



Comité transport Lachine

## Mémoire

Présenté à la

Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de  
Montréal

3 novembre 2014

---



Le Comité transport de Lachine est né du Comité scolarisation de Lachine en janvier 2007. La question du transport ressortait alors comme étant un frein à l'insertion socioprofessionnelle. Le Comité de travail sur le transport collectif de Lachine visait alors à réduire l'impact des contraintes sur l'intégration socioprofessionnelle des adultes sous-scolarisés. Les étapes à réaliser étaient les suivantes :

- Établir la liste des problématiques majeures en lien avec le transport dans l'arrondissement de Lachine;
- Recenser les forces, faiblesses, menaces et opportunités de l'organisation interne du territoire afin de broser un diagnostic de la situation;
- Produire un portrait des habitudes de transport locales;
- Identifier des stratégies palliatives réalistes et inventorier les ressources disponibles;
- Proposer un plan d'intervention;
- Mettre en œuvre et évaluer ce plan d'intervention.

Six problématiques ont été identifiées en lien avec le transport collectif à Lachine :

- Transport vers les centres hospitaliers et de santé du centre-ville pour les personnes âgées en perte d'autonomie;
- Transport pour accéder aux emplois dans les parcs industriels de Lachine : nord de l'autoroute 20 et rue Norman;
- Transport du centre-ville de Montréal vers Lachine et inversement;
- Transport à l'intérieur de l'arrondissement, difficulté d'accès à certaines zones;
- Transport inter-arrondissement (d'Est en Ouest et du Nord au Sud, vers LaSalle, Dorval et Saint-Laurent notamment);
- Transport de Lachine vers le centre-ville en dehors des heures de pointe.

Le Comité transport de Lachine est actuellement constitué de plusieurs membres dont:

- Élus de l'Arrondissement de Lachine;
- Représentants de l'Arrondissement de Lachine;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Table de développement social Concert'Action Lachine;
- Comité de revitalisation urbaine intégrée (RUI) du quartier Saint-Pierre;
- Table des aînés de Lachine;
- Comité d'action en sécurité urbaine de l'Arrondissement Lachine (CASUAL);
- Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Lachine-LaSalle;
- Citoyens.

## **Recommandations**

La présente contribution vise à faire part de certaines préoccupations du Comité transport de Lachine à la Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Pour le Comité transport de Lachine, le Schéma doit impérativement tenir compte des quatre axes suivants relatifs au transport.

### **1 - Desserte de transport collectif pour l'Ouest de l'île**

Premièrement, compte tenu du transit important de l'ouest vers l'est le matin et de l'augmentation des projets de densification résidentielle, un service structurant de transport collectif doit être mis en place pour desservir les milliers de citoyens et de travailleurs qui utilisent l'axe Est-Ouest. Les services actuels de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) via notamment le train de l'ouest ne sont absolument pas adéquats et suffisants pour assurer une mobilité durable et pour favoriser des déplacements à destination ou en provenance du centre-ville de Montréal.

Plusieurs études ont été réalisées dans les dernières années, toutes motivées par ce même enjeu. Que ce soit pour l'obtention d'un métro pour Lachine aboutissant à Dorval (depuis les stations Snowdon ou Angrignon) ou encore pour un Tram-train utilisant des rails existants pour desservir le cœur de Lachine, en passant par les études de doublement de voies du train de l'ouest et les navettes ferroviaires, le constat est le même : un lien permanent doit être mis en place.

L'implantation de métro-bus comme les actuels autobus 491, 495 ou 496 qui sont surutilisés ne suffit plus, pas plus d'ailleurs que des voies réservées ne permettent de régler durablement le problème. Le Schéma est malheureusement muet sur la solution à mettre en place en ne spécifiant pas la direction qui sera empruntée. Pour garder les familles à Montréal et favoriser les déplacements économiques, scolaires et récréatifs, nous recommandons dès maintenant la création et l'implantation d'un axe de transport en commun structurant pour l'Ouest de l'île de Montréal et Lachine.

Il est primordial d'amener la planification des transports de l'île de Montréal vers Lachine et l'Ouest de l'île avec notamment un lien avec l'Aéroport. Ce développement du transport de l'Ouest de l'île et son arrimage à l'aéroport de Montréal devraient apparaître au schéma d'aménagement et faire partie d'une planification globale pour Montréal étant donné l'apport évident au développement économique de Montréal et l'impact sur la qualité de vie des Montréalais, qu'ils soient de Lachine ou du reste de Montréal.

### **2 – Désengorger et désenclaver le quartier Saint-Pierre**

Deuxièmement, un enjeu de taille proprement lachinois est le désenclavement du quartier Saint-Pierre, à l'extrémité Est de Lachine. À l'étroit entre l'autoroute 20, l'échangeur Saint-Pierre

et différentes emprises ferroviaires, ce quartier est aux prises avec de nombreuses problématiques relatives au transport.

Certaines routes de camionnage qui transitent actuellement par le quartier n'ont guère de possibilités de contournement du fait des limites des différents accès aux autoroutes. Cette situation exacerbe les contraintes déjà fortes à la mobilité entre le quartier Saint-Pierre et Lachine-Est. C'est donc une zone plus large que le secteur Lachine-Est qu'il faut revoir pour favoriser un cadre de vie de qualité pour les résidents. Ainsi, nous recommandons que le « secteur de planification stratégique » projeté et actuellement défini dans le concept d'organisation spatiale du Schéma englobe l'ensemble du quartier Saint-Pierre afin que toute l'attention requise soit portée à ce secteur.

Il est à noter par ailleurs que le secteur de l'actuel Golf Meadowbrook devrait aussi être privilégié dans le cadre d'actions permettant de désenclaver le Nord-Est de Lachine. Secteur de développement pour les uns, zone parfaite de complémentarité d'une trame verte et de territoire protégés pour les autres, un consensus est fort à l'effet qu'il faut permettre un accès convivial à ce secteur lachinois.

### **3 – Intervenir en amont du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre**

Troisièmement, le Schéma devrait se positionner haut et fort quant au réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. Les travaux qui devront y être faits par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) auront des impacts considérables sur la mobilité dans le grand Sud-Ouest de Montréal. Dans cette optique et afin de ne pas être à la remorque d'un processus qui sera mené par le gouvernement du Québec (comme dans le cas de l'échangeur Turcot), Montréal doit dès maintenant décliner ses priorités et sa vision quant au réaménagement de ce nœud de transport.

Le Comité transport de Lachine réclame déjà que le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre prévoit :

- De meilleures possibilités de mobilité à pieds ou à vélo entre le quartier Saint-Pierre, Lachine-Est et le canal Lachine;
- Une meilleure desserte du secteur industriel sans nuire aux résidents;
- Une diminution des nuisances et pollutions sonores et atmosphériques en provenance de l'autoroute et une réduction des nuisances résiduelles par des mesures de verdissement;
- Une réduction ou au maximum un maintien de la capacité véhiculaire de l'échangeur afin de respecter l'intégrité des milieux de vie traversés et de laisser davantage de place au transport collectif, au transport actif et à ces milieux de vie;
- Des mesures afin de rendre les déplacements sécuritaires et d'assurer un partage équitable de l'espace entre les différents usagers (piétons, cyclistes, transport collectif, automobilistes, camions).

L'échangeur Saint-Pierre est une plaque tournante qui dessert non seulement l'Ouest de l'île mais aussi la Rive-Sud avec le Pont Mercier, d'où l'importance de le repenser de façon stratégique afin d'améliorer la fluidité du transport (incluant le transport collectif de la Rive-

Sud), d'homogénéiser le territoire de la grande région métropolitaine et de venir soutenir ce transit via Lachine afin d'agir sur les points nommés précédemment.

#### **4 – Une desserte efficace du parc industriel et des pôles d'emploi**

Finalement, le Schéma devrait intégrer une préoccupation quant à la mobilité dans le secteur du parc industriel de Lachine. La 55<sup>e</sup> avenue notamment est un axe Nord-Sud qui comporte de grandes lacunes en termes de sécurité en plus d'être un lien problématique au niveau de l'accès des véhicules lourds. Son infrastructure est désuète alors que cet axe dessert également Dorval et représente un lieu de transit important pour l'Ouest de l'île. À cela s'ajoute la desserte de transport collectif très réduite dans ce secteur alors qu'il s'agit d'un pôle d'emploi important pour la métropole.

Il est important de noter que la mobilité des travailleurs est un gage d'opportunités et que le transport collectif est ainsi un enjeu de taille pour Lachine. Alors que certaines entreprises vivent des problématiques de recrutement ou de rétention du personnel et que d'autres ont même mis en place des services privés de navette pour leurs employés, il ne fait aucun doute que Lachine doit être mieux desservi en transport en commun sur l'ensemble du réseau et des accès et que ces enjeux devraient transparaître à même le Schéma.

En plus des défis de transport et de circulation internes à l'arrondissement de Lachine, ce secteur représente un pôle de transit névralgique et stratégique pour la grande agglomération de Montréal. Intégrer son développement dans une planification globale en amont est primordial et sera bénéfique pour l'ensemble du grand Montréal.