

---

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION SUR LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET  
DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL SUR :

Projet de schéma d'aménagement et de développement  
de l'agglomération de Montréal

Présenté par :

La Coalition du Train de l'Ouest



12 Novembre 2014

---

---

**Table des matières :**

MÉMOIRE: ..... 1

**ANNEXES :**

Annexe A : Historique ..... 4

Annexe B : Études ..... 7

Annexe C : Citations ..... 10

Annexe D : Environnement ..... 15

Annexe E : Résolution de l'agglomération ..... 16

Annexe F : Coupures de presse ..... 18

---

---

L'agglomération de Montréal nous présente un projet de schéma d'aménagement et de développement qui vise la transformation de certains secteurs et l'urbanisation des secteurs qui sont vacants. Une des orientations est de favoriser un cadre de vie de qualité.

Ce qui nous frappe dans l'approche de ce schéma, c'est encore une fois qu'une composante prioritaire à tout développement durable et équitable ne soit pas incluse dans celui-ci. Nous faisons référence ici au Train de l'Ouest, projet crucial pour tout développement durable dans la région ouest –projet dont on discute depuis maintenant des décennies. (Voir annexe A)

Le projet a été discuté et rediscuté, étudié et réétudié, depuis des années (Voir annexe B). Gouvernement après gouvernement, ainsi qu'une liste impressionnante d'élus, incluant le présent Premier Ministre et son Ministre des Transports, nous affirment tous qu'ils considèrent ce projet comme prioritaire. (Voir annexe C)

La majorité des secteurs de l'Agglomération est desservie par des services de transport en commun de qualité, permettant de transporter chaque jour des milliers de citoyens à leur travail ou autres occupations. Cependant, dans la région ouest, les résidents, frustrés et impuissants devant la déficience du présent service, se voient obligés de voyager en automobile, engorgeant encore plus nos routes déjà surchargées, et ajoutant à la pollution atmosphérique déjà trop présente.

Nous avons déjà présenté en maintes fois aux autorités des prévisions démontrant que si le projet du Train de l'Ouest était réalisé, nous pourrions enlever de nos routes du lundi au vendredi plus de 7000 voyages auto par jour, réduisant ainsi l'apport de la pollution atmosphérique par 10,500 tonnes de CO2 par an. (Voir annexe D)

Les élus de l'Ouest sont conscients de prévoir des infrastructures de transport-en-commun avant de procéder à tout nouveau développement résidentiel ou autre. En fait, ils réalisent surtout que, même si aucun nouveau développement résidentiel n'avait lieu, le transport-en-commun et en particulier le Train de l'Ouest demeurent des priorités incontournables en fonction de la qualité de vie des citoyens.

L'ironie veut que la Ville de Laval soit maintenant dotée d'une desserte-métro de première qualité, tandis que notre région, dont la majeure partie des taxes est destinée à l'Agglomération, continue à être desservie par un service de train complètement inadéquat. Parmi les impacts négatifs, nos zones industrielles en souffrent directement et plusieurs sociétés ont transféré leurs effectifs à Laval, qui offre une desserte fréquente et fiable à ceux qui y travaillent.

Dans ce contexte, vous comprendrez que nous sommes déçus des lacunes dans les propositions du Schéma. Nous nous attendions à ce que le Schéma précise les infrastructures de transport-en-commun aptes à assurer une desserte appropriée à nos citoyens. Et certes la composante intégrée la plus efficace et la plus sûre pour permettre un accès rapide, fiable et hors route entre l'ouest et le centre-ville est le projet du Train de l'Ouest – soit la construction d'une troisième voie et une augmentation significative du nombre de trains.

L'agglomération de Montréal a reconnu la pertinence et l'importance du Train de l'Ouest dans le développement de la région en adoptant une résolution à cet effet le 21 septembre 2010. (Voir annexe E)

Nous nous battons en vain pour obtenir un service de train de banlieue fréquent et efficace. L'inclusion du Train de l'Ouest dans votre Schéma, en tant que projet essentiel pour le développement durable dans notre région, aiderait certainement à ce qu'il aille de l'avant. Nous venons donc vous demander de l'inclure comme projet prioritaire dans la version finale de votre Schéma.



---

Clifford Lincoln  
Porte-parole de la coalition du « Train de l'Ouest »  
l'Ouest »



pour

---

Georges Nydam  
Porte-parole de la coalition du « Train de



---

Maria Tutino  
Mairesse de Baie-D'Urfé et représentante des maires  
de la coalition du « Train de l'Ouest »

---

ANNEXE A

---

## Historique

Le dossier portant sur l'amélioration du service de train remonte à près de vingt ans.

1. Octobre 1993 – Élection fédérale. En tant que candidat fédéral, M. Clifford Lincoln attestait du besoin d'amélioration du service de train y compris la navette aéroportuaire.
2. 1994 à 1996 – M. Lincoln a créé un groupe de travail composé de membres des trois (3) paliers de gouvernement ainsi que du CP, de VIA, de l'AMT et de la STM pour étudier la situation.
3. 2002 – Dépôt du chapitre «Ouest-de-l'Île» du plan de transport de Montréal.
4. 2004 – L'Ouest-de-l'Île propose un plan de transport alternatif priorisant du transport en commun basé sur le développement des axes des trains de banlieue – Deux Montagnes et Vaudreuil.
5. 2005 – ADM propose une navette exclusive vers la Gare Centrale dans l'emprise du CN. L'Ouest-de-l'Île propose l'intégration de la navette au transport en commun en utilisant l'emprise du CP (Il y a eu un accord unanime de toutes les parties clés incluant le gouvernement fédéral et provincial ainsi que la Ville de Montréal pour l'intégration d'un réseau de transport pour l'Ouest-de-l'Île).
6. 2006 – Le plan de transport de l'Ouest-de-l'Île est reconnu par la Ville de Montréal.
7. Décembre 2006 – Mise sur pied d'un comité directeur composé de représentants de l'ADM, l'AMT, la CMM, le MTQ, Transport Canada et la Ville de Montréal ayant pour mandat «d'identifier le tracé ferroviaire pouvant améliorer l'offre de transports collectifs desservant Montréal Trudeau et l'Ouest-de-l'Île de Montréal».
8. 2007 – Montréal présente le «Plan de transport 2008 de l'Agglomération» dont la navette aéroportuaire et le développement du train de banlieue sont partie intégrante.

9. 2008 – Le comité directeur reçoit les options techniques de desserte et retient deux possibilités pour étude détaillée, soit CN-CP et CP-CP.
10. Décembre 2009 – Dépôt du rapport préliminaire de PricewaterhouseCoopers.
11. Mai 2010 – ADM propose son projet indépendant de navette aéroportuaire sans consultation avec ses partenaires et avant le dépôt définitif de l'étude de faisabilité.
12. Juin 2010 – Messieurs Clifford Lincoln et Georges Nydam lancent la Coalition du Train de l'Ouest.
13. 7 septembre 2010 – Début de la campagne pour la pétition du Train de l'Ouest.
14. 19 octobre 2010 – Les maires représentant la Couronne Ouest de Montréal (l'Ouest-de-l'Île et la MRC Vaudreuil-Soulanges) et M. Lincoln se rendent à la Ville de Québec pour rencontrer les députés de l'Ouest de l'Île de Montréal et les ministres Raymond Bachand (Finances) et Sam Hamad (Transports).
15. 19 octobre 2010 – Dépôt de la pétition des citoyens par le député Geoffrey Kelley à l'Assemblée Nationale (près de 9 000 signatures ont été recueillies à cette date).
16. 26 et 28 octobre 2010 – La Ville de Montréal a passé à l'unanimité une résolution le 26 octobre que le conseil de l'Agglomération a rectifié le 28 octobre 2010, appuyant le projet «Train de l'Ouest».
17. Novembre 2010 – la pétition des citoyens atteint 13 000 signatures.
18. 13 décembre 2010 – Le Premier Ministre Jean Charest donne le feu vert à l'AMT pour enclencher le projet du Train de l'Ouest.
19. 14 février 2011 – Annonce du ministre Hamad d'un montant de 22 millions (22 M\$) pour une étude d'ingénierie et de design menée par l'AMT.

20. 9 novembre 2011 – Rencontre avec les députés fédéraux, Ville de Pointe-Claire.
21. 7 février 2012 – Réunion d’information avec le ministre fédéral des Transports à Ottawa.
22. 15 mars 2012 – Annonce de l’amélioration de la signalisation et des infrastructures sur la ligne Vaudreuil-Hudson.
23. 3 avril 2012 – Les maires représentant la Couronne Ouest de Montréal (l’Ouest-de-l’Île et la MRC Vaudreuil-Soulanges) et M. Lincoln se rendent à la Ville de Québec pour rencontrer les députés de l’Ouest de l’Île de Montréal et le ministre des Transports du Québec, M. Pierre Moreau.
24. Août 2012 – Création du PMO (Plan Mobilité de l’Ouest). Un Bureau des partenaires est mis en place avec un comité directeur stratégique sur lequel siègent la Mairesse de Baie D’Urfé, Maria Tutino, et Nicolas Roy, directeur général du Centre locale de développement de l’Ouest-de-l’Île.
25. 7 juillet 2014 – Rencontre de la Coalition du Train de l’Ouest avec le ministre des Transports du Québec, M. Robert Poëti, au bureau du ministère à Montréal.



---

ANNEXE B

---

## 874 million dollars for West-island train

Posted By: Jason Mayoff [jason.mayoff@cjad.com](mailto:jason.mayoff@cjad.com) · 4/3/2012 6:29:00 PM

CJADLocalNews

<http://www.cjad.com/CJADLocalNews/entry.aspx?blogEntryID=10367341>

The Transport minister says he has more than 800 million dollars set aside for the Train-de-L'Ouest project.

A dozen West-island mayors met with him at the National Assembly today, to talk about their effort to radically improve commuter train service. And, they say what they heard was better than they had hoped for.

"We got very clear answers. We're quite satisfied," says Clifford Lincoln, spokesperson for the Train-de-l'ouest collective movement.

"He (the transport minister) confirmed to us that there was 874 million dollars in the tri-annual program of the ministry specifically for our project. So we go home very happy," he says.

Maria Tutino, mayor of Baie D'Urfe, says the fact the ministry has budgeted millions for the budget is a real commitment from the government.

"We're going home after a long-bumpy ride here, very happy," she says.

Minister Pierre Moreau says engineering studies, expected this December, will look at the best way to bolster the West-island service. After the studies, he says, the project is a go.

"These people (the mayors) are representing 385 thousand people, so, it is very important for Transport Quebec, and for me as minister," he says.

## Québec lance les études préliminaires

Mise à jour le lundi 14 février 2011 à 18 h 54 HNE

Radio-Canada avec La Presse Canadienne

<http://ici.radio-canada.ca/regions/Montreal/2011/02/14/005-train-ouest-amt.shtml>



Le ministre Sam Hamad (au centre) annonce le lancement du projet du train de l'Ouest en compagnie de collègues libéraux, le 14 février 2011

**Le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad, a donné le feu vert à la réalisation des premières études de conception et de génie du train de l'Ouest, qui reliera Hudson au centre-ville de Montréal.**

Le ministre en a fait l'annonce lundi, à Montréal, accompagné du PDG de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), Joël Gauthier, et d'une demi-douzaine de députés et ministres libéraux.

Le futur train empruntera le tracé de l'actuelle ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, mais roulera sur deux nouvelles voies ferrées. Contrairement au train de banlieue actuel, le train de l'Ouest n'aura pas à partager les voies avec les trains de marchandises du Canadian Pacifique, a souligné M. Hamad.

*Le nombre de départs quotidiens sera triplé, tant à partir de la gare Lucien-L'Allier au centre-ville de Montréal qu'à partir de la gare Hudson.*

L'intervalle moyen entre le passage de deux trains sera réduit à 12 minutes à l'heure de pointe et à 30 minutes en semaine hors des périodes de pointe, et ce, dans les deux directions.

Le train de l'Ouest ne roulera pas avant 2015 ou 2016, a toutefois admis Sam Hamad. Quant au coût total du projet, le ministre n'a pas voulu confirmer le montant de plus de 600 millions de dollars **avancé par La Presse** en septembre dernier. Pour ce qui est des études préliminaires, elles coûteront 22 millions, a indiqué Joël Goulet.

### « Comme les Égyptiens »

Clifford Lincoln, ancien député libéral provincial et fédéral et porte-parole du regroupement pour le Train de l'Ouest, se réjouit de cette annonce, mais il refuse de crier victoire. « Je suis un petit peu comme les Égyptiens dans le square Tahrir. Je suis très heureux. En même temps, il faut être vigilant pour être sûr que la suite se fasse. » — Clifford Lincoln

Le regroupement a publié un communiqué dans lequel il promet de rester vigilant et de s'assurer que les crédits nécessaires à la réalisation du projet soient octroyés dès le prochain budget.

# TRAIN DE L'OUEST : LE PLUS PERFORMANT SCÉNARIO TANT AU POINT DE VUE FINANCIER QUE D'AVANTAGE-COÛTS

Décembre 2006

- Mise sur pied d'un comité directeur composé de représentants de :
  - L'ADM, l'AMT, la CMM, le MTQ, Transports Canada et la Ville de Montréal
- Mandat « d'identifier le tracé ferroviaire pouvant améliorer l'offre de transports collectifs desservant Montréal Trudeau et l'Ouest de l'île de Montréal. »

2008

- Le comité directeur reçoit les options techniques de desserte et retient deux possibilités pour étude détaillée, soit CN-CP et CP-CP.

Décembre 2009

- Dépôt du rapport préliminaire de PriceWaterhouseCoopers
- Conclusion (p.14) :  
« Le tracé du CP est le plus performant, tant au point de vue financier que d'avantage-coûts »

---

ANNEXE C

---

## Extrait: 10 questions with Quebec Liberal Leader Philippe Couillard

Couillard says Train de L'Ouest for West Island commuters would be priority for Liberal government

[CBC News](#)

Posted: Apr 01, 2014 10:25 AM ET Last Updated: Apr 01, 2014 12:28 PM ET



Liberal Leader Philippe Couillard joins CBC Mike Finnerty for a one on one interview in the Daybreak studio during the last week of the Quebec 2014 election campaign. Jaela Bernstein/CBC

Quebec Liberal Leader Philippe Couillard took a break from the campaign trail this week to sit down with CBC's Daybreak to discuss everything from allegations concerning the husband of Parti Québec Leader Pauline Marois to West Island commuters and the Train de L'Ouest.

**MF: One of the things that drives some of our listeners crazy is the overlapping jurisdiction of the AMT — the provincial suburban train service. It operates separately, not always inline with the city and the greater Montreal community. Montreal would like to get rid of it and just have it all under one umbrella. Can we get rid of the AMT?**

Philippe Couillard says his government would be committed to creating a Train de L'Ouest for West Island commuters, as well as extending the Montreal metro farther east. ((CBC))

**PC:** This is something I want to discuss with the metropolitan committee when we come into office. I've actually discussed it with Mayor Coderre.

I think the planning has to be done from a much more regional point of view, rather than case by case or part of the island separately from the north shore and south shore of Montreal. Whether the role of the AMT has to be redefined remains to be seen, but this is something we want to discuss.

**MF: West Islanders feel like they're eternally neglected by the PQ because they see no political advantage by courting them, and by your party, because frankly they don't think you see much political advantage in courting them because they're going to vote for you anyway. What about the Train de L'Ouest?**

- [Audio: Will the Train de l'Ouest ever pull into West Island stations?](#)

**PC:** The Train de L'Ouest is one of our priorities. We have the Train de L'Ouest in West Island, because 300,000 people commute everyday, and on the east end, we have the subway we want to carry further east. But the Train de L'Ouest is definitely on top of the priority list. It will happen.

## **Train de l'ouest: Poëti s'engage auprès des maires**

**Bruno Bisson**

La Presse

Publié le **08 juillet 2014 à 00h00**

<http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201407/07/01-4781939-train-de-louest-poeti-sengage-aupres-des-maires.php>

**Le ministre des Transports du Québec, Robert Poëti, s'est engagé hier à mettre en oeuvre un lien rapide entre l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal avant la fin du mandat du gouvernement actuel, en 2017.**

Le ministre a pris cet engagement auprès de la coalition Train de l'ouest, formée principalement par les maires des municipalités de l'ouest de l'île, qui réclament depuis plusieurs années l'amélioration du service de train de la ligne Vaudreuil-Hudson.

Selon l'ex-ministre libéral Clifford Lincoln, porte-parole de la Coalition, M. Poëti s'est aussi engagé à améliorer le service à court terme grâce à l'acquisition de nouvelles voitures, au coût d'environ 80 millions de dollars.

Cela permettrait à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui gère les trains de banlieue, d'ajouter deux ou trois départs par jour dans chaque direction.

Le ministre Poëti a confirmé, hier, qu'il demandera à l'AMT d'acquérir les voitures qu'elle envisageait d'acheter l'hiver dernier au coût de 85 à 90 millions.

De plus, le ministre demandera à l'AMT de mettre en service ces voitures en priorité sur la ligne Vaudreuil-Hudson en vue des travaux de construction du nouvel échangeur Turcot, qui risquent d'augmenter la congestion entre l'ouest de l'île et le centre-ville.

Le projet du Train de l'Ouest, lancé en 2011 par l'ancienne administration de l'AMT, prévoyait tripler le nombre des départs quotidiens sur la ligne Vaudreuil-Hudson. Il nécessiterait toutefois la construction d'une voie ferrée exclusive entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville. Le projet original était estimé à environ 1 milliard de dollars.

## Major improvements planned for West Island train service

ctvmontreal.ca

Published Tuesday, April 3, 2012 8:23PM EDT

Read more: <http://montreal.ctvnews.ca/major-improvements-planned-for-west-island-train-service-1.791162#ixzz3I1TuWvWE>

Quebec's transport minister promised several West Island mayors Tuesday that work on the Vaudreuil-Hudson commuter line would go ahead, as well as other major improvements.

Transport Minister Pierre Moreau promised the West Island train lines would see significant improvement, and confirmed that the government has also put aside \$874 million in a three-year plan for the Train de L'ouest.

The mayors visited Quebec City and received confirmation from Moreau on the three following goals:

- The Train de L'ouest project would go through
- The project had more priority over the proposed shuttle project between downtown and Trudeau Airport
- They would be consulted on the studies currently taking place on West Island service and how it can be improved.

The proposal could see triple the number of trains added to the line and more tracks exclusive to commuter trains to and from the suburban area.

The West Island mayors were pleased with the news.

"The first time we've heard a minister say not only it is a go... I asked him, 'Can I say this in public?' And he said, 'Yes, by all means go ahead!'" said former MNA Clifford Lincoln of the Train de l'ouest coalition.

Engineering studies on the commuter line improvements are currently underway and are expected to be completed and made public by December.

The West Island communities will then be consulted before improvements begin.



## Citations

**M. Raymond Bachand** : Communiqué de presse, Qc, le 20 octobre 2010

Les quelques 380,000 citoyens de l'Ouest ont besoin d'un service de train sur une ligne ferroviaire dédiée.

**M. Geoff Kelley** : Communiqué de presse, Québec, le 20 octobre 2010

Je suis très heureux de la présence attentive du ministre des Finances et du ministre des Transports du Québec, ainsi que de celle de mes collègues députés de l'Ouest de l'île de Montréal. Cette rencontre démontre toute l'importance que nous accordons à ce projet.

**M. Sam Hamad** : Radio- Canada, le 14 février 2011

Le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad, a donné le feu vert à la réalisation des premières études de conception et de génie du train de l'Ouest, qui reliera Hudson au centre-ville de Montréal.

Le futur train empruntera le tracé de l'actuelle ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, mais roulera sur deux nouvelles voies ferrées.

Canoe.ca, le 14 février 2011

Depuis longtemps, on en parle de ce dossier-là. Aujourd'hui, c'est parti.

**DEPUIS 2010, UN CONSENSUS HISTORIQUE A ÉTÉ ATTEINT PAR TOUS LES PALIERS GOUVERNEMENTAUX TANT AU NIVEAU MUNICIPAL, PROVINCIAL QUE FÉDÉRAL, AINSI QUE PAR LES CITOYENS DE LA COURONNE OUEST.**

**QUE LE TRAIN DE L'OUEST EST L'ÉPINE DORSALE DES SOLUTIONS AU BESOIN TOUJOURS CROISSANT DU TRANSPORT EN COMMUN POUR LA COURONNE DE L'OUEST**

- Citoyens
  - 13 000 signatures ont été recueillies en moins de 3 mois
  - lettres d'appui des citoyens tant résidentiels qu'industriels.
- Municipalités
  - Agglomération de Montréal
  - Ville de Montréal (appui des trois partis municipaux)
  - Conseils des Villes liées de l'Agglomération de Montréal
  - MRC de Vaudreuil-Soulanges
  - Conseils des Villes du MRC de Vaudreuil-Soulanges
- Partis du Gouvernement Provincial
  - Parti Libéral du Québec
  - Parti Québécois
  - Coalition Avenir Québec
- Partis du Gouvernement Fédéral
  - Parti Conservateur du Canada
  - Parti Libéral du Canada
  - Nouveau Parti Démocratique

---

ANNEXE D

---

### **Bénéfices socio-économiques et environnementaux :**

- Le temps épargné en transport entre l'aller et le retour du travail résultera à une réduction des coûts de transport tant pour l'employé que l'employeur ce qui augmentera la rentabilité des affaires, la productivité et la satisfaction des ressources humaines.
- Réduction estimée de 10 000 voyages en voiture par jour : 2,1 millions de voyages de moins par année.
- Soustraction du réseau routier de 3500 voitures (7000 voyages).
- L'impact environnemental estimé est de 8400 tonnes à 10 500 tonnes de CO2 :

L'impact environnementale de soustraire 3500 voitures (7000 voyages) est estimé à 8400 tonnes de CO2 en utilisant le facteur de 4 tonnes établi par Environnement Québec et Environnement Canada et de 10 500 tonnes si la moyenne de l'Association québécoise pour la lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) est utilisée.

- Pour les gens qui choisiront le covoiturage, une diminution des pertes de temps liées à la congestion de 6 à 8 minutes par voyage lors des heures de pointe.
- Réduction du coût humain, socio-économique et des coûts de santé résultant de la baisse naturelle des accidents de la route.

---

ANNEXE E

---

---

## Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

---

Assemblée ordinaire du lundi 20 septembre 2010  
Séance tenue le 21 septembre 2010

Résolution: CM10 0751

---

### **Motion de M. Bill McMurchie - Amélioration du service de train de banlieue entre le centre-ville et l'Ouest de l'île**

Attendu que les maires de l'Ouest de l'île, membres du conseil d'agglomération de Montréal, ont exprimé les besoins de leur communauté pour un service de train de banlieue plus fréquent et plus régulier entre le centre-ville et l'Ouest de Montréal ;

Attendu que les travaux de réfection de l'échangeur Turcot affecteront significativement la fluidité de la circulation routière entre l'Ouest de l'île et le centre-ville de Montréal et que des mesures de mitigation s'imposent pendant et après les travaux ;

Attendu que le projet d'amélioration du train de banlieue engendra des bénéfices environnementaux significatifs pour l'agglomération de Montréal ;

Attendu que toute amélioration du service de train de banlieue rehaussera davantage le potentiel économique du centre-ville et de l'Ouest de l'île ;

Après avoir informé le conseil municipal du sujet en titre devant faire l'objet de délibérations lors de la séance du conseil d'agglomération du 23 septembre 2010 et avoir exposé la position à prendre ;

Il est proposé par M. Marvin Rotrand

appuyé par Mme Clementina Tèti-Tomassi

que l'orientation du conseil municipal soit :

- 1 - de soutenir fortement l'amélioration du service de train de banlieue entre le centre-ville et l'Ouest de l'île tout en reconnaissant le mérite d'un service ferroviaire desservant l'aéroport international Pierre-Elliott Trudeau ;
- 2 - de demander au gouvernement du Québec d'allouer en priorité des fonds publics pour commencer la construction de nouvelles voies afin de permettre un service de train de banlieue plus fréquent et régulier sur des voies dédiées au trafic passager dans le corridor existant.

---

Un débat s'engage.

---

Il est proposé par M. Marvin Rotrand

appuyé par Mme Anie Samson  
Mme Josée Duplessis

d'amender le paragraphe 2) de la motion de M. McMurchie en y retranchant les mots « en priorité » à la première ligne et en y ajoutant, à la fin, la mention « tel qu'inscrit au Plan de transport de Montréal. »

La proposition d'amendement est agréée.

---

Un débat s'engage.

---

Le président du conseil met aux voix l'article 80.01 (65.01), tel qu'amendé, et le déclare adopté à l'unanimité.

80.00 (65.01)  
/pl

Gérald TREMBLAY

---

Maire

Colette FRASER

---

Greffière adjointe

(certifié conforme)

---

Colette FRASER  
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 22 septembre 2010

---

ANNEXE F

---



## How long does the West Island have to wait for decent public transit?

[Brenda O'Farrell](#)

Published on: October 29, 2014

The Gazette

<http://montrealgazette.com/news/local-news/west-island-gazette/brenda-ofarrell-how-long-does-the-west-island-have-to-wait-to-get-decent-public-transit>

It's a simple question. Ten years? Twenty years? Until the issue is studied? Or restudied?

Well, done. Done. Done. And done.

Decades have gone by, millions of dollars have been spent on studies looking at the needs and feasibility of a variety of solutions, yet the Montreal agglomeration council still cannot provide a timeline for improvements. And its latest urban development plan — scheduled to go to public consultation hearings in early November — still fails to address the issue. The draft plan includes provisions to address transit issues in the east end of the island, even improvements for Cavendish Blvd., but fails to mention the Train de l'Ouest option, a studied blueprint for improvement to commuter rail service along two lines to the western tip of the island and beyond, to Vaudreuil-Soulanges, one of the fastest growing areas of the province.

As the city of Montreal and the agglomeration council looks forward, it cannot — or should not — make plans for the city of the future without including public transit as a key feature. And the Coderre administration cannot be allowed to simply ignore the transit needs of the West Island as they stand today and for the future.

Earlier this month, the agglomeration unveiled its draft urban plan. It did not include any transit provisions for the West Island. How can planning for the future be done effectively if transit hubs — improved and additional hubs — are not part of the picture?

And it is not like the Train de l'Ouest lobby hasn't done the leg work. In fact, the provincial government has already paid for the studies that quantify the need. Thousands of cars would be removed from major arteries and highways on the island if commuter train service to the West Island was adequate.

It's not too late. The aggro's urban plan is still in the draft stage. Public hearings on its content are set for early next month. The Train de l'Ouest lobby group, headed by former MNA and MP Clifford Lincoln and ex-West Island industrial commissioner Georges Nydam, have already rang the warning bell. Now is the time for the transit needs of this region to be addressed.

Gone are the days when it was acceptable to joke about how the West Island was no worse off than other regions. As we shovelled the snow from the entrances of our two-car garages — because every household needs two cars, let's face it — we consoled ourselves that we would surely have decent transit service before Laval got a métro station. No one is laughing any more.

# West Island mayors call for immediate action to improve public transit ahead of future development

John Jantak

Your Local Journal

The mayors of three West Island municipalities said steps should be taken to further develop and improve the region's existing transportation and public transit network to offset an expected major increase in traffic before large residential developments, such as the one proposed in Pierrefonds West are allowed to proceed.

The development plans were outlined during a public information session attended by over 50 residents at

ous structures including condominiums and townhouses. The new development would straddle the periphery of neighbouring Ste. Anne de Bellevue and Kirkland.

"It's huge," Hawa told *Your Local Journal*. "My concern along with the other mayors is that they're going to bring in all these people with these cars without addressing the transportation issue." She said a proposal to build the 440 Boulevard would only add another north/south access road that would further clog traffic on Highway 40.

*"My concern along with the other mayors is that they're going to bring in all these people with these cars without addressing the transportation issue."*

- Ste. Anne de Bellevue Mayor Paola Hawa

the Dollard des Ormeaux Civic Centre last Wednesday evening, October 22, where the draft version of the Montreal Urban Agglomeration Land Use and Development Plan, also known under the French term as Schéma, was presented for public consideration and consultation by commission representatives.

Paola Hawa, Ste. Anne de Bellevue Mayor and Commission Vice-President; Beaconsfield Mayor and Commission member Georges Bourelle; and Senneville Mayor Jane Guest said they were not opposed to new developments but said bringing more residents into the West Island without having the proper public infrastructure in place, would only further exacerbate the worsening traffic situation on Highways 20 and 40.

Hawa said plans for Pierrefonds West call for the development of 10,000 residential units in the area along Pierrefonds Boulevard west of Château Pierrefonds Avenue and south of Gouin Boulevard, comprised of vari-

"The 40 is already jam-packed," said Hawa. "The only solution really is to get cars off the road and the only way you're going to do that is to add more trains and more buses. Aside from health care, the Train de l'Ouest is one of the most important issues on the West Island right now."

Bourelle said that while presenting a public transportation plan is not part of the Schéma urban planning mandate, it is the responsibility of the City of Montreal and province to have a mass transportation plan in place for the West Island which presently doesn't exist.

"If we're going to add density to the West Island with having a transportation plan, that's absurd," said Bourelle. "We have a congested Highway 20 and Highway 40. We don't have an adequate rail transportation system. It's fine during the morning rush, not bad during the afternoon rush hour and there's absolutely nothing in between. And in the evening, if you miss the train at 6:00 or 6:30, there's no other



PHOTO BY JOHN JANTAK

Schema commission members Georges Bourelle (left), Mayor of Beaconsfield; Manon Barbe, LaSalle borough Mayor; Claude Dauphin, Lachine borough Mayor; Lionel Perez, Commission President and Côte des Neiges/Notre Dame de Grâce borough Mayor; Paola Hawa, Commission Vice-President and Mayor of Sainte Anne de Bellevue; Gilles Deguire, Montreal North borough Mayor; and Éric Alan Caldwell, Mercier/Hochelaga-Maisonneuve city councillor; preside at a public information meeting last Wednesday at the Dollard des Ormeaux Civic Centre that featured the current status of the Montreal Urban Agglomeration Land Use and Development Plan, also known as the Schéma, for future development on the Island of Montreal.

train until 9:00."

The proposed Train de l'Ouest would provide regularly scheduled commuter service on weekdays and weekends between Ste. Anne de Bellevue to downtown Montreal before being extended westward to off-island municipalities.

"It's an absolute must," said Bourelle. "Our problems are not only north to south; they're also west to east. There's no metro coming to the West Island and adding buses, even though you may have dedicated bus lanes, I don't see it as an answer to our issues."

Continued on page 5

## Development

Continued from page 3

Even the small village of Senneville on the western periphery of the Island of Montreal has to deal with increased traffic congestion during the morning rush commute from the influx of traffic heading east along Highway 40 from off-island municipalities, including Vaudreuil-Dorion and St. Lazare, and Guest agrees more needs to be done

to address the lack of adequate public transportation for West Islanders.

"It really affects us," said Guest. "One of the things I find troublesome about the plan is that it talks a lot about quality of life. Yet, all the roads are gridlocked. We don't have a good transportation system. The Train de l'Ouest has been on hold and there have been many studies that we've spent millions of dollars on and we still don't see it happening."

"In the meantime, you get these situations where you're getting high density areas that will be built up and

all these people are going to be converging on these same roads," added Guest. "There are days when the 40 is backed all the way to our entrance which wasn't the case five years ago."

The increased congestion is the result of the rapid growth of off-island communities such as Vaudreuil-Dorion and St. Lazare as more commuters drive onto the western tip of the island into Senneville to head downtown. Some commuters even drive to the West Island so they can park and take the train from Ste. Anne de Bellevue and other stations because

it's cheaper than taking the train from Vaudreuil-Dorion, said Guest.

The public is invited to submit briefs with their proposals in regards to possibly amending the final version of the Montreal Urban Agglomeration Land Use and Development Plan by November 3, two days ahead of the final public consultation meeting scheduled for November 5. More information is available at [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6877,134597929&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6877,134597929&_dad=portal&_schema=PORTAL).

*Engagement*

SUE & MIKE KEYS AND BARS & GORD BOWEN ARE THRILLED TO ANNOUNCE THE ENGAGEMENT OF SAMANTHA AND BEN. A JANUARY WEDDING IS PLANNED.



## LOSING A LOVED ONE TRANSFORMS OUR LIFE

For those of you approaching a milestone, the Vaudreuil-Soulanges Palliative Care Residence invites you to come commemorate your deceased loved ones.

## **Editorial: The Train de l'Ouest should be a priority**

Published on: **June 13, 2014**

The Gazette

<http://montrealgazette.com/business/editorial-the-train-de-louest-should-be-a-priority>

The new Liberal government is going to have a hard time deciding spending priorities for transit improvement in greater Montreal. The needs are great, but Quebec's fiscal capacity is limited.

Regional wish lists include the city of Montreal's desire for an expanded métro Blue Line and the South Shore's push for a Light Rail Train service on the proposed new Champlain Bridge.

In Montreal's western suburbs, two major proposals are in competition — and in this new age of fiscal austerity, there is only enough money for one of them.

Les Aéroports de Montréal wants an airport train shuttle between downtown and Pierre Elliott Trudeau terminal in Dorval. At the same time, a West Island coalition of citizens, organizations and elected officials is promoting the Train de l'Ouest project, which would see new tracks laid down just for passenger service on the existing rail corridor north of Highway 20 between Lachine and Ste-Anne-de-Bellevue.

New tracks would mean dramatic improvements in non-rush-hour passenger service on the Vaudreuil-Hudson commuter-rail line, operated by the provincial Agence métropolitaine de transport. As it is, there is little service outside of rush hours because the existing Canadian Pacific rail tracks in the corridor are dominated by freight-train traffic during the day, under operating priorities determined by owner CP.

All four projects are worthy of public funding; it's easy to argue that each is needed. However, money is tight, and the proposed Blue Line extension is said to have an edge over the other proposals for transit improvements.

As far as the western suburbs are concerned, the Couillard government should prioritize the Train de l'Ouest over the airport shuttle. With careful planning, airport needs can be incorporated into the larger Train de l'Ouest framework. A spur line could be built linking the Dorval commuter-train station with the airport. Transfers could be quick and easy.

As Gazette transportation reporter Andy Riga reported this week, the regional wish list for the western suburbs also includes a proposal for a métro extension from Côte-Vertu to Bois-Franc and various improvements in bus service. But the top two western proposals are for the airport shuttle and the Train de l'Ouest, which represent competing visions.

The ADM is pushing for an LRT airport shuttle between downtown and the Trudeau terminal that would pass through the Turcot yards, which are just south of the Vaudreuil-

Hudson rail corridor. The ADM is also proposing a companion LRT link west of the airport, linking the Trudeau terminal with Fairview Pointe-Claire mall.

The problem with this companion link is that it isn't really needed. The West Island already has two train lines — Vaudreuil-Dorion and Deux-Montagnes — and it's hard to justify a third one, at least on a cost-benefit basis, just to help service the airport. The millions of dollars that would be required to build it could be better spent on more pressing priorities.

In the spring of 2010, former Liberal finance minister Raymond Bachand was ready to commit funding to a downtown-Dorval airport shuttle proposal, but then he changed his mind. Now, a full four years later, Carlos Leitão is finance minister, representing the West Island riding of Robert-Baldwin. As a resident of Dorval, Leitão must surely be aware of the cost-benefit advantages of the Train de l'Ouest project. And as finance minister, he is surely aware of the need for spending decisions at a time of austerity to favour projects offering the best cost-benefit advantages.

There may be a time for a dedicated airport shuttle in the future. But that time is not now, not before the Train de l'Ouest project, at any rate.

## **Let's get moving again on the Train de l'Ouest**

### **The Gazette**

**Published: Tuesday, April 15, 2014**

<http://www2.canada.com/montrealgazette/features/viewpoints/story.html?id=695c0b3d-3ff8-4efb-b295-dfd4905a38ea>

With the election of a Liberal government, hopes have revived that the Train de l'Ouest will yet get on track.

There has been much talk for some years now about improving commuter-rail service to the West Island and the booming off-island suburbs west of Montreal Island, but a notable lack of progress on what would be a worthy undertaking.

There have been studies. The first such study was commissioned by the previous Liberal administration in 2006. It looked into the costs involved in improving train service to both the West Island and Trudeau airport. Its sensible conclusion was that the ideal solution would be one train service for both needs, at an estimated cost of \$874 million, as opposed to a \$1.3-billion price tag for separate lines.

The same government commissioned yet another study in 2011, budgeting \$22 million for the exercise. Instructions were to outline challenges the project would face and include preliminary engineering plans. After repeated delays, that study is said to be finally complete, but full details have yet to be made public.

As envisaged by proponents, the Train de l'Ouest project would significantly upgrade service on the Vaudreuil-Hudson commuter service, which shares tracks owned by Canadian Pacific with freight trains. It would require the installation of dedicated commuter tracks and improvement of stations along the way.

Part of the problem in getting the project underway has been disagreements between the Agence métropolitaine de transport and Aéroports de Montréal about a route or a downtown terminal and whether there should be separate commuter service and an airport rail shuttle. While it might be nice to have both, financial constraints are such that the two will have to come to agreement on a single line. This is what the Parti Québécois government maintained should be the case, and it is also what is envisaged by premierelect Philippe Couillard.

The reason for renewed hope that the Train de l'Ouest will roll sometime in the conceivable future is that Couillard has firmly committed himself to the project. He endorsed it as early as last fall, saying that commuters from Greater Montreal's western regions need a dedicated rail line to get them efficiently downtown, and he further suggested that such a line should be able to service the airport.

He reiterated his commitment during the campaign in a CBC Radio interview, saying, "The Train de l'Ouest is definitely on top of our priority list. It will happen."

Just when it will happen remains unclear. The \$1-billion estimated price tag is daunting, but the need for the project is evident. About 300,000 people commute from western neighbourhoods to downtown on a daily basis and there will be more in years to come as the West Island population grows.

At the same time, the Turcot Interchange reconfiguration will increasingly cause gridlock that improved train service could greatly alleviate.

It is perhaps understandable that the project was not a priority for the PQ administration, given the West Island's voting record. But for that same reason, this new Liberal administration should feel honour-bound to hold to its leader's promise.

© Montreal Gazette 2014

## **Dorval Circle woes reignite calls for improved West Island train service**

Published on: **August 9, 2011**

Cheryl Cornacchia  
The Gazette

<http://montrealgazette.com/news/local-news/west-island-gazette/dorval-circle-woes-reignite-calls-for-improved-west-island-train-service>

Last week's confirmation from Transport Quebec that reconstruction of the Dorval Circle will be completed in 2017 instead of 2013 as scheduled, has reignited demands for improved commuter train service to the West Island.

With four more years of traffic chaos stemming from the \$350-million project now in the forecast, a coalition of West Island mayors and community leaders this week reissued their call for a dedicated rail line to the West Island and western off-island communities.

"We want to see some acceleration in the process that would improve access to the West Island and that will take pressure of the commuter traffic," said Mayor Bill McMurchie.

"We need better ways to get out to the West Island and back downtown," said Georges Nydam, a member of the West Island train coalition lead by Clifford Lincoln, the former West Island federal MP and provincial MNA.

Clifford Lincoln said it makes him angry when he thinks of the billions of dollars being spent rebuilding Montreal-area bridges and roads – and there is still gridlock.

He said a designated rail line between Ste. Anne de Bellevue and downtown would only cost between \$600 and \$800 million but move thousands of people more efficiently. A designated rail line would triple the number of daily trips from 24 to 86, he added.

In February, the provincial government committed \$22 million to a preliminary design study on a designated rail line that could serve the West Island, off-island communities and Pierre Elliott Trudeau International Airport in Dorval.

That study is expected to be completed in the spring or summer of 2012.

McMurchie said he would not rule out the possibility of West Island mayors travelling to Quebec City and Ottawa this fall to push provincial and federal elected officials to act more quickly on the designated rail line.

Last fall, West Island mayors and members of the West Island train coalition, including Clifford Lincoln, travelled to Quebec City for meetings with Raymond Bachand, the minister responsible for the Montreal region and Sam Hamad, the transport minister.

Traffic bottlenecks linked to the Dorval interchange reconstruction is not only an inconvenience to people going to and from the airport and living on the West Island but a drag on the area's economy.

Since the extension of the métro to Laval, Nydam said, Laval has enjoyed improved access to the labour pool as people who live downtown can travel to jobs in the area more easily.

“We are losing our competitive advantage to Laval,” said Nydam, formerly of the CLD. West Island, a business development organization. Improved access to the West Island “would be a plus for employers and create an economic boom.”



## West Island mayors take train demands to province

### Suburban mayors ask ministers for better commuter rail service

[CBC News](#) Posted: Oct 19, 2010 6:59 PM ET Last Updated: Oct 19, 2010 6:56 PM ET  
<http://www.cbc.ca/news/canada/montreal/west-island-mayors-take-train-demands-to-province-1.922011>

Mayors from Montreal's West Island visited the National Assembly in Quebec City Tuesday afternoon to lobby the province for improved commuter rail service.

**'It's terrible. It's never on time. It's not reliable in the winter. How many times has the train never showed up?'**—*Jim Tyrell, West Island resident*

Commuter trains to suburban communities such as Montreal West, Dorval, and Vaudreuil-Dorion currently share track space with freight trains, limiting the capacity to transport commuters.

On Tuesday, the mayors of those municipalities as well as those from Pointe-Claire, Kirkland, Beaconsfield, Baie d'Urfé, Dollard-des-Ormeaux, and Senneville presented a petition with more than 10,000 signatures to Finance Minister Raymond Bachand and Transport Minister Sam Hamad asking for a dedicated track.

Hamad says his government is willing to listen.

"The west side, I believe they need to have some improvement for this line," said Hamad.

"We're going to look at that very seriously and have good discussions with the mayors in order to improve the services for people of the west."

The group's leader, former provincial and federal politician Clifford Lincoln, says better service will take seven million cars off the road, and hopes the group's visit will convince lawmakers.

"We aren't going to run away, we're going to be there, we're going to pester them until they say yea. And we hope it's yea today," says Lincoln.

For rail commuters like Dorval resident Jim Tyrell, it's a badly-needed improvement.

"It's terrible. It's never on time. It's not reliable in the winter," said Tyrell of his train service. "How many times has the train never showed up?"

The province has already expressed interest in improving some West Island rail service.

It has pledged \$200 million to help build a rail shuttle to connect the Trudeau airport in Dorval to Montreal's downtown core.

But that's not what West Island mayors are looking for, and for commuters like Tyrell, it's not a project aimed at helping him.

"Good for the commuters to the airport. Doesn't help the West Island any," Tyrell said.

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE  
CNW CODE 01 + HEBDOS

## *Train de l'ouest de l'île et navette de l'aéroport de Montréal*

### **RENCONTRE FRUCTUEUSE AVEC LES MAIRES DE L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL**

**Québec, le 20 octobre 2010** – À l'occasion du dépôt d'une pétition portant sur l'importance d'améliorer les services de train de banlieue pour les citoyens de l'ouest de l'île de Montréal, le ministre des Finances, ministre du Revenu et ministre responsable de la région de Montréal, M. Raymond Bachand, et le ministre des Transports, M. Sam Hamad, ont rencontré hier en fin de journée une délégation composée de maires de l'ouest de l'île de Montréal, du préfet de la MRC Vaudreuil Soulanges, de même que de M. Georges Nydam du CLD Ouest-de-l'Île et de M. Clifford Lincoln, porte-parole de la coalition pour le train de l'ouest.

« Nous avons bien compris les représentations des élus et des citoyens de l'ouest de l'île. Cette rencontre a été fructueuse et utile pour la suite des événements. Les quelque 380 000 citoyens de l'ouest ont besoin d'un service de train sur une ligne ferroviaire dédiée. Et l'aéroport de Montréal a aussi besoin d'une navette vers le centre-ville. Pour moi, il s'agit de deux projets prioritaires », a affirmé le ministre Raymond Bachand.

La rencontre a permis de faire le point sur ces deux enjeux très importants pour les citoyens de l'ouest de l'île et de préciser que ces deux projets distincts ne s'opposent pas l'un et l'autre.

« Je tiens à remercier les maires de l'ouest de l'île et M. Clifford Lincoln pour tout le travail accompli. Tourné de plus en plus vers le développement durable, notre gouvernement fait de l'utilisation et de l'accroissement de l'offre en transport collectif une priorité. Pour faire avancer ce projet, nous avons l'intention de travailler avec les différents élus concernés et nous voulons que leur projet puisse se réaliser le plus rapidement possible », a indiqué le ministre Sam Hamad.

La députée de Nelligan et ministre de la Famille, M<sup>me</sup> Yolande James ainsi que les députés M. Geoff Kelley de Jacques-Cartier, M. Lawrence Bergman de D'Arcy-McGee, M. Jacques Chagnon de Westmount-Saint-Louis et M. François Ouimet de Marquette ont également pris part à la rencontre. À l'issue de cette dernière, le député Geoff Kelley s'est déclaré très satisfait de la teneur des échanges : « Je suis très heureux de la présence attentive du ministre des Finances et du ministre des Transports du Québec, ainsi que de celle de mes collègues députés de l'ouest de l'île de Montréal. Cette rencontre démontre toute l'importance que nous accordons à ce projet. »

**Sources :** Maxime Sauvageau  
Attaché de presse  
Cabinet du ministre des Transports  
et ministre responsable de la région  
de la Capitale-Nationale  
Tél. : 418 643-6980

Nicole Lascelle  
Attachée politique responsable des  
médias  
Bureau du député de Jacques-  
Cartier, M.Geoffrey Kelley  
Tél. : 514 697-7663

Catherine Poulin  
Directrice de la communication  
Cabinet du ministre des Finances,  
ministre du Revenu et ministre  
responsable de la région de Montréal  
Tél. : 418 643-5270