prairies se trouvant isolé du reste



de Montréal par les territoires d'Anjou, Montréal-Nord et Montréal-Est, la ville ne peut réaliser de nouveaux axes nord-sud aptes à améliorer l'accès au quartier.

L'axe de l'A-25 prend donc une importance primordiale pour la ville de Montréal. La réalisation totale ou partielle de cette autoroute permet d'améliorer sensiblement l'accessibilité à Rivière-des-Prairies et ainsi soutenir le rythme de développement planifié de ce quartier.

Le concept original de l'A-25 a été examiné et sommairement évalué. Plusieurs faits significatifs ont engendré son report à une date indéterminée, puisque les besoins actuels ne justifient pas un projet d'une telle envergure, et que les politiques gouvernementales actuelles tendent à restreindre fortement ce genre de projet.

En effet, le développement du transport en commun dans l'île de Montréal constitue une priorité, notamment pour la desserte du nord-est de l'île, secteur qui nous intéresse. Cependant, le seul projet étudié d'une manière approfondie, la ligne 6 du métro de surface, est fortement remis en question par de nouvelles options de desserte, ce qui constitue un inconnu de taille qui pourrait avoir des influences sur la solution proposée dans cette étude.

De ce fait, une réalisation partielle comportant principalement une ou deux voies de service a été examinée et évaluée de manière à offrir un bon niveau de service à moyen terme, divers aménagements ont été inclus dans le scénario de manière à offrir une bonne accessibilité au quartier Rivière-des-Prairies tout en solutionnant des problèmes de congestion appréhendés dans Anjou.

Le projet faisant l'objet d'un protocole d'entente entre le Ministère et les municipalités riveraines, les coûts du scénario privilégié sont répartis entre les intervenants.

Devant l'ensemble de ces faits, il est recommandé (voir planche 1):

1. De procéder à court terme, sur un horizon de 3 ans, au prolongement des voies de service de l'A-25 dans Anjou et Montréal (Rivière-des-Prairies), selon le scénario suivant:

1ère étape

Description : - un étage au croisement 4e avenue (Bombardier) /  
voies de service;  
- conduite d'égout principal dans l'axe des voies rapides.

Coût total : 5 030 000 \$  
MTQ - 2 973 000 \$  
Montréal - 1 204 000 \$  
Anjou - 853 000 \$

Conditions de

réalisation : - implication financière de ville d'Anjou pour l'étagement  
de la 4e avenue

2e étape

Description : - un étage pour les voies ferrées du C.N. (2 voies);  
- un étage et un échangeur partiel au croisement  
Henri-Bourassa / voies de service;  
- la voie de service est, du sud du boul. Henri-Bourassa  
jusqu'au boulevard Perras (2,38 km);  
- la voie de service ouest, à partir de la 4e avenue rac-  
cordée à la voie est au nord du boulevard Henri-  
Bourassa (1,707 km);  
- le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa sur un peu  
plus de 1,1 km, entre la limite de Montréal-Nord et l'est  
de la 6e avenue;

Coût total : 11 083 000 \$  
MTQ - 4 182 000 \$  
Montréal - 4 611 000 \$  
Anjou - 2 505 000 \$

## Conditions de

- réalisation :
- accord entre les villes de Montréal et Anjou au sujet de la responsabilité du boulevard Henri-Bourassa;
  - implication financière de ville d'Anjou pour le prolongement de la voie de service ouest.
  - fermeture du passage à niveau de la 6e avenue par Montréal.

A court terme, la participation financière des intervenants serait la suivante:

MTQ	- 7 155 000 \$
Montréal	- 5 815 000 \$
Anjou	- 3 358 000 \$

2. A moyen ou long terme, suivant des besoins identifiés consécutifs au doublement des voies des boulevards Maurice-Duplessis et Perras, ajouter au scénario le prolongement de la voie de service ouest entre sa jonction avec la voie est et le boulevard Perras (approximativement 1,37 km additionnel).

Coût approx. 2 000 000 \$ (imputable à la ville de Montréal)

3. A long terme, réévaluer les besoins de prolonger les voies rapides entre Anjou et Laval (intersection avec A-440).

Coût approximatif total: 50 000 000 \$

voies rapides dans l'île de Montréal	- 15 000 000 \$
pont sur la rivière des Prairies	- 25 000 000 \$
voies rapides à Laval	- 10 000 000 \$

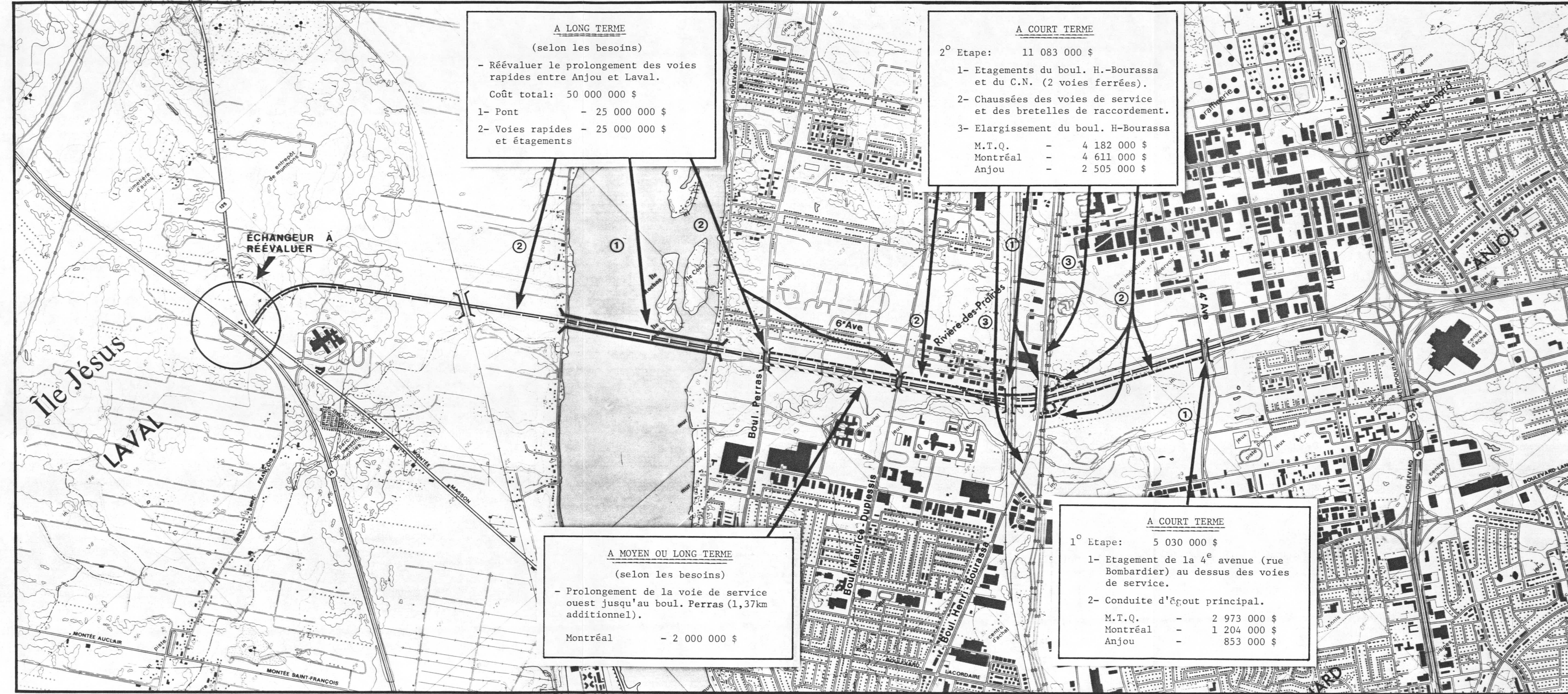
4. Mesures complémentaires

Si le projet de ligne no 6 du métro de surface est mis en chantier, il faudra élargir la structure d'étagement dans l'emprise du C.N. en vue de permettre le passage de 5 voies (3 voies C.N. - 2 voies M.S. + route de service) au coût additionnel de 2 635 000 \$ (coût relié essentiellement au projet de métro de surface).



PROJET DE PROLONGEMENT DE  
L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION  
DE MONTRÉAL

SCÉNARIO RECOMMANDÉ



**A LONG TERME**  
(selon les besoins)

- Réévaluer le prolongement des voies rapides entre Anjou et Laval.

Coût total: 50 000 000 \$

- 1- Pont - 25 000 000 \$
- 2- Voies rapides - 25 000 000 \$ et étagements

**A COURT TERME**

2<sup>o</sup> Etape: 11 083 000 \$

- 1- Etagements du boul. H.-Bourassa et du C.N. (2 voies ferrées).
- 2- Chaussées des voies de service et des bretelles de raccordement.
- 3- Elargissement du boul. H.-Bourassa

- M.T.Q. - 4 182 000 \$
- Montréal - 4 611 000 \$
- Anjou - 2 505 000 \$

**A MOYEN OU LONG TERME**  
(selon les besoins)

- Prolongement de la voie de service ouest jusqu'au boul. Perras (1,37km additionnel).

Montréal - 2 000 000 \$

**A COURT TERME**

1<sup>o</sup> Etape: 5 030 000 \$

- 1- Etagement de la 4<sup>e</sup> avenue (rue Bombardier) au dessus des voies de service.
- 2- Conduite d'égout principal.

- M.T.Q. - 2 973 000 \$
- Montréal - 1 204 000 \$
- Anjou - 853 000 \$



## 1. INTRODUCTION

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à la rivière des Prairies, et éventuellement jusqu'à Laval, fait partie depuis plusieurs années du plan d'ensemble du réseau des grandes voies rapides de la région de Montréal. Ce projet a d'ailleurs fait l'objet d'un protocole d'entente en 1975 entre la ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec pour ce qui concerne la partie située dans les limites de cette municipalité (voir planche 2).

Grosso modo ce protocole d'entente, sans échéancier de réalisation, prévoit que les coûts de construction des voies rapides seront à la charge du Ministère, tandis que les voies de service seront à la charge de la municipalité.

Suite à la décision de mettre l'accent sur le développement du quartier Rivière-des-Prairies, la ville de Montréal demandait au ministère des Transports, en date du 18 mars 1981, de donner suite à ce protocole d'entente. Selon les termes de cette demande, ce projet serait la solution appropriée au problème d'accessibilité déficiente de ce quartier, qui est isolé du reste du territoire de Montréal.

La réponse du ministre des Transports à cette demande laissait entrevoir la possibilité de la réalisation des voies de service seulement, dont l'opportunité resterait ultérieurement à vérifier. Cette réponse tenait compte de la politique gouvernementale favorisant autant que possible le développement du transport en commun, et du moratoire reportant après 1987 la réalisation de l'autoroute 25 jusqu'à Laval.

En effet, l'annonce par le ministre des Transports, en 1981, de son intention d'améliorer le transport en commun dans la région de Montréal consacrait la volonté gouvernementale d'investir prioritairement dans ce mode de transport.



Le présent rapport vise à analyser l'opportunité de prolonger les voies de service de l'autoroute 25 dans le quartier Rivière-des-Prairies. L'ensemble du projet de l'autoroute 25 entre l'autoroute 40 à Anjou et l'actuelle autoroute 25 (A-440) à Laval y est examiné dans une perspective de réalisation totale ou partielle à moyen ou long terme.

Dans un premier temps, les caractéristiques du milieu seront analysées de façon à faire ressortir les potentiels et les contraintes du territoire. Nous nous attarderons notamment sur l'occupation du sol actuelle et prévue selon les plans de développement, l'évolution récente et prévisible de la population, les réseaux de transport en place et les améliorations prévues.

Dans un deuxième temps, l'analyse des déplacements permettra de faire ressortir les pôles émetteurs et générateurs de circulation, les débits actuels et prévisibles sur les artères principales, la capacité du réseau et les problèmes appréhendés.

Après avoir défini en troisième lieu les objectifs du projet à l'étude, les différentes solutions étudiées seront décrites et analysées. Le partage des coûts entre les intervenants selon les protocoles d'entente sera effectué pour la solution à privilégier.

Par la suite, un bilan des besoins à satisfaire et des solutions étudiées, de même que des contraintes de réalisation, permettra de conclure et de recommander la solution appropriée et un scénario de réalisation.

Le territoire couvert par l'étude touche les municipalités de Anjou, St-Léonard, Montréal-Nord, Montréal-Est, Montréal (Rivière-des-Prairies) et déborde pour certains aspects sur la partie est de Laval. Quant au projet faisant l'objet de protocole avec les municipalités, il implique Anjou et Montréal.





Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

PROJET DE PROLONGEMENT DE  
L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION  
DE MONTRÉAL

LOCALISATION

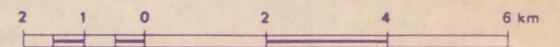
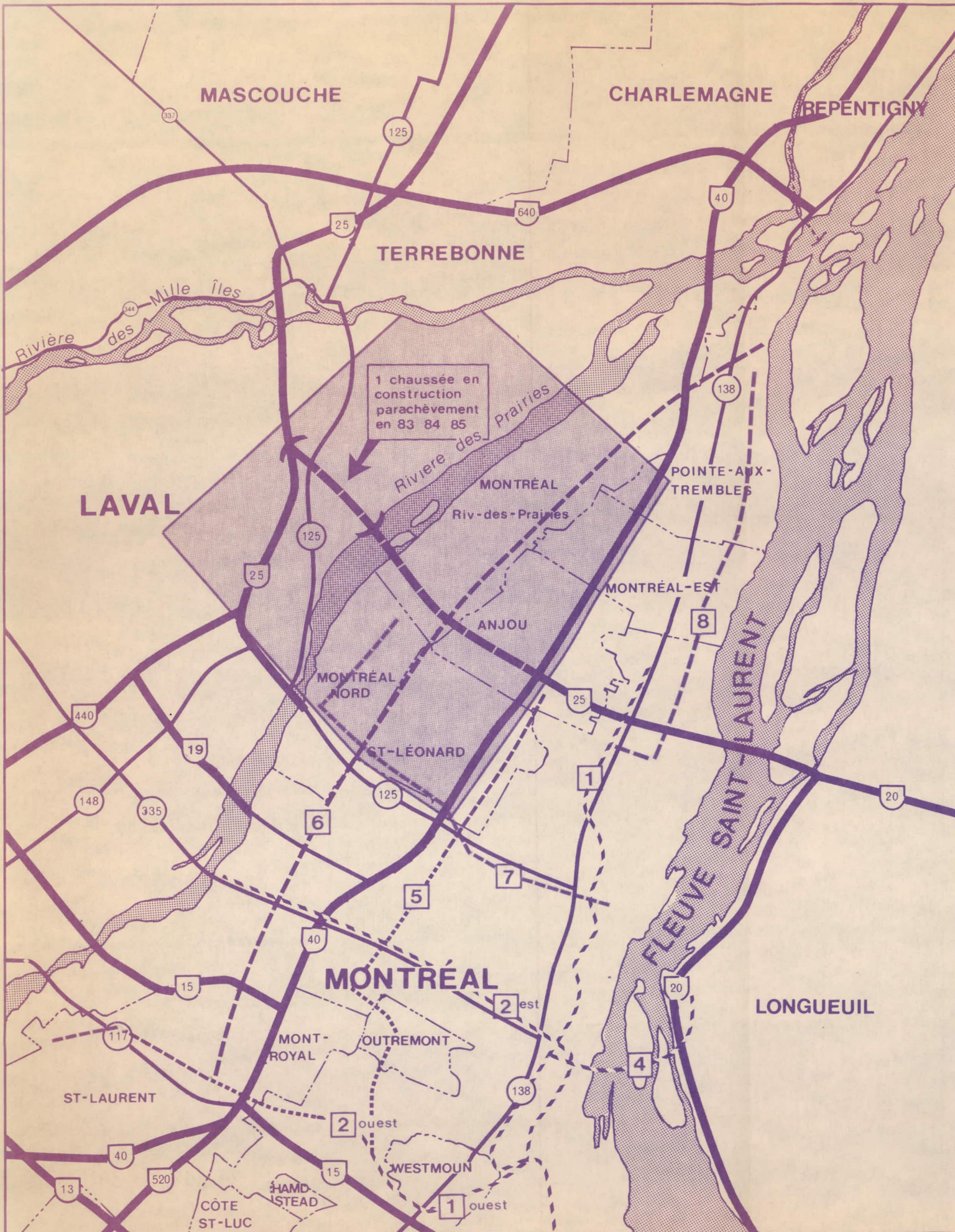
- AUTOROUTE
- ROUTE PRINCIPALE
- ROUTE SECONDAIRE
- LIMITE MUNICIPALE
- PROJET À L'ÉTUDE

MÉTRO SOUTERRAIN

- EXISTANT
- EN CONSTRUCTION
- À L'ÉTUDE

MÉTRO DE SURFACE

- À L'ÉTUDE
- TERRITOIRE À L'ÉTUDE





## 2. CARACTERISTIQUES DU MILIEU

Cette première partie est consacrée à l'étude de l'occupation actuelle et prévue du sol urbain dans le secteur, de l'évolution récente et prévisible de la population, des divers réseaux de transport et leur développement futur. Cette approche permettra de déterminer les potentiels et les contraintes du territoire à l'étude.

### 2.1 Occupation du sol

La planche 3 "Occupation du sol" donne un aperçu du type d'utilisation actuelle du sol et des terrains vacants susceptibles au développement. Les données ont été compilées à partir des plans de fonctions urbaines du ministère des Affaires municipales (1979) et d'un plan topographique à 1: 3 600 (1980-81).

Pour le territoire à l'étude sur l'île de Montréal, l'utilisation du sol se caractérise par un développement urbain plus ou moins concentré. L'extrémité ouest se compose de deux noyaux résidentiels concentrés importants, séparés par la voie ferrée du C.N. et un secteur de parc industriel adjacent. Ces deux secteurs résidentiels, à l'est du boulevard Pie IX (route 125) et au nord de l'A-40, constituent les noyaux urbains principaux de St-Léonard et Montréal-Nord où résident près de 175 000 personnes. La limite est de ces deux municipalités est constituée par un parc industriel linéaire nord-sud, coupé en deux par l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la voie ferrée du C.N.

Le territoire formé par Anjou, Rivière-des-Prairies et Montréal-Est, au nord de l'A-40, présente un développement plus discontinu. Dans Anjou, les zones industrielles et résidentielles de part et d'autre de l'A-25 constituent un premier noyau urbain compact, en continuité avec la zone urbaine au sud de l'A-40. La limite de ce noyau se perd dans les terrains vacants au nord et nord-ouest, près de la limite municipale de Montréal (Rivière-des-Prairies) le long du boulevard Henri-Bourassa.

Dans Rivière-des-Prairies, le territoire à vocation industrielle de part et d'autre de la voie ferrée du C.N. est développé de façon discontinue: on retrouve une concentration industrielle immédiatement à l'est de l'emprise de l'A-25 et une autre dans le prolongement du secteur des raffineries de Montréal-Est le long du boulevard Rivière-des-Prairies. Les développements résidentiels discontinus, en frange à partir de la rivière, occupent toute la partie nord-est du territoire. Plusieurs espaces vacants s'intercallent entre les développements orientés nord-ouest / sud-est.

Au nord de la rivière, le territoire à l'étude dans Laval comporte deux noyaux résidentiels isolés par le territoire à vocation et zoné agricole; il s'agit de St-Vincent-de-Paul à l'ouest où on retrouve un petit noyau industriel et un complexe d'institutions carcérales, et St-François à l'est où les deux secteurs résidentiels entourent un noyau industriel.

## 2.2 Prévision de développement du territoire

Le développement accéléré du quartier Rivière-des-Prairies fait suite à la décision de la ville de Montréal de consolider son territoire, décision découlant des politiques d'aménagement mises de l'avant par le gouvernement du Québec. L'option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal vise notamment la consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel, de sorte que les autorités municipales montréalaises ont fait le choix de promouvoir l'urbanisation planifiée du seul quartier qui demeure encore non développé.

Dans cette optique, le schéma d'aménagement du quartier Rivière-des-Prairies préconise un développement urbain comportant des secteurs résidentiels de densité moyenne à faible, quelques îlots résidentiels de forte densité, des secteurs d'industries lourdes ou légères et des secteurs commerciaux et de service. Tout un réseau de nouvelles rues et de collectrices doit donner accès progressivement aux différents secteurs à développer.



### PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

OCCUPATION DU SOL  
(Actuelle (1979 - 1980) et prévue)

R. Zone résidentielle (résidence, commer-  
ce et institution de quartier)

R.V. Zone résidentielle à développer

I.O. Zone industrielle occupée

I.V. Zone industrielle vacante

INST. Institution importante

A. Agriculture

..... Limite de la zone agricole

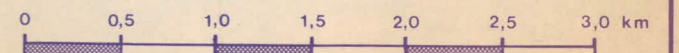
----- Limite du territoire cartographié

+ + + Voie ferrée

Sources: Fonctions urbaines 1979, M.A.M.O.  
Plan topographique 1:3600  
Ville de Montréal



Division de la planification  
du réseau routier





Plus précisément, le schéma d'aménagement complète la grille de développement, traditionnellement de faible densité, par des îlots et développements de faible et moyenne densité intercallés entre les développements plus anciens. La planche 3 permet de localiser les zones résidentielles à développer (R.V.) visées par cette densification légère de l'habitat. Le secteur ouest du quartier, au droit de la zone industrielle d'Anjou, concentre le développement en cours pour les prochaines années, particulièrement de part et d'autre du boulevard Armand-Bombardier. Les boulevards collecteurs est-ouest Perras et Maurice-Duplessis verront aussi une densification de l'habitat et une vocation commerciale de quartier. Le développement industriel prévu en complément des zones existantes (voir planche 3) se localise au nord du boulevard Henri-Bourassa, de part et d'autre de la voie ferrée du C.N. Deux îlots résidentiels de forte densité sont prévus à l'extrémité nord de l'emprise de l'A-25, l'un sur l'île Coco dans la rivière et l'autre au nord du bloc institutionnel à l'ouest immédiat de l'emprise.

Pour le territoire de ville d'Anjou, les prévisions actuelles de développement indiquent que les terrains vacants compris entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Bombardier (4<sup>e</sup> avenue) à l'ouest de l'emprise de l'A-25 auront une vocation résidentielle de densité moyenne à forte, en prolongement de la zone déjà développée au sud de la rue Bombardier, de part et d'autre du boulevard des Galeries d'Anjou (voir planche 4).

Par ailleurs, le parc industriel d'Anjou, sis dans le quadrant nord de l'intersection A-25 / A-40 devrait s'extensionner d'abord sur les lots vacants dans le quadrant est de l'intersection A-25 / Henri-Bourassa, puis au nord-ouest du secteur des raffineries au sud-est du tirage C.N. de Rivière-des-Prairies.

Pour les territoires de St-Léonard et Montréal-Nord, dont le développement est à toute fin pratique achevé, il ne reste qu'à combler certains lots vacants épars, en particulier dans le parc industriel de St-Léonard.

En ce qui a trait au territoire à l'étude dans Laval, au nord-ouest de la rivière des Prairies, les perspectives de développement sont limitées. La zone agricole permanente contraint sérieusement l'expansion urbaine: seule la localité de St-François possède des lots vacants à développer, situé dans la frange urbaine non agricole. La localité de St-Vincent-de-Paul, quant à elle, ne possède plus, pour ainsi dire, de terrains à développer.

### 2.3 Evolution de la population

L'évolution des effectifs de population sur l'île de Montréal (C.U.M.) a connu des changements importants au cours des vingt dernières années. L'expansion plus ou moins anarchique des banlieues intra et extra-insulaires a littéralement siphonné l'accroissement de la population de la grande région métropolitaine de Montréal au détriment de celle de l'île comme telle, et en particulier de la ville de Montréal. Ainsi, entre 1971 et 1981, la population s'est-elle accrue de près de 300 000 personnes, tandis qu'elle décroissait de 200 000 pour l'ensemble de la C.U.M., notamment de 234 000 pour la seule ville de Montréal (voir tableau 1).

Plus particulièrement pour le territoire à l'étude, l'évolution de la population depuis 1961 montre un accroissement continu, contrairement à la C.U.M. et à la ville de Montréal. De 1961 à 1976, l'accroissement de la population globale des municipalités du nord-est de l'île de Montréal (voir tableau 2) a été fulgurant, passant de 100 701 en 1961 à 163 362 en 1966, à 226 586 en 1971, et à 267 847 en 1976. Depuis 1976, l'accroissement a fortement ralenti, certaines municipalités ayant atteint leur développement maximum. En 1981, on retrouve une population totale de 273 197 habitants. Le nord-est de l'île de Montréal a donc connu le même phénomène de fort accroissement de population que la couronne suburbaine de l'agglomération de Montréal, mais avant celle-ci cependant.

Les perspectives d'accroissement de population du territoire à l'étude dépendent des schémas d'aménagement établis pour ces territoires. Essentiellement, seules les municipalités ayant de bonnes réserves de lots vacants connaîtront des accroissements. En l'occurrence, les municipalités

TABLEAU 1  
EVALUATION DE LA POPULATION PAR GRAND SECTEUR  
AGGLOMERATION DE MONTREAL  
1961-1981

	1961	1966	1971	1976	1981
<u>C.U.M.</u>	1 747 696	1 923 178	1 959 143	1 869 641	1 760 122
MONTREAL	1 191 062	1 222 255	1 214 352	1 080 546	980 354
<u>COURONNE SUBURBAINE</u>	--	--	784 065	--	1 070 212
LAVAL	124 741	196 088	228 010	246 243	268 335
LONGUEUIL	64 938	78 120	97 590	122 429	124 320

Source: Recensements du Canada  
C.U.M.

TABLEAU 2  
EVOLUTION DE LA POPULATION  
MUNICIPALITES DU NORD-EST DE L'ILE DE MONTREAL  
1961-1981

	1961	1966	1971	1976	1981
Anjou	9 511	22 477	33 886	36 596	37 346
Montréal-Est	5 884	5 779	5 076	4 372	3 778
Montréal-Nord	48 433	67 806	89 139	97 250	94 914
Pointe-aux-Trembles	21 926	29 888	35 567	35 618	36 270
Rivière-des-Prairies	10 054	12 084	10 878	15 559	21 460
St-Léonard	4 893	25 328	52 040	78 452	79 429
TOTAL	100 701	163 362	226 586	267 847	273 197

Source: Recensement du Canada

d'Anjou et Montréal (Pointe-aux-Trembles et Rivières-des-Prairies) possèdent des espaces vacants importants voués aux développements résidentiels.

Pour les fins du projet de l'A-25 à l'étude, seules les prévisions d'accroissement de population de Rivière-des-Prairies seront considérées, Anjou n'ayant pas de plan de développement prévu pour les terrains vacants à l'ouest de l'A-25.

A partir des caractéristiques et de l'étalement dans le temps des diverses phases du développement de ce quartier, la ville de Montréal prévoit des augmentations de population variant de 1 500 à 2 000 personnes annuellement pour les quinze prochaines années. A partir des données de recensement de 1981, qui indiquent une population de 21 460 personnes pour ce quartier, la population devrait s'accroître approximativement à 28 000 en 1986, 37 000 en 1991 et presque 50 000 pour la période de 1995-2000.

En ajoutant à ces chiffres les statistiques actuelles de population pour les trois autres municipalités de part et d'autre de l'axe de l'autoroute 25 (voir tableau 2), municipalités qui semblent avoir atteint un maximum dans leur développement, c'est une population de près de 300 000 personnes qui se retrouverait établie dans le quadrilatère comprenant les municipalités d'Anjou, St-Léonard, Montréal-Nord et le quartier Rivière-des-Prairies.

## 2.4 Réseau de transport

### 2.4.1 Voies ferrées

Le réseau ferroviaire du nord-est de l'île de Montréal comporte deux lignes principales, propriétés du C.N., l'une au sud traversant Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles, l'autre au nord, traversant d'ouest en est le territoire à l'étude et faisant jonction avec celle du sud à Pointe-aux-Trembles.

La ligne nord, située à la limite entre Montréal-Nord et St-Léonard et se prolongeant à l'est sur la partie sud de Rivière-des-Prairies,

a majoritairement une vocation de desserte industrielle et de transport de marchandises. Elle assure le transport ferroviaire dans les parcs industriels du territoire grâce aux nombreuses antennes ferroviaires et voies de dessertes couvrant une bonne partie des parcs industriels de Montréal-Nord, St-Léonard, Anjou, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est.

Un projet d'utilisation conjointe transport de marchandises - transport de personnes de l'emprise du C.N. a été planifié dans le cadre du développement du transport en commun dans l'agglomération de Montréal. Le projet de ligne no 6 du métro de surface fait partie des options de desserte du territoire à l'étude. Ce projet est décrit sommairement plus loin en 2.4.3.

#### 2.4.2. Réseau routier

Le réseau de routes collectrices du secteur nord-est de l'île de Montréal s'est structuré à partir des contraintes liées à la présence des voies ferrées du C.N. localisées "à cheval" sur les limites des villes de St-Léonard et Anjou d'une part, et Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies d'autre part.

Cette contrainte fait en sorte que les collectrices de Montréal-Nord, et par extension leur prolongement dans Rivière-des-Prairies, présentent une orientation générale est-ouest et se raccordent à l'ouest au boulevard Pie IX. Quant aux collectrices de St-Léonard et Anjou, elles présentent une orientation nord-sud et se raccordent au boulevard Métropolitain (A-40) qui traverse dans le sens est-ouest la partie sud de ces municipalités (voir planche 4).

Cependant, ces collectrices nord-sud ne comportent pas toutes un prolongement dans les municipalités au nord, puisque les voies ferrées du C.N. constituent un obstacle important. Les seules collectrices nord-sud qui permettent de traverser le territoire de façon convenable sont le boulevard Lacordaire, les rues Pascal-Gagnon et A-Hudon dans St-Léonard et Montréal-Nord, le boulevard



Armand-Bombardier dans Anjou et Rivière-des-Prairies. La desserte routière du quartier Rivière-des-Prairies présente donc certaines carences au niveau des axes nord-sud.

De la même façon, les villes de St-Léonard et Montréal-Nord souffrent de carence au niveau des axes nord-sud, à un degré moindre, puisque les boulevards Viau et Langelier dans St-Léonard présentent une discontinuité physique à la hauteur de la voie ferrée du C.N.

Ces carences ne peuvent être réglées sans rencontrer les contraintes dues à la présence des voies du C.N. et les problèmes liés à la réalité géographique des entités municipales par rapport aux axes préférentiels de circulation.

#### Description sommaire des artères et rues municipales

##### Artères est-ouest

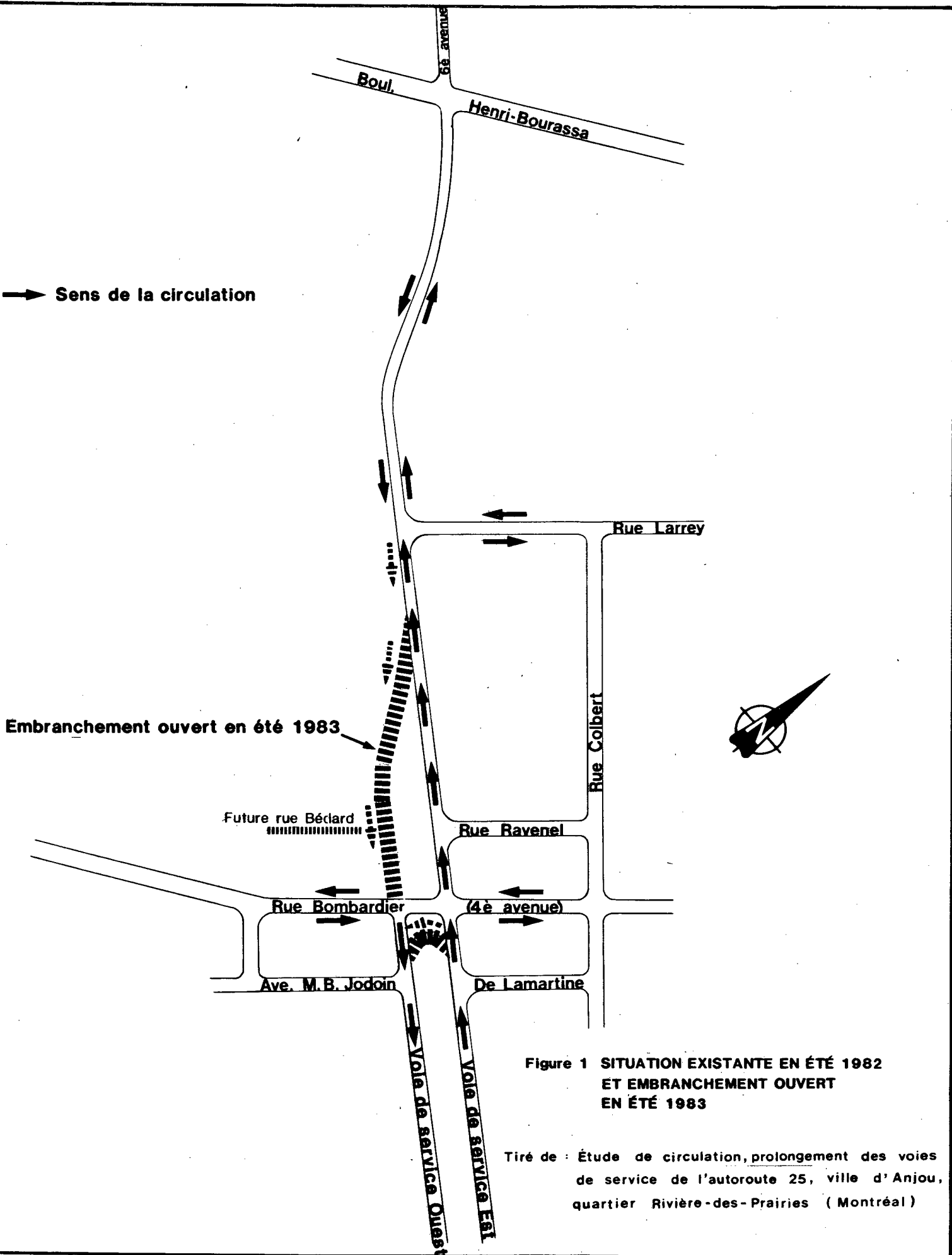
- . Boulevard Gouin: Cette artère à deux voies dessert la frange nord-ouest de Rivière-des-Prairies et traverse un milieu urbain linéaire qui n'offre pas de possibilités d'élargissement à quatre voies de la route.
- . Boulevard Perras: Cette artère à deux voies est le prolongement d'un boulevard à quatre voies situé dans Montréal-Nord. Une courte section est à quatre voies de part et d'autre de l'intersection avec le boulevard A.-Bombardier, tandis que l'ensemble de cette artère est prévue à quatre voies.
- . Boulevard Maurice-Duplessis: cette artère à deux voies, prévue éventuellement à quatre voies, est aussi le prolongement d'un boulevard à quatre voies dans Montréal-Nord. Egalement, une courte section complétée à quatre voies se retrouve de part et d'autre de l'intersection avec le boulevard A.-Bombardier. Cette artère dessert la partie centrale de Rivière-des-Prairies.

. Boulevard Henri-Bourassa: de loin la plus importante artère est-ouest du nord-est de l'île de Montréal, elle est à quatre voies à la limite est de Montréal-Nord et à deux voies dans Rivière-des-Prairies. Ce boulevard est prévu pour quatre voies, dans un avenir non encore défini à cause de sa position "à cheval" sur les limites municipales de Anjou et Montréal. Cependant, les pressions actuelles et prévisibles de la circulation générées dans l'axe de l'A-25 militent fortement en faveur d'un tel réaménagement à faire à court terme jusqu'au boulevard A.-Bombardier.

. 4e avenue (Anjou): cette courte artère est-ouest à deux voies, dénommée aussi rue Bombardier, relie les deux parcs industriels de St-Léonard et Anjou, et traverse à niveau les voies de service de l'A-25.

#### Artères nord-sud

- . Pascal-Gagnon (Saint-Léonard): cette artère nord-sud dessert le parc industriel de St-Léonard. Elle est présentement aménagée à quatre voies. Cependant, seules les deux voies centrales peuvent être utilisées à la circulation générale, les deux autres voies (de bordure) sont souvent utilisées pour le stationnement et principalement par les camions pour leurs manoeuvres de virage aux entrées industrielles.
- . Voies de service de l'A-25 (Anjou): le prolongement de la voie de service est, entre la rue Bombardier (4e avenue) et le boulevard Henri-Bourassa, a été ouvert à la circulation au mois de juillet 1982. Ce prolongement est à une voie de circulation dans chaque sens. De façon à atténuer les conflits de circulation entre les divers mouvements à l'intersection de la rue Bombardier et de la voie est, intersection où débute la voie ouest vers le sud, des changements à l'utilisation des rues adjacentes furent apportés peu de temps après l'ouverture du prolongement: risque de collisions frontales avec les véhicules venant de la voie de desserte est située au sud de la rue Bombardier (voir figure 1).



**Figure 1 SITUATION EXISTANTE EN ÉTÉ 1982  
ET EMBRANCHEMENT OUVERT  
EN ÉTÉ 1983**

Tiré de : Étude de circulation, prolongement des voies de service de l'autoroute 25, ville d'Anjou, quartier Rivière-des-Prairies (Montréal)

Il est à souligner que cette déviation du trafic nord-sud a été éliminée en été dernier (1983), depuis que la ville d'Anjou a aménagé l'embranchement temporaire raccordant la chaussée ouest à la voie de desserte ouest (au niveau de la future rue Béclard).

- . La 6e avenue, desservant une zone industrielle, est une rue locale à deux voies de circulation. Une portion de cette rue est présentement à sens unique orienté vers le nord. Cette rue se situe dans le prolongement de la voie de service est de l'autoroute 25, au nord du boulevard Henri-Bourassa. Les possibilités de réaménagement de cette rue sont inexistantes à cause des marges de recul et de l'impossibilité d'y aménager un étagement au croisement de la voie ferrée du C.N.
- . Boulevard Armand-Bombardier: cette artère à quatre voies joint le "coeur" développé de Rivière-des-Prairies à l'A-40, en traversant le parc industriel d'Anjou. C'est la plus importante artère nord-sud à l'est de l'emprise de l'A-25.

#### 2.4.3. Le transport en commun

Depuis quelques années, le ministère des Transports a voulu donner un essor marqué au transport en commun dans les centres urbains majeurs. L'orientation ministérielle pour le développement du transport en commun dans la région de Montréal doit conduire à l'établissement d'un réseau intégré d'infrastructures de transport en commun.

Jusqu'à maintenant, plusieurs solutions différentes ont été considérées pour desservir la partie nord-est de l'île de Montréal (Anjou, St-Léonard, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles).

Selon le plan intégré de développement du transport en commun établi en 1980-81, un projet de ligne du métro de surface (no 6) dans l'axe des voies du C.N. a été établi et constitue la proposition officielle du ministère des Transports pour la desserte de l'est de l'île de Montréal

Le rapport du comité ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la Communauté urbaine de Montréal (rapport Gascon) déposé en 1984 énonce de nouvelles propositions de développement de lignes de métro et constitue à peu près la position de la C.U.M. pour la desserte de l'est de l'île.

Pour le territoire à l'étude, les recommandations proposent le prolongement de la ligne actuelle no 5 jusqu'aux Galeries d'Anjou situées dans le quadrant sud de l'intersection A-25 / A-40, et la réalisation d'une nouvelle ligne souterraine no 7 dans l'axe du boulevard Pie IX entre la ligne 1 et Montréal-Nord avec terminus aux portes de Rivière-des-Prairies. Cette ligne no 7 pourrait utiliser la technologie sur fer, permettant ainsi un prolongement éventuel de cette ligne en surface dans l'axe du boulevard Maurice-Duplessis ou des voies du C.N. pour assurer la desserte de Rivière-des-Prairies. Ces propositions sont complétées par un réaménagement des lignes d'autobus.

D'une façon générale, toute amélioration majeure de la desserte par transport en commun de Rivière-des-Prairies aura pour effet d'en accélérer le développement et d'en hausser la population et la demande de déplacement.

## 2.5 Plan de développement du réseau routier municipal

Le schéma d'aménagement du quartier Rivière-des-Prairies prévoit le développement ou l'amélioration de plusieurs axes routiers municipaux, tant dans le sens est-ouest que dans le sens nord-sud. A l'heure actuelle, les liaisons est-ouest sont mieux desservies que les liaisons nord-sud, correspondant au sens de déplacement préférentiel.

Pour toute la portion du quartier localisée vis-à-vis Anjou et Montréal-Est, il n'existe que deux liaisons routières nord-sud continues entre l'autoroute 40 au sud et le boulevard Gouin, situé le long de la rivière des Prairies, au nord: le boulevard Armand-Bombardier à quatre voies traversant Anjou à 1,5 kilomètre à l'est de l'emprise de l'autoroute 25, et le boulevard Rivière-des-Prairies à deux voies traversant Montréal-Est (voir planche 4).

Dans ce territoire, il n'existe actuellement qu'un seul autre projet de liaison routière nord-sud entre l'autoroute 40 et les rues collectrices est-ouest du quartier: le boulevard Marien situé à l'est du boulevard Rivière-des-Prairies (voir planche 4), devant rejoindre la section déjà construite entre le boulevard Henri-Bourassa et l'A-40 sur la limite entre Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles.

Pour ce qui est du boulevard Bourget, sa réalisation par la ville de Montréal est possible entre les boulevards Gouin et Henri-Bourassa, mais le schéma d'aménagement de la C.U.M. propose son prolongement jusqu'à la rue Sherbrooke (route 138). Aucune date de réalisation n'est établie, surtout que la portion dans Montréal-Est et Anjou se retrouve actuellement sur des terrains vacants.

Dans l'ensemble, il ne s'ajoutera donc que deux seuls autres axes nord-sud pouvant assurer véritablement une desserte efficace du quartier, soit les boulevards Marien et Bourget, mais aucun investissement n'y est prévu à court terme. Ces axes desserviront surtout la partie est du quartier qui ne sera développée qu'à moyen terme.

Pour le territoire situé du côté ouest de l'emprise de l'autoroute 25, soit les municipalités de Montréal-Nord et St-Léonard, il n'existe que deux liaisons routières nord-sud, hormis le boulevard Pie IX (route 125) à l'extrême ouest: le boulevard Lacordaire qui traverse le centre de ces deux villes en joignant le boulevard Gouin et l'autoroute 40, et les rues Albert-Hudon à Montréal-Nord et Pascal-Gagnon à St-Léonard reliant l'autoroute 40 et le boulevard Perras d'une façon pas totalement continue (voir planche 4) près de la limite est de ces deux municipalités.

Quant aux boulevards collecteurs est-ouest, il en existe quatre, permettant de traverser la majeure partie du quartier et de rejoindre le territoire de Montréal-Nord. Le boulevard Henri-Bourassa, actuellement à deux voies et situé "à cheval" sur la limite municipale entre le quartier Rivière-des-Prairies et Ville d'Anjou, ne sera pas réaménagé à court terme à cause des contraintes inhérentes à ces limites municipales. Il faudrait cependant envisager un réaménagement à quatre voies de façon à assurer une continuité avec le tronçon à quatre voies dans Montréal-Nord et desservir l'important débit de circulation qui s'y retrouve.

Plus au nord, les boulevards Maurice-Duplessis et Perras doivent être portés à quatre voies, dans un avenir plus ou moins lointain. Certains travaux, prévus au cours des prochaines années, doivent permettre de compléter la section à quatre voies du boulevard Maurice-Duplessis de part et d'autre de l'intersection avec le boulevard Armand-Bombardier. La même situation prévaut aussi pour la même section du boulevard Perras. De son côté, le boulevard Gouin, longeant la rivière des Prairies doit demeurer à deux voies d'un bout à l'autre.

D'une façon globale, les projets d'infrastructures routières amélioreront d'une façon plus importante les liaisons est-ouest par rapport aux liaisons nord-sud, puisque la juridiction municipale de Montréal ne peut s'appliquer sur d'hypothétiques axes nord-sud traversant d'autres municipalités, tel un prolongement du boulevard Bourget sur le territoire d'Anjou. Cette situation explique l'importance que prend l'autoroute 25 aux yeux

des autorités de Montréal puisque l'emprise, propriété du ministère des Transports, peut permettre à la ville d'obtenir le prolongement d'un axe nord-sud traversant déjà Anjou.

TABLEAU 3  
RESEAU ROUTIER MUNICIPAL  
PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS  
(000 \$)

	<u>1984</u>	<u>1985</u>
<u>Artère nord-sud</u>		
Armand-Bombardier	6 650	1 100
Bourget	--	--
Marien	--	--
<u>Artère est-ouest</u>		
Henri-Bourassa	--	--
Maurice-Duplessis	704	--
Perras	97	--

Pour le territoire à l'étude dans Laval, la ville de Laval projette la réalisation d'une nouvelle route dans l'axe du projet abandonné de l'A-440 pour mieux desservir le noyau de population de St-François. Ce projet permettra ainsi d'offrir une deuxième sortie vers le réseau routier majeur pour cette population actuellement desservie par l'unique boulevard Lévesque, longeant la rive de la rivière des Prairies, congestionné dans le secteur de St-Vincent-de-Paul.

De plus, le Ministère terminait en 1984 la construction d'une route collectrice de raccordement entre le boulevard Lévesque et la route 125, à même l'emprise prévue et selon l'alignement d'une chaussée de l'A-25 au nord de la rivière des Prairies. Cette route fut construite dans le but de décongestionner le boulevard Lévesque dans le secteur est de St-Vincent-de-Paul et d'améliorer la desserte de St-François.





# PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

## RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL

### ACTUEL

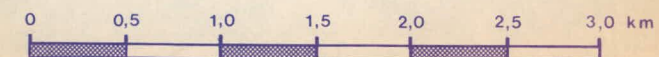
- Collectrice 2 voies
- Collectrice 4 voies

### AMÉLIORATIONS PROJETÉES

- 2 voies
- 4 voies

### VOIE FERRÉE

- Étagement projetée
- Étagée
- A niveau
- Emprise de l'A-25
- Voie de service projetée





### 3. LES DEPLACEMENTS

Cette deuxième partie s'applique à identifier les divers pôles générateurs et émetteurs de circulation, leurs effets sur le réseau routier, à indiquer les débits de circulation rencontrés sur les divers axes routiers du territoire à l'étude et prévoir des augmentations de débits à partir du développement prévu. Elle s'applique aussi à démontrer la capacité actuelle du réseau routier et de détecter les problèmes appréhendés.

#### 3.1 Pôles générateurs et émetteurs de circulation

Etant donné que le territoire à l'étude se trouve compris à l'intérieur de l'agglomération de Montréal, il va sans dire que les pôles générateurs et émetteurs de circulation qui vont être décrits ne sont pas les seuls à polariser les déplacements. En effet, toute l'île de Montréal constitue en elle-même une "fourmilière" où se voient quartiers résidentiels, parcs industriels, rues et centres commerciaux.

#### Pôles générateurs

Pour le corridor de l'A-25 dans le nord-est de l'île de Montréal, les pôles d'activités économiques qui génèrent d'intenses flux de déplacements sont assez bien circonscrits (voir planche 3). Il s'agit des parcs industriels de St-Léonard et Montréal-Nord cernant les noyaux résidentiels de ces deux villes, des parcs industriels d'Anjou, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles formant un tout compact au sud de la voie ferrée du C.N. à Rivière-des-Prairies et s'étendant au sud jusqu'à l'A-40, la rue Sherbrooke et même jusqu'au fleuve St-Laurent (voir planche 5).

Les activités commerciales reliées à la présence du centre d'achat Galeries d'Anjou constituent aussi un important générateur de circulation, d'autant plus que selon le schéma d'aménagement de la C.U.M., il est prévu dans ce secteur un sous-centre satellite au centre-ville de Montréal, en y ajoutant des commerces de services et bureaux.

Cette position géographique des pôles générateurs fait en sorte que les grands axes routiers du secteur, plus spécifiquement les autoroutes 25 et 40, les boulevards Henri-Bourassa, Ray-Lawson, Industriel, des Grandes-Prairies et des Galeries d'Anjou, et les rues Pascal-Gagnon, Albert-Hudon, Bombardier et 4e avenue supportent d'importants débits de circulation selon leur gabarit, et notamment un pourcentage appréciable d'encombrante circulation lourde.

### Pôles émetteurs

Les secteurs d'où origine la majorité des déplacements se présentent en bloc plus ou moins compact, cernés par les zones industrielles décrites précédemment (voir planche 2). Ces secteurs se caractérisent par une prédominance marquée de la fonction résidentielle de densité variable, une faible proportion d'emplois.

Il s'agit des blocs résidentiels complètement développés de St-Léonard entre l'A-40 et le boulevard des Grandes-Prairies, de Montréal-Nord entre le quartier industriel sud le long de la voie du C.N. et la rivière. S'ajoutent à ceux-ci les quartiers résidentiels d'Anjou dans le quadrant ouest de l'intersection A-25 / A-40, son prolongement éventuel vers le nord-ouest et les quartiers résidentiels en plein développement dans Rivière-des-Prairies au nord de la voie du C.N. (voir planche 5).

La circulation émanant de ces quartiers résidentiels contribuent pour une bonne part à l'utilisation intensive du réseau routier de ce secteur, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

### 3.2 Débits de circulation actuels et prévisibles

Les statistiques présentées dans cette partie proviennent d'une étude de circulation\* réalisée au Service des tracés et projets, basée sur de nombreux

---

\* QUEBEC, Ministère des Transports (1984), Etude de circulation - Prolongement des voies de service de l'autoroute 25 - Ville d'Anjou - Quartier Rivière-des-Prairies (Montréal), Service des tracés et projets. 70 pages.





# PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

## Pôles générateurs et émetteurs de circulation



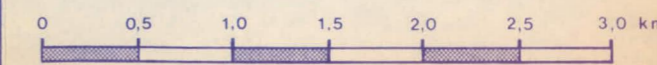
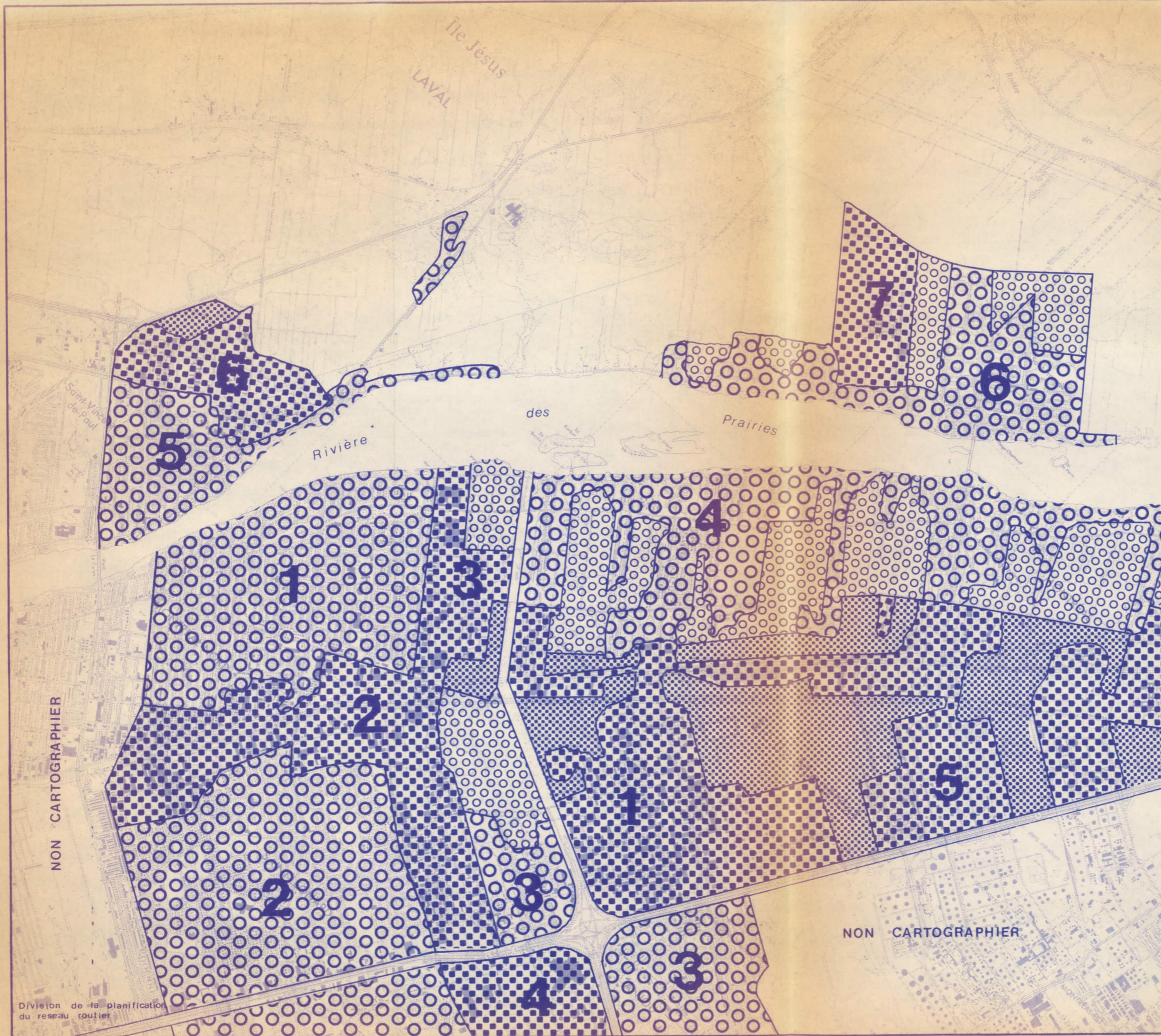
(Pôle générateur) (Extension prévisible)

- 1: Parc industriel d'Anjou
- 2: Parc industriel de St-Léonard
- 3: Parc industriel de Montréal-Nord et Institutions
- 4: Centre commercial et industriel d'Anjou
- 5: Parcs industriels de Montréal-Est, Rivière-des-Prairies
- 6: Parc industriel et institutions carcérales de St-Vincent-de-Paul
- 7: Zone industrielle de St-François



(Pôle émetteur) (Extension prévisible)

- 1: Zone résidentielle compacte de Montréal-Nord
- 2: Zone résidentielle compacte de St-Léonard
- 3: Zone résidentielle compacte d'Anjou
- 4: Zone résidentielle discontinue de Riv-des-Prairies
- 5: Noyau résidentiel de St-Vincent de Paul
- 6: Noyau résidentiel de St-François





comptages. Ces divers comptages échelonnés dans le temps entre 1978 et 1983 ont permis de relever plusieurs faits marquants. D'abord, il convient de dresser un portrait global des débits de circulation sur l'ensemble des collectrices situées de part et d'autre de l'emprise de l'A-25. Par la suite, nous nous attarderons sur les faits marquants constatés en cours d'analyse. Pour des détails supplémentaires, nous référons le lecteur à cette étude de circulation.

### 3.2.1 Débits actuels de circulation

Les statistiques suivantes sont valides pour 1983, avec le réseau routier dans son état actuel (voir planche 6).

#### Artère est-ouest

- Gouin:  
3 200 véh./jour (D.J.M.O)\*
- Perras:  
6 500 véh./jour - intersection de la 6e avenue  
7 600 à 7 800 véh./jour - intersection de boulevard Armand-Bombardier
- Maurice-Duplessis:  
8 800 véh./jour - limite de Montréal-Nord  
8 500 véh./jour - intersection de boulevard Armand-Bombardier
- Henri-Bourassa:  
33 000 véh./jour - ouest de la rue Pascal-Gagnon  
22 500 véh./jour - entre Pascal-Gagnon et la 6e avenue  
14 700 véh./jour - est de la 6e avenue  
9 100 véh./jour - est du boulevard Armand-Bombardier

---

\*D.J.M.O.: Débit moyen d'un jour ouvrable de semaine.

- 4e avenue (Bombardier):
  - 15 800 véh./jour - ouest de la voie de service ouest
  - 13 300 véh./jour - entre les deux voies de service
  - 12 000 véh./jour - est de la voie de service est

#### Artères nord-sud

- Armand-Bombardier (Ray-Lawson):
  - 8 000 véh./jour - sud du boul. Perras
  - 10 000 à 12 000 véh./jour - intersection de Maurice-Duplessis
  - 13 000 véh./jour - nord du boul. Henri-Bourassa
  - 17 200 véh./jour - sud du boul. Henri-Bourassa
  
- 6e avenue - voies de service est et ouest
  - 9 500 véh./jour - nord du boul. Henri-Bourassa
  - . voie de service est:
    - 15 000 véh./jour - sud du boul. Henri-Bourassa
    - 16 300 véh./jour - sud de la 4e avenue (Bombardier)
  - . voie de service ouest:
    - 14 600 véh./jour - sud de la 4e avenue
  - (total de 30 800 véh./jour sur les deux voies de service au sud de la 4e avenue)
  - . virage en U:
    - 2 500 véh./jour - entre les deux voies de service
  
- Pascal-Gagnon:
  - 19 500 véh./jour - sud du boul. Henri-Bourassa, décroissant au sud du boul. des Grandes-Prairies.

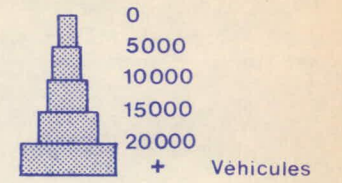
#### 3.2.2 Faits marquants

L'analyse des comptages de circulation de 1982 et 1983 obtenus du Service de la circulation de Montréal a permis de dresser un tableau des débits de circulation avant et après l'ouverture de la voie de service est jusqu'au boulevard Henri-Bourassa.



### PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

#### DIAGRAMME DE CIRCULATION 1983



Débit approximatif moyen des jours  
ouvrables (D.M.J.O.) 8500





Le tableau 4, tiré de l'étude de circulation, résume la situation et permet de dégager trois constatations:

- le débit 15 000 véh./jour sur le prolongement (voie de service est) est considérable;
- la réduction de 6 500 véh./jour sur Pascal-Gagnon signifie une redistribution (transfert) du trafic au profit du prolongement (voie de service est);
- l'ajout de 3 500 véh./jour sur la 6e avenue traduit un apport propre à la présence du prolongement (voie de service est).

TABLEAU 4

COMPARAISON DES DEBITS JOURNALIERS (APPROXIMATIFS) AVANT ET APRES

L'OUVERTURE DU PROLONGEMENT DE LA VOIE DE SERVICE EST

APPROCHES	DEBITS JOURNALIERS (2 SENS)		DIFFERENCES
	AVANT	APRES	
Henri-Bourassa Ouest (à l'ouest de Pascal-Gagnon)	33 000	33 000	Pas de changement
Henri-Bourassa centre (entre Pascal-Gagnon et 6e avenue)	19 000	22 500	Ajout de 3 500
Henri-Bourassa Est (à l'est de 6e avenue)	16 500	15 000	Baisse de 1 500
Pascal-Gagnon	26 000	19 500	Baisse de 6 500
6e avenue	6 000	9 500	Ajout de 3 500
Voie de service est	---	15 000	Débit: 15 000



Un deuxième fait concerne les résultats des comptages à l'intersection Henri-Bourassa / Pascal-Gagnon: il existe un déséquilibre de 2 500 véhicules/jour en faveur de la direction nord-sud sur Pascal-Gagnon, avant l'ouverture de la voie de service est, déséquilibre qui s'est amplifié à 4 000 véhicules/jour après la mise en service de la voie de service est. Ce déséquilibre trouve son pendant inverse dans les débits à l'intersection de la voie est et du boulevard Henri-Bourassa avec 10 000 véhicules/jour en direction sud-nord et 5 000 en direction nord-sud.

Ces déséquilibres dans les débits directionnels sur Pascal-Gagnon et voie de service est seraient dus à plusieurs facteurs:

- difficulté d'accès en direction nord sur Pascal-Gagnon à partir de l'A-40, à cause de l'absence de lien direct;
- itinéraire voie de service est / 4e avenue (Bombardier) / Pascal-Gagnon non fonctionnel à cause des problèmes de circulation aux intersections de la rue Bombardier et des voies de service est et ouest;
- caractère direct du prolongement de la voie est jusqu'au boulevard Henri-Bourassa pour la circulation en direction nord;
- faible qualité du service à l'intersection Henri-Bourassa / Pascal-Gagnon;
- niveau de service déficient à l'intersection voie de service est / boul. Henri-Bourassa: une voie dans chaque sens pour les quatre embranchements de l'intersection - débit très élevé aux heures de pointe - accotement servant

de voie de virage ou voie de dépassement à droite - pourcentage très élevé de véhicules lourds provenant des secteurs industriels environnants.

Il appert donc que les artères nord-sud Pascal-Gagnon et voie de service est constituent en quelque sorte des goulots d'étranglement au niveau du boulevard Henri-Bourassa pour l'accès au territoire situé au nord-est, entre autres, Rivière-des-Prairies. Il serait donc illusoire de s'attendre à une réaffectation naturelle plus poussée du trafic sur la voie de service est et d'utiliser cette seule voie, avec la 6e avenue dans son prolongement, comme porte de sortie de la partie ouest de Rivière-des-Prairies actuellement en plein développement.

### 3.2.3 Réassignation et prévisions sommaires de circulation

Dans l'hypothèse où la voie de service ouest était prolongée jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, l'étude de circulation estime qu'il y aurait un transfert vers cette nouvelle voie d'une partie du trafic circulant présentement sur Pascal-Gagnon et d'autres axes nord-sud (Langelier, Ray-Lawson). En effet, la rue Pascal-Gagnon, non seulement dessert le parc industriel de St-Léonard, mais aussi constitue un axe nord-sud important conduisant à l'A-40 et une porte de sortie diffusant le trafic originant du secteur nord-est de l'île de Montréal.

Ainsi, dès l'ouverture de la voie de service est jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, la pression exercée par les forts débits de circulation sur Pascal-Gagnon s'est-elle relâchée au profit de cette nouvelle voie. Avec l'éventuelle ouverture de la voie ouest jusqu'à Henri-Bourassa, la nouvelle réassignation se ferait de telle sorte que le trafic serait plus ou moins équilibré entre les deux voies de service. La figure 2 indique le nouvel équilibre des débits actuels entre les deux voies de

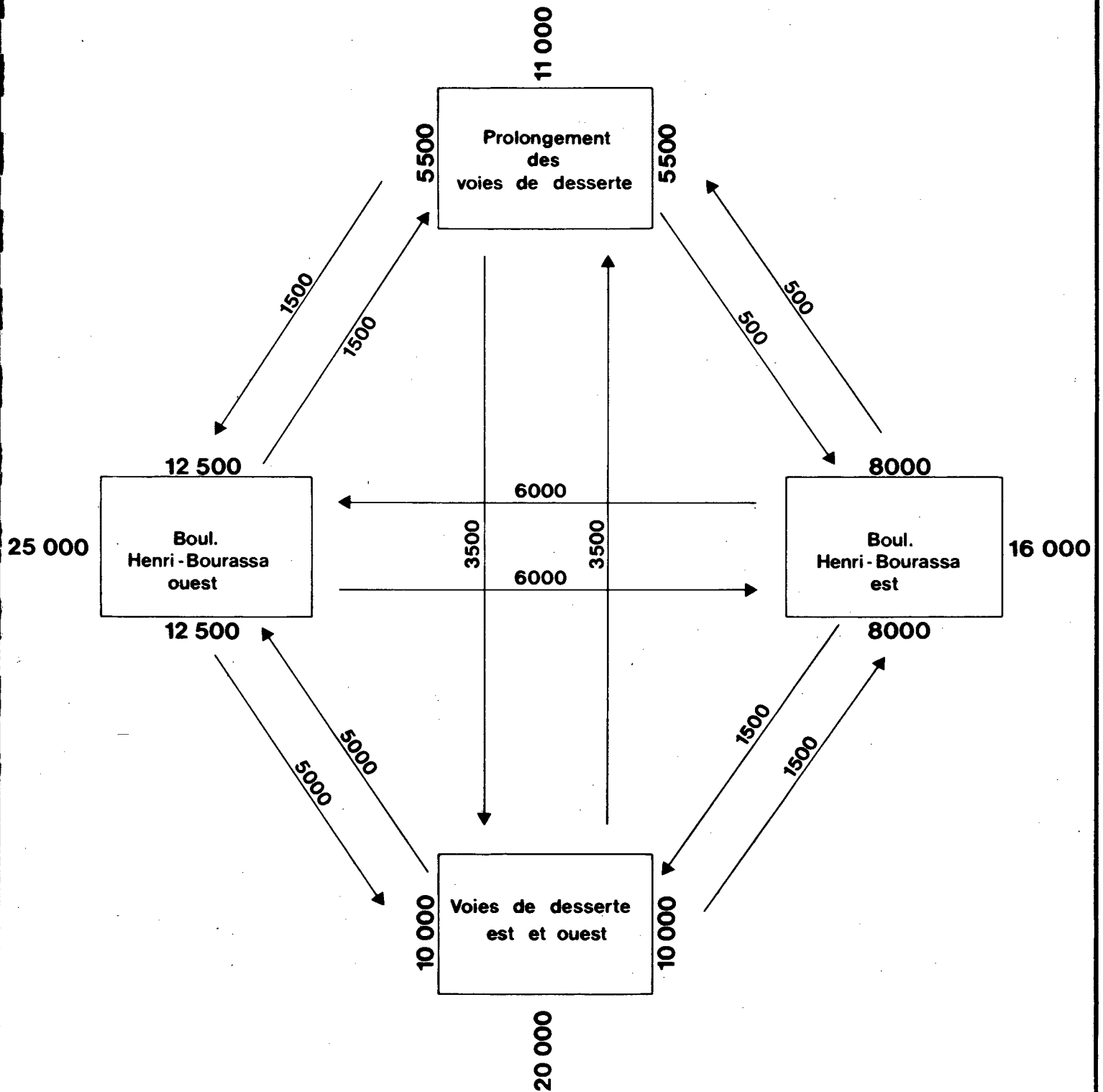


Figure 2 ESTIMATION DES ÉCHANGES DE DÉPLACEMENTS (véhicules) APRÈS L'OUVERTURE DU PROLONGEMENT DE LA VOIE DE DESSERTE OUEST (en supposant aucune contrainte de capacité au nord du boulevard Henri-Bourassa)

service et une estimation des échanges de déplacements au niveau du boulevard Henri-Bourassa dans l'optique du prolongement des voies de service vers le nord en remplacement de la 6e avenue où le passage à niveau serait fermé.

A moyen terme, les prévisions de développement de Rivière-des-Prairies faites par la ville de Montréal indiquent que la population du quartier devrait atteindre 35 000 à 37 000 personnes pour 1990-91, à partir de l'ajout annuel de 1 500 à 2 000 nouveaux résidents aux 21 500 recensés en 1981.

Par rapport à l'année 1983, dernière année dont nous disposons de comptages de circulation dans le quartier, l'augmentation de la population serait de l'ordre de 55% à 60% au début des années 1990. Comme les différents comptages de circulation ont permis de compiler pour l'année 1983 approximativement de 9 000 à 10 000 véhicules sortant du quartier pendant une journée et dont plus de la moitié se dirige en direction ouest et sud par l'intermédiaire des boulevards est-ouest, les estimations, pour le début des années 1990, indiquent un ajout de 2 500 à 3 000 véhicules diffusant par ces axes vers le sud et l'ouest. En ce qui concerne le trafic provenant du territoire situé à l'ouest de l'autoroute (Montréal-Nord, St-Léonard, etc.) on prévoit une augmentation approximative de 1 500 véhicules/jour pour la même période.

En somme, les ajouts de trafic suivants (par journée et dans un sens) ont été obtenus:

du côté est:

2 000 véh./jour par Perras et Duplessis et ensuite par voie de service vers le sud;

500 véh./jour par Henri-Bourassa et ensuite par voie de service vers le sud.

300 véh./jour par Perras et Duplessis et ensuite par voie de service et Henri-Bourassa vers l'ouest.

du côté ouest

500 véh./jour par Perras et Duplessis et ensuite par voie de service vers le sud.

1 000 véh./jour par Henri-Bourassa et ensuite par voie de service vers le sud.

---

TOTAL: 4 300 véh./jour (dans un sens)

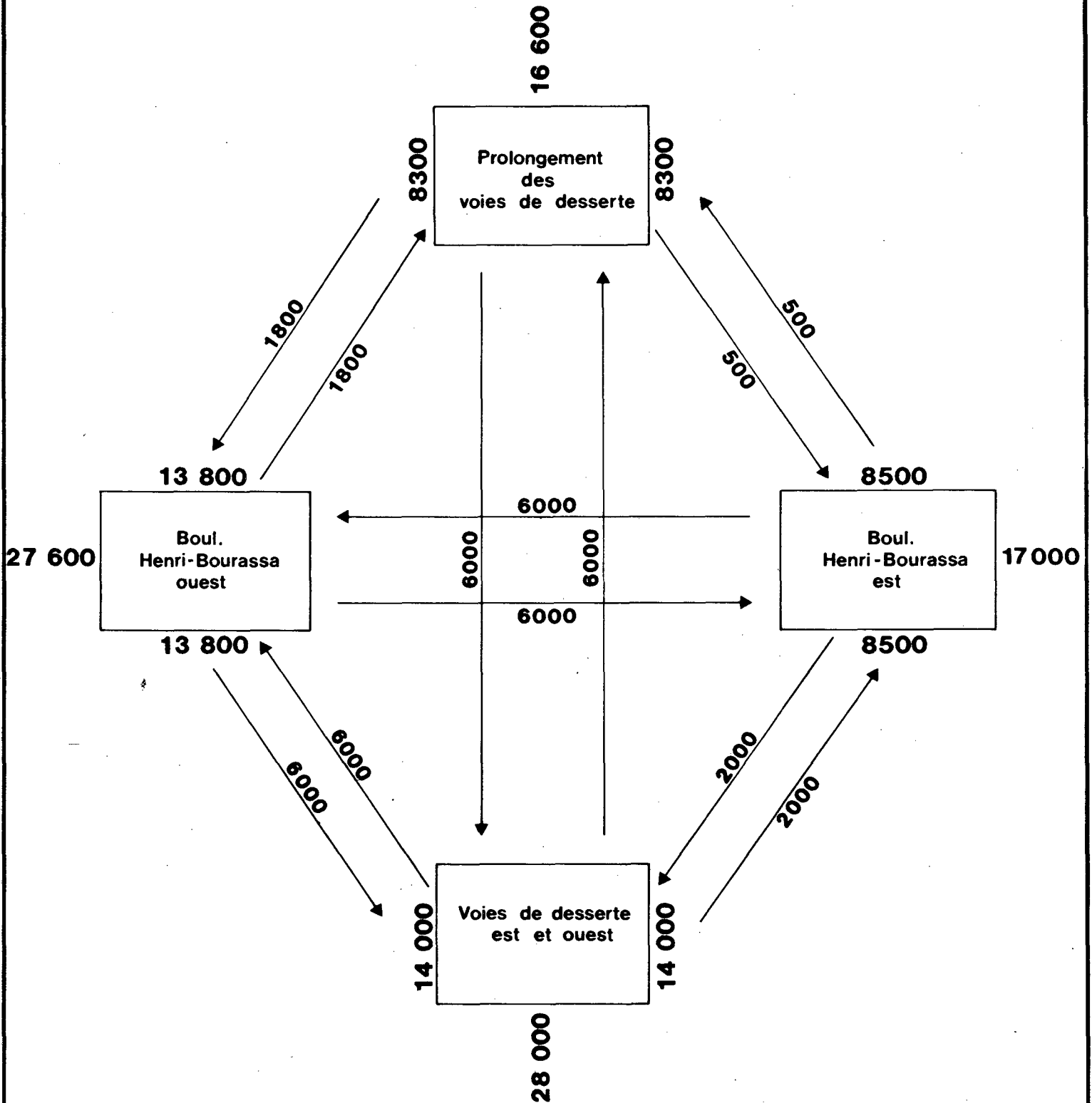
Il est à souligner que ces prévisions sont très approximatives et que dans l'ensemble elles pourraient être qualifiées de "conservatrices" puisqu'elles ne tiennent pas compte d'une part de la circulation induite attribuable aux développements dans le quartier et d'autre part de l'augmentation globale de la circulation existante suite aux futurs développements dans les zones limitrophes (développements dans les villes et les parcs industriels Anjou et St-Léonard, le trafic de transit effleurant le sud-ouest du quartier Rivière-des-Prairies, etc.).

Globalement, la figure 3 représente les échanges de déplacements (véhicules) journaliers au début des années 1990 avec le prolongement des voies de service.

### 3.3 Capacité du réseau et problème appréhendés

Il est généralement reconnu qu'en milieu urbain la qualité de la desserte offerte par le réseau routier est contrôlée par le niveau de service offert aux intersections. Pour le corridor de l'A-25 à l'étude sur l'île de Montréal, l'étude de circulation a permis de déterminer que trois intersections stratégiques pour la desserte du nord-est, et en particulier de Rivière-des-Prairies, offraient un niveau de service déficient, compte tenu





**Figure 3 ESTIMATION DES ÉCHANGES DE DÉPLACEMENTS (véhicules)  
 AU DÉBUT DES ANNÉES 1990  
 (avec le prolongement des voies de desserte)**

Tiré de : Étude de circulation, prolongement des voies de service de l'autoroute 25,  
 ville d'Anjou, quartier Rivière-des-Prairies (Montréal)

du débit de circulation qui s'y rencontre dans les divers mouvements:

- la faible qualité de service à l'intersection Henri-Bourassa / Pascal-Gagnon serait en partie responsable de la redistribution de circulation vers la voie de service est;
- l'intersection Henri-Bourassa / 6e avenue / voie de service est fonctionne présentement à capacité durant les heures achalandées de la journée;
- à moyen terme (1990), l'estimation des débits de circulation et des mouvements de virage à l'intersection 4e avenue / voies de service est et ouest fait en sorte qu'on retrouverait un niveau de service "D" à "E" respectivement pour chacune des intersections.

Par ailleurs, les artères à deux voies supportant des débits de circulation de plus de 13 000 véhicules/jour peuvent être considérées comme chargées, notamment dû à la présence d'un pourcentage appréciable de véhicules lourds. Ces tronçons se retrouvent sur:

- le boulevard Henri-Bourassa à l'est de la rue Pascal-Gagnon, dans Rivière-des-Prairies;
- la rue Pascal-Gagnon au sud de Henri-Bourassa;
- la voie de service est entre Henri-Bourassa et la 4e avenue (Bombardier) à Anjou, prolongée dans Rivière-des-Prairies par la 6e avenue.

Ainsi donc, ces trois artères importantes donnant accès au quartier Rivière-des-Prairies se retrouvent-elles dans l'incapacité d'écouler les accroissements de circulation prévisibles à moyen terme en provenance de ce secteur, en déplacement vers le sud et l'ouest.

#### 4. OBJECTIFS DU PROJET

Suite à un mandat confié par le Conseil des ministres en février 1977, le Ministre d'Etat à l'aménagement présentait en décembre 1977 l'option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal: consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel et réaménagement accéléré de l'île de Montréal en terme de qualité de vie. Cette option fut le fruit de nombreuses recherches et analyses conduites dans la région de Montréal au cours des dernières années par plusieurs offices et ministères du gouvernement du Québec.

Dans cette optique, la ville de Montréal a choisi de mettre l'accent sur le développement du quartier Rivière-des-Prairies inégalement développé et peu peuplé jusque-là. Ce choix de développement s'inscrit dans la ligne de pensée de la nouvelle proposition préliminaire du schéma d'aménagement de la C.U.M. qui a comme parti d'aménagement "l'amélioration de la qualité de la vie sur l'île (de Montréal) en y favorisant une urbanisation mieux équilibrée". Un des deux principaux concepts proposés vise "la consolidation et la structuration du tissu urbain dans les secteurs excentriques de la Communauté à l'intérieur du périmètre d'urbanisation".

Par ailleurs, le ministère des Transports a mis de l'avant de nouvelles orientations supérieures qui visent à privilégier l'amélioration des réseaux de routes principales et régionales par rapport à la construction de nouveaux grands axes routiers notamment en milieu urbain et à assurer une meilleure prise en considération des priorités locales dans la programmation des travaux d'amélioration du réseau municipal. Ainsi, le sous-programme de développement du réseau vise-t-il des objectifs d'ajustement de l'offre en infrastructure en fonction de la demande et de contribution à la réalisation de certains objectifs gouvernementaux de développement social ou économique. Enfin, depuis plusieurs années, le Ministère a comme politique de limiter autant que possible les investissements dans les autoroutes urbaines.

Devant cet ensemble d'options et d'orientations supérieures gouvernementales, le projet à l'étude vise à aider au désenclavement du quartier Rivière-des-Prairies en y améliorant l'accessibilité, les conditions de circulation et la structure du réseau routier, dans la limite des responsabilités dévolues au ministère des Transports.

## 5. SOLUTIONS ETUDIÉES

### 5.1 Projet initial de l'A-25

#### 5.1.1 Concept original

A l'origine, l'autoroute 25 devait relier directement le tunnel Louis-H. Lafontaine et le coeur de l'est de Montréal au secteur est de Laval et Terrebonne, par des voies rapides sises dans l'axe de la Montée St-Léonard. Cette autoroute 25 initiale devait intersecter l'autoroute 440 à Laval à proximité de l'actuelle polyvalente Evariste-Leblanc.

Dans les faits, en se référant à la position et à la numérotation des axes autoroutiers actuels de ce secteur, la section à l'étude de ce concept autoroutier (voir planches 2 et 7) prolongerait l'actuelle autoroute 25 depuis son intersection avec l'autoroute 40 à Anjou jusqu'à l'autoroute 25 (ex. A-440) à Laval, près de la polyvalente déjà citée. Par ailleurs, l'autoroute 440 se termine au droit du pont Le Caron (boul. Pie IX) qui est le point d'origine de l'autoroute 25 actuelle à Laval.

#### 5.1.2 Territoire à desservir

L'objectif majeur relié à ce concept initial de l'autoroute 25 était de décongestionner les autres axes routiers majeurs (A-15, A-19, 125, 335) reliant les îles de Montréal et Jésus, notamment les ponts situés sur ces axes: on avançait des prévisions de population pour Laval de l'ordre de 500 000 habitants pour 1980. Ces prévisions s'avèrent optimistes puisque la population était de 268 000 en 1981 et les prévisions démographiques sont maintenant de 296 000 habitants pour l'an 1996.

Le contexte économique, la crise de l'énergie, la dénatalité, ainsi que les diverses politiques gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et plus particulièrement le zonage agricole ont eu pour effet de limiter considérablement l'expansion de Ville Laval, et devraient éventuellement avoir les mêmes effets limitatifs dans les secteurs de Terrebonne-Mascouche.



En considérant les faits précités de même que la capacité des ponts au-dessus de la rivière des Prairies à écouler la circulation avec un niveau de service acceptable pour encore plusieurs années, il devient évident que le prolongement de l'A-25 au-delà des limites de l'île de Montréal ne sera pas nécessaire avant plusieurs années. Dans ce sens, les simulations effectuées au COTREM avec l'enquête origine-destination de 1978 de la C.T.C.U.M. indique que le D.J.M.A. sur un nouveau pont autoroutier dans l'axe de l'A-25 serait d'environ 48 000 véhicules presque essentiellement réassignés à partir des ponts existants sur la rive nord de l'île de Montréal, principalement du pont Pie IX.

#### 5.1.3 Caractéristiques opérationnelles

Le concept original de l'autoroute 25 prévoit, pour le tronçon entre Laval et Anjou, une autoroute à deux chaussées de trois voies chacune, pour un total de six voies, sur une longueur de 9,1 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440 (section d'autoroute actuellement numérotée A-25). Ce projet comporte, outre les voies rapides, trois échangeurs de circulation (à l'intersection de l'autoroute 440 et du boulevard Lévesque à Laval et du boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Anjou), des voies latérales à l'échangeur de l'autoroute 440, un pont au-dessus de la rivière des Prairies, des voies de service au sud de ce pont et un poste de péage qui devient inutile selon l'annonce récente faite par le gouvernement. Il comporte de plus des étagements pour les voies ferrées du C.P. à Laval et du C.N. à Montréal

#### 5.1.4 Investissements déjà consentis et à prévoir

Dans le but de solutionner des problèmes de circulation locale dans certains secteurs, le ministère des Transports a consenti ou inscrit en programmation des investissements pour des travaux de construction localisés dans l'axe de l'A-25. Au départ, il est essentiel de mentionner que l'emprise nécessaire pour ce tronçon de l'autoroute 25 a été totalement expropriée par le ministère de la Voirie dans les années '60, constituant de ce fait un acquis important.

D'une part, des travaux de prolongement de voies rapides sur une longueur de 600 mètres ont été réalisés entre 1980 et 1982 sur la section de l'autoroute 25 sur l'île de Montréal, dans la municipalité d'Anjou (voir planche 7). Ces travaux, réalisés au coût de 4,2 M \$ dont 2,9 M \$ défrayés par le ministère des Transports ont fait l'objet de modification de dernière minute: la municipalité a demandé d'éliminer l'étagement de la rue Jarry au-dessus des voies rapides pour éviter de relier directement un quartier résidentiel au Parc industriel.

D'autre part, la section de l'autoroute 25 comprise entre l'A-25 et la rivière des Prairies à Laval a vu la réalisation, entre 1980 et 1983, de l'étagement de la voie ferrée du C.P. au-dessus de l'axe des deux chaussées prévues de l'autoroute, au coût d'un peu plus de 2 M \$ payé à 50% par le programme P.A.T.U. Ces premiers travaux ont été inclus dans la programmation d'un projet visant le désengorgement du boulevard Lévesque par la réalisation d'une chaussée de l'autoroute 25 entre l'échangeur initialement prévu avec l'ex-A-440 (intersection projetée avec l'A-25 actuelle), près de la polyvalente Evariste-Leblanc et le boulevard Lévesque (voir planche 4 et 7). Les travaux nécessaires à la construction de la chaussée ont été terminés en 1984 au coût de 1,2 M \$, portant ainsi les dépenses totales sur cette section à un peu plus de 2,2 M \$, hormis les expropriations et la contribution du P.A.T.U. Il importe de noter cependant que les travaux prévus diffèrent du concept original de l'autoroute 25: l'intersection nord de la chaussée se retrouve à niveau avec la 125, au lieu d'être étagée avec l'autoroute 440, puisque le prolongement est de l'autoroute 440 a été abandonné, l'échangeur prévu devenant inutile. Par ailleurs, il importe de garder à l'esprit qu'un nouvel échangeur sera requis si le projet de l'A-25 jusqu'à Laval se matérialise.






Le Ministère a donc consenti ou réalisé pour 5 à 6 M \$ de travaux sur le tronçon de l'autoroute 25 concerné par cette étude, de l'autoroute 40 à Anjou jusqu'à l'autoroute 25 (A-440) à Laval.



# PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A-25 DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

## RÉSEAU ROUTIER MAJEUR

### PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

-  Autoroute
-  Route principale
-  A-25 à l'étude
-  Travaux déjà réalisés
-  Route collectrice dans l'axe de l'ex A-440 (A être réalisée par la ville de Laval)





A partir de la situation actuelle, un projet visant à compléter l'A-25 entre Anjou et Laval nécessiterait des investissements considérables, détaillés de la façon suivante:

- voies rapides à Montréal	:	15 000 000 \$
- voies de service, étagements	:	15 000 000 \$
- pont sur la Riv. des Prairies	:	25 000 000 \$
- voies rapides à Laval	:	10 000 000 \$
		<hr/>
		65 000 000 \$

Considérant l'objectif visé par le projet à l'étude, l'ensemble du projet initial de l'A-25 apparaît démesuré à l'heure actuelle. Seule la section située dans l'île de Montréal présente un intérêt certain. La réalisation des voies de service, à l'image de celles de l'A-440 à Laval, peut rencontrer l'objectif fixé de desserte du quartier Rivière-des-Prairies.

## 5.2 Réalisation des voies de service de l'A-25

Suite à la réponse du ministre des Transports à la demande du président du Comité exécutif de la ville de Montréal laissant entrevoir la possibilité de réalisation des voies de service de l'A-25 jusqu'à Rivière-des-Prairies, divers scénarios de réalisation ont été envisagés et analysés.

Ayant comme but de limiter les dépenses sur cet axe, le premier scénario envisagé comportait l'unique prolongement de la voie de service est selon le concept initial, du boulevard Henri-Bourassa jusqu'au boulevard Perras avec étagement de la voie ferrée du C.N. et carrefour à niveau au boulevard Henri-Bourassa.

L'étude des débits de circulation dans le secteur, particulièrement sur la voie de service est actuellement en opération au sud de Henri-Bourassa a rapidement démontré le besoin du prolongement de la voie ouest au moins jusqu'à ce boulevard. De plus, les importants débits et mouvements de

virage rencontrés à cette intersection, et les prévisions d'augmentation de débit dans le futur, ont conduit à analyser la nécessité d'ajouter un échangeur partiel (étagement au boulevard Henri-Bourassa et bretelles) à l'intersection des voies de service avec ce boulevard, et l'addition d'un étagement à la 4e avenue au-dessus des voies de service (pour plus de détails: étude de circulation).

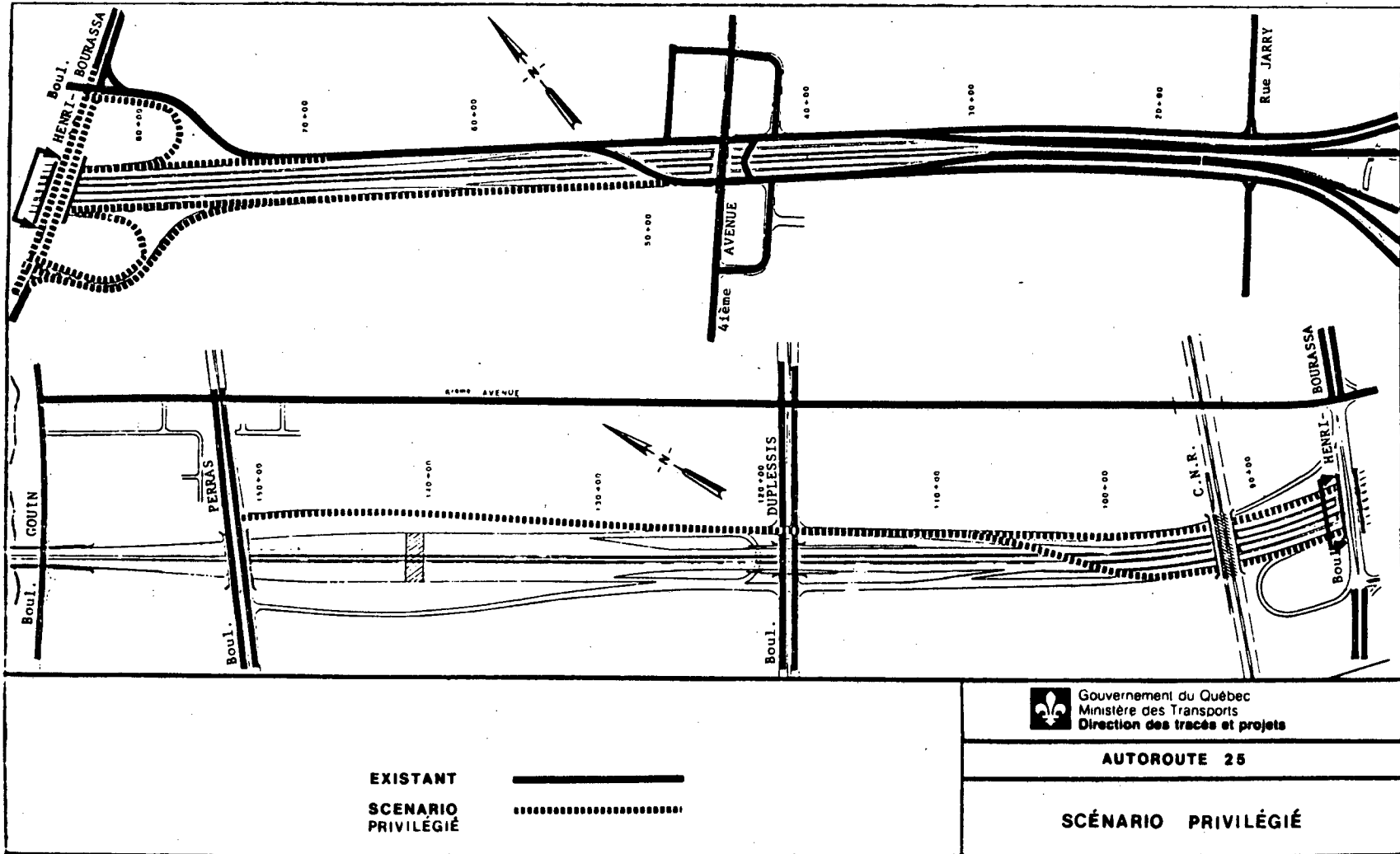
Le scénario actuellement privilégié consiste donc à prolonger la voie de service ouest jusqu'au nord du boulevard Henri-Bourassa et la raccorder à la voie de service est également prolongée cette fois jusqu'au boulevard Perras. Ce scénario prévoit aussi (voir figure 4):

- un étagement à la 4e avenue à Anjou;
- un échangeur partiel (étagement et bretelles) au boul. Henri-Bourassa et le réaménagement à quatre voies de celui-ci;
- un étagement des voies ferrées du C.N. (2 voies);
- des carrefours à niveau aux boulevards Maurice-Duplessis et Perras;
- la fermeture du passage à niveau de la 6e avenue;
- la possibilité de modifier la structure d'étagement du C.N. (coût de ces travaux: 50 000 \$) pour le rehaussement de la voie ferrée en vue de permettre des étagements au croisement des boulevards Henri-Bourassa et Langelier dans Montréal-Nord.

Les coûts associés à ce scénario représentent une facture globale de 16 328 000 \$ détaillée de la façon suivante:

- voie de service ouest	:	1 717 000 \$
- voie de service est	:	3 609 000 \$
- bretelles	:	698 000 \$
- viaducs 4e avenue - approche	:	1 950 000 \$
Henri-Bourassa	:	2 400 000 \$
C.N.	:	1 415 000 \$
- drainage et travaux connexes	:	3 315 000 \$
- réaménagement de Henri-Bourassa:		1 224 000 \$

Un scénario moins coûteux, comportant un carrefour à niveau complexe à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa, a été mis de côté par suite



Tiré de : Étude de circulation, prolongement des voies de service de l'autoroute 25, ville d'Anjou, quartier Rivière-des-Prairies (Montréal)

Figure 4



du niveau de service déficient appréhendé à moyen terme à cette intersection. Même si le coût initial était de 12 513 000 \$, soit 3 600 000 \$ de moins que le scénario précédent, il comportait des travaux considérés comme temporaires de 3 039 000 \$ et aurait nécessité des sommes supplémentaires de 6 288 000 \$ pour le transformer au moment opportun selon les caractéristiques du scénario privilégié présenté précédemment.

Des travaux supplémentaires pourraient éventuellement s'additionner à la facture actuelle totale:

- si le projet de ligne no 6 du métro de surface devait être mis en chantier et réalisé pour desservir Rivière-des-Prairies, un coût additionnel de 2 635 000 \$ devrait résulter de l'élargissement de l'étagement du C.N. pour les besoins du métro de surface (total de 3 voies du C.N., 2 voies de métro et une route de service);
- si la pression de la circulation devait devenir suffisamment forte au nord du boulevard Henri-Bourassa, par suite de l'addition de deux nouvelles voies aux boulevards collecteurs est-ouest Maurice-Duplessis et Perras par la ville de Montréal, le prolongement de la voie de service ouest (non-inclus dans le scénario privilégié) pourrait être examiné: coût de réalisation approximatif - 2 000 000 \$.

### 5.3 Partage des coûts entre les intervenants

Tel que mentionné précédemment, la réalisation de l'A-25 a fait l'objet d'un protocole d'entente entre le ministère des Transports et les villes d'Anjou et Montréal. Le scénario privilégié a donc été évalué et le partage des coûts effectués à partir des termes de ces protocoles d'ententes. Le tableau 5 présente le coût global des divers aménagements compris dans le scénario et la répartition des coûts entre le Ministère (M.T.Q.), la ville de Montréal et la ville d'Anjou.

De ce tableau, il ressort que le M.T.Q. aura la facture la plus importante, mais que celle-ci ne représente pas, à l'heure actuelle, la moitié des coûts totaux soit 7 155 000 \$ sur 16 113 000 \$, Montréal devant défrayer 5 815 000 \$ et Anjou 3 358 000 \$.

De plus, le partage des coûts de réaménagement à quatre voies du boulevard Henri-Bourassa devra probablement faire l'objet d'une renégociation de façon à éliminer le litige existant entre Montréal et Anjou à propos de ce boulevard: son tracé se situe "à cheval" sur la limite entre les deux villes et semble desservir principalement Rivière-des-Prairies, Anjou n'y ayant qu'un intérêt plutôt limité.

TABLEAU 5  
SCENARIO PRIVILEGIE  
REPARTITION DES COUTS ENTRE LES  
INTERVENANTS SELON LES PROTOCOLES D'ENTENTE  
 (000 \$)

AMENAGEMENT	COUT TOTAL	REPARTITION		
		M.T.Q.	MONTREAL	ANJOU
Voie ouest (D)	1 717	--	619	1 098
Voie est (C)	3 609	--	3 120	489
Bretelles (k,l,m)	698	698	--	--
Viaduc 4e avenue - approches	1 950	1 125	--	825
Viaduc Henri-Bourassa	2 400	2 400	--	--
Viaduc C.N. - 2 voies chemin de détour	1 415	849	566	--
Henri-Bourassa 4 v.d. 1,1 km appr.	1 224	--	306	918
Drainage	3 080	1 848	1 204	28
Travaux connexes	235	235	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>16 328</b>	<b>7 155</b>	<b>5 815</b>	<b>3 358</b>

## 6. BILAN ET RECOMMANDATIONS

### 6.1 Les besoins et les perspectives

D'une façon globale, l'analyse des caractéristiques socio-économiques du territoire à l'étude sur l'île de Montréal démontre que le milieu densément urbanisé de Montréal-Nord, St-Léonard et Anjou comporte des noyaux résidentiels constituant d'importants pôles émetteurs de déplacement, considérant les forts effectifs de population qui y résident. Le quartier Rivière-des-Prairies de la ville de Montréal est en passe de devenir un important émetteur de circulation, par suite de l'accroissement soutenu de l'effectif de population qui vient y résider dans le cadre d'un projet de développement urbain planifié.

D'un autre côté, les parcs et zones industriels du secteur nord-est de l'île de Montréal constituent d'importants pôles générateurs de déplacement par le nombre d'emplois et d'entreprises qui s'y regroupent, et le volume de marchandises déplacées.

Les perspectives de développement sont bonnes, en particulier pour les secteurs nord d'Anjou et pour l'ensemble de Rivière-des-Prairies, de sorte que la demande de déplacement originant de ces secteurs devrait s'accroître de façon marquée au cours des dix prochaines années.

Pour ce qui est du réseau routier et de la circulation, les diverses analyses ont fait ressortir plusieurs faits importants. En premier lieu, la structure du réseau routier présente des carences au niveau des artères nord-sud conduisant au réseau autoroutier de base, et les projets actuels de développement de nouvelles artères nord-sud se butent sur les problèmes de juridiction municipale.

En second lieu, le réseau routier actuel desservant le territoire, en particulier celui donnant accès à Rivière-des-Prairies et l'est de Montréal-Nord supporte d'importants débits de circulation selon leur gabarit. De plus, les intersections stratégiques présentent des niveaux de service

déficients, de sorte que l'accès de Rivière-des-Prairies s'apparente à un goulot d'étranglement aux heures de pointe, dénotant un manque de capacité. C'est particulièrement le cas pour les artères Pascal-Gagnon, le prolongement de la voie de service est de l'A-25 et le boulevard Henri-Bourassa.

Ainsi, selon les prévisions de développement axées d'abord sur l'ouest de Rivière-des-Prairies et les augmentations de circulation prévisibles, le besoin se situe au niveau de la création d'une collectrice nord-sud à fort gabarit dans l'axe de l'A-25, de façon à répondre aux principaux mouvements de circulation.

## 6.2 Les solutions étudiées

Considérant la demande de la ville de Montréal pour le prolongement de l'A-25, le concept original de ce projet autoroutier a été examiné et évalué. Il s'est vite avéré que ce projet semblait démesuré puisque sa réalisation complète jusqu'à Laval ne ferait qu'attirer une circulation déjà bien desservie par les ponts existants et les perspectives d'accroissement de population s'avèrent bien inférieures à celles pour lesquelles il a été planifié.

D'autre part, une solution autoroutière, tant jusqu'à Laval qu'à l'intérieur de l'île de Montréal, allait à l'encontre de politiques gouvernementales: moratoire jusqu'en 1987, politique de développement du transport en commun, option préférentielle d'aménagement de la région de Montréal.

La possibilité de réalisation partielle de l'A-25, mentionnée dans la réponse du ministre des Transports à la ville de Montréal, a donc fait l'objet d'analyses techniques selon divers scénarios: un premier scénario comportait essentiellement le prolongement de la voie de service est jusqu'au boulevard Perras, avec carrefour à niveau ou échangeur partiel au boulevard Henri-Bourassa. L'analyse des besoins, en termes de circulation, a vite démontré la nécessité d'y ajouter le prolongement de la voie de service ouest jusqu'à Henri-Bourassa, de prévoir un échangeur partiel à

court terme à l'intersection de ce boulevard, de même que divers autres aménagements. L'ajout de ces aménagements supplémentaires visait à établir une solution acceptable pour le long terme prévisible.

Ainsi donc, le scénario privilégié provient d'un scénario très simplifié auquel se sont ajoutés certains aménagements propres à le rendre fonctionnel et adapté aux besoins, considérant les conclusions des analyses de circulation. La réalisation des voies de service de l'A-25 permet donc d'établir une nouvelle collectrice nord-sud à fort gabarit, dans une emprise déjà expropriée en milieu urbain, tout en conservant l'intégrité du corridor, de manière à pouvoir réaliser ultérieurement les voies rapides, advenant de nouveaux besoins dans ce sens. Ce scénario privilégié nécessite l'implication des municipalités riveraines selon les protocoles d'entente déjà établis, et de nouvelles discussions inter-municipales concernant le réaménagement à quatre voies du boulevard Henri-Bourassa compris dans le scénario privilégié.

Compte tenu de l'importance du projet et des sommes à investir, la réalisation entière pourra être étalée sur un échéancier de 3 ans, dès que les autorisations requises auront été obtenues et les crédits alloués.

### 6.3 Contraintes de réalisation

A l'heure actuelle, trois contraintes de nature fort différente peuvent influencer l'échéance de la réalisation du scénario. D'abord, il importe de mentionner que le projet devra être soumis, à moins d'avis juridique contraire, à la "Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement" découlant de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce qui implique un délai normal de deux ans.

S'ajoute l'obtention de l'ordonnance de la Commission canadienne des transports pour l'étagement du C.N. et la préparation des plans et devis. Cette étape se réalise normalement dans une période de 6 à 12 mois à partir de la date de présentation de la requête. Par ailleurs, le projet de ligne no 6 du métro de surface dans l'emprise du C.N., prévoyant un étage-



ment de 5 voies ferrées, impliquerait éventuellement d'importants travaux d'élargissement à l'étagement du C.N. actuellement prévu à 2 voies.

Enfin, la contrainte qui nous semble la plus difficile concerne l'éventuel règlement du litige entre Anjou et Montréal au sujet de la responsabilité du boulevard Henri-Bourassa. Ce règlement permettrait de réaliser le réaménagement de la portion de ce boulevard, essentiel à l'efficacité du scénario privilégié.

#### 6.4 Recommandations

Devant l'ensemble des faits précités et des analyses conduites jusqu'à maintenant dans le cadre de ce dossier, il est recommandé aux autorités du Ministère (voir planche 1):

1. De procéder à court terme, sur un horizon de 3 ans, au prolongement des voies de service de l'A-25 dans Anjou et Montréal (Rivière-des-Prairies), selon le scénario suivant:

##### 1ère étape

Description : - un étagement au croisement 4e avenue  
(Bombardier) / voies de service;  
- conduite d'égoût principal dans l'axe des  
voies rapides.

Coût total : 5 030 000 \$  
MTQ - 2 973 000 \$  
Montréal - 1 204 000 \$  
Anjou - 853 000 \$

Condition de réalisation : - implication financière de ville d'Anjou pour l'étagement de la 4e avenue.

2e étape

Description : - un étagement pour les voies ferrées du C.N. (2 voies);  
 - un étagement et un échangeur partiel au croisement Henri-Bourassa / voies de service;  
 - la voie de service est, du sud du boul. Henri-Bourassa jusqu'au boulevard Perras (2,38 km);  
 - la voie de service ouest, à partir de la 4e avenue raccordée à la voie est au nord du boulevard Henri-Bourassa (1,707 km);  
 - le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa sur un peu plus de 1,1 km, entre la limite de Montréal-Nord et l'est de la 6e avenue.

Coût total : 11 083 000 \$  
 MTQ - 4 182 000 \$  
 Montréal - 4 611 000 \$  
 Anjou - 2 505 000 \$

Conditions de réalisation : - accord entre les villes de Montréal et Anjou au sujet de la responsabilité du boulevard Henri-Bourassa;  
 - implication financière de ville d'Anjou pour le prolongement de la voie de service ouest.  
 - fermeture du passage à niveau de la 6e avenue par Montréal.

2. A moyen ou long terme, suivant des besoins identifiés consécutifs au doublement des voies des boulevards Maurice Duplessis et Perras, ajouter au scénario le prolongement de la voie de service ouest entre sa jonction avec la voie est et le boulevard Perras (approximativement 1,37 km additionnel).

Coût: approx. 2 000 000 \$ (imputable à la ville de Montréal)

3. A long terme, réévaluer les besoins de prolonger les voies rapides entre Anjou et Laval (intersection avec A-440).

Coût approximatif total: 50 000 000 \$

voies rapides dans l'île de Montréal	-	15 000 000 \$
pont sur la rivière des Prairies	-	25 000 000 \$
voies rapides à Laval	-	10 000 000 \$

4. Mesures complémentaires

Si le projet de ligne no 6 du métro de surface est mis en chantier, il faudra élargir la structure d'étagement dans l'emprise du C.N. en vue de permettre le passage de 5 voies (3 voies C.N. + 2 voies métro + route de service) au coût additionnel de 2 635 000 \$ (coût relié essentiellement au projet de métro de surface).

## BIBLIOGRAPHIE

CANADA, Statistique-Canada, Recensements du Canada, diverses années.

C.T.R.M. (1977), Le transport des personnes, rapport du comité des transports de la région de Montréal, Québec, 103 pages.

Communauté urbaine de Montréal (1982), Schéma d'aménagement, concept préliminaire, Service de la planification du territoire, document de consultation.

Communauté urbaine de Montréal (1984), Rapport du comité ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la communauté urbaine de Montréal, Bureau de transport métropolitain, 140 pages.

Communauté urbaine de Montréal (1984), Schéma d'aménagement, proposition préliminaire, Service de la planification du territoire, 33 pages.

QUEBEC, Ministère d'Etat à l'aménagement (1977), L'option d'aménagement de la région de Montréal, mémoire au Conseil des ministres, 20 pages.

QUEBEC, Ministère des Transports (1980), Cadre de planification routière, Direction générale de la planification et du développement, 13 pages plus annexes.

QUEBEC, Ministère des Transports (1981), Etude de circulation sur l'A-440 entre les routes 335 et 117, Service des tracés et projets de Montréal, 31 pages plus annexes.

QUEBEC, Ministère des Transports (1983), Métro de surface, ligne 6, rapport technique de planification, C.O.T.R.E.M., 96 pages.

QUEBEC, Ministère des Transports (1984), Etude de circulation, prolongement des voies de service de l'autoroute 25, ville d'Anjou, quartier Rivière-des-Prairies (Montréal), Service des tracés et projets de Montréal, 70 pages.

QUEBEC, Office de planification et de développement du Québec (1982), L'option préférable d'aménagement de la région montréalaise, document non publié, 56 pages.

VILLE DE LAVAL (1983), Proposition de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval, Service d'urbanisme, 201 pages.

BIBLIOGRAPHIE (suite)

Ville de Montréal (1982), Quartier Rivière-des-Prairies, schéma d'aménagement, Service de l'urbanisme.

Ville de Montréal, Documents de travail, Service de la circulation.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 101 227