

RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉLIORATION DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'OUEST-DE-L'ÎLE DE MONTRÉAL (WEST-ISLAND)

Document préparé pour la Commission sur l'aménagement et le développement de l'agglomération de Montréal (Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal)

12 novembre 2014



Développement Économique West-Island – CLD
1000, boul. Saint-Jean
Bureau 610
Pointe-Claire (Québec) H9R 5P1
Tél. : 514-426-2888
www.westisland.ca

Table des matières

Sommaire	3
1.0 Introduction : Cadre et objectif du mémoire; organisme présentateur	6
2.0 Le contexte de l'Ouest-de-l'Île de Montréal	11
3.0 L'Ouest-de-l'Île et ses problématiques de transport collectif	17
4.0 Recommandations	29
Annexes	30

Sommaire

Ce mémoire est présenté à la Commission sur l'aménagement et le développement de l'agglomération de Montréal (Direction de l'urbanisme – Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal) dans le cadre de sa consultation publique sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal – projet 2014, pour laquelle une séance d'information s'est tenue le 22 octobre 2014 au Centre culturel de la municipalité de Dollard-des-Ormeaux de l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Ce mémoire cible spécifiquement l'Ouest-de-l'Île de Montréal, plus communément appelé le West-Island, qui comprend huit (8) villes liées et les arrondissements de Pierrefonds-Roxboro et de l'Île Bizard-Sainte-Geneviève de la Ville de Montréal. Ce territoire représente 31 % de la superficie et 12,5 % de la population de l'île de Montréal.

L'Objectif de ce mémoire est de sensibiliser la Commission aux problématiques spécifiques du territoire de l'Ouest-de-l'Île et de son réseau de transport routier et collectif et à la nécessité et à l'urgence de lui assurer, comme pôle d'emplois stratégique de Montréal, une meilleure desserte en transport collectif dont les importants besoins sont connus depuis un certain temps, mais qui ne sont encore satisfaits que de façon partielle et incomplète.

Cette situation provoque une importante **perte de compétitivité de l'Ouest-de-l'Île** dans le maintien et l'attraction d'emplois et d'entreprises par rapport aux territoires avoisinants que sont notamment la couronne Sud, Laval et la couronne Nord, qui tous partagent des facteurs similaires de localisation MAIS possèdent des moyens de transport collectif lourds (métro) que ne possède pas l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

L'Ouest-de-l'île couvre une bonne partie du pôle économique de l'ouest de l'île de Montréal avec plus de 110,000 travailleurs résidants (2006) et 124,000 emplois (2012), soit 11 % du total des emplois de l'agglomération de Montréal.

La géographie de l'Ouest-de-l'Île représente un territoire bordé à l'est par l'autoroute 13 et la Côte-de-Liesse (A520) et entouré par le fleuve St Laurent au sud et au nord. Les autoroutes 20 et 40 le traversent d'est en ouest au sud et en son centre. Cette région relativement vaste comporte des milieux urbains peu denses, des quartiers de banlieue, des zones d'emplois, l'aéroport, des milieux ruraux et autres avec leurs caractéristiques particulières, ainsi qu'une bonne variété d'espaces verts. Ce territoire est caractérisé par de longues distances de déplacements étant donné l'intégration économique des différents milieux qui le composent. Du plus, l'aéroport international à Dorval dessert une importante clientèle régionale et suprarégionale.

L'Ouest-de-l'Île possède une forme urbaine qui ne favorise pas la desserte en transport collectif et actif dans plusieurs de ses secteurs d'emplois et de magasinage. Cette problématique se retrouve surtout dans les pôles construits le long de l'autoroute 40 et à proximité du pôle aéroportuaire. De plus certaines municipalités ont été développées de manière indépendante et sont peu intégrées aux municipalités et quartiers voisins, ce qui résulte en des discontinuités du tissu urbain et du réseau routier.

La majorité des déplacements en provenance (64% à 94%) et vers (58% à 69%) l'Ouest-de-l'Île sont internes, et la majorité (52% à 84%) de ces déplacements internes et vers St. Laurent ainsi que ceux effectués vers le territoire (76% à 100%) ne se font pas en transport collectif, alors que les déplacements vers le centre de Montréal s'effectuent principalement en transport collectif.

La majorité (76%) des déplacements effectués vers et de l'aéroport se font en voiture malgré la difficulté et l'instabilité d'accès à l'aéroport par ce mode de transport. Tout au plus 13% des déplacements s'effectuent en taxis alors que le transport collectif ne compte que pour 9% des déplacements.

La plupart des pôles d'activités (emplois, commerce, magasinage, études, santé etc.) de l'Ouest-de-l'Île, dont l'aéroport Montréal-Trudeau, les zones d'emplois de Pointe-Claire, de Dorval, le long de l'autoroute 40, le centre d'achats Fairview et l'hôpital Lakeshore, ne sont pas localisés à proximité des réseaux de transport collectifs lourds, soit les trains de banlieue pour le territoire.

Les deux réseaux de trains de banlieue qui desservent l'Ouest-de-l'Île, soit la ligne Deux-Montagnes au nord-est et celle de Vaudreuil-Dorion au sud le long de l'autoroute 20, dépassent leurs capacités respectives à l'heure de pointe et la ligne Vaudreuil-Hudson offre un service très limité en périodes hors pointe. Le réseau d'autobus de la STM couvrant l'Ouest-de-l'Île est étendu mais incomplet et moins présent en périodes hors pointe.

Les réseaux de train de banlieue et d'autobus sont surtout orientés pour les déplacements entre l'Ouest et le centre de Montréal. De fait, les parts modales du transport collectif sont déjà très élevées vers le centre-ville (54 à 78%, selon les secteurs). À l'inverse les parts modales du transport collectif pour les déplacements attirés dans l'Ouest sont faibles.

Les services de transport collectif sont généralement compétitifs à la voiture entre 7h et 9h en période de congestion routière alors qu'ils ne le sont pas en conditions de circulation fluides.

Pour l'ensemble de ces raisons, la voiture demeure le mode de transport prédominant du transport de personnes dans l'Ouest-de-l'Île, surtout pour les déplacements internes. Ces usagers ont à faire face à un réseau routier congestionné, surtout lors des périodes de pointe.

Ces constatations soulignent la faiblesse et l'inefficacité du réseau du transport collectif interne à l'Ouest-de-l'Île et vers le centre de Montréal, incluant pour les besoins importants du pôle aéroportuaire. Et cette situation se détériorera avec le temps et les augmentations de déplacements prévues d'ici 2031 (+18% des déplacements motorisés produits et attirés dans l'Ouest de Montréal, +44% des déplacements de/vers l'aérogare, +28% du transport collectif autour de l'Ouest-de-l'Île en période de pointe et +63% des voyageurs de l'aéroport vers et du centre-ville).

Il est à noter que les projets routiers prévus pour les échangeurs Turcot, Décarie, Dorval, etc. et autres n'augmenteront pas la capacité globale du réseau routier à l'exception des projets des boulevards urbains Jacques-Bizard à Pierrefonds-Kirkland et du corridor de l'A-440 à Pierrefonds.

Plusieurs projets de transport collectif (régional et inter-régional), dont les volontés politiques sont à confirmer, sont à l'étude. Cependant, ces projets sont en compétition pour l'espace limité des infrastructures routières et ferroviaires existantes avec le transport des marchandises qui, évidemment, augmentera

avec l'accroissement de l'activité économique, ce qui congestionnera d'autant les voies routières et ferroviaires existantes.

En résumé,

1. Le territoire de l'Ouest-de-l'Île, qui représente plus de 30% de la superficie de l'Île de Montréal, est un milieu dynamique délimité par des contraintes physiques incontournables; sa forme urbaine actuelle n'est pas propice au transport actif et collectif.
2. Son réseau autoroutier est-ouest est dense (A-20 / A-40 / A-13 / A-520) alors que l'axe nord-sud est incomplet. Globalement, il est saturé en période de pointe et occupé en non pointe.
3. Il est desservi par un réseau de transport collectif étendu mais incomplet, saturé et peu fiable (à cause de la congestion routière) en période de pointe et insuffisant en période hors pointe, ce qui, dans un cercle vicieux, augmente d'autant le transport par automobiles.
4. Le pôle aéroportuaire de Dorval-Trudeau demeure mal desservi par le transport collectif.

Dans le contexte socio-politico-économique actuel, il est illusoire de proposer des améliorations et/ou des ajouts majeurs d'infrastructures et de systèmes complexes dans un horizon de moins de 5 ans. Or la majorité des problématiques et des besoins identifiés ci-haut sont immédiats et importants. Ce mémoire recommande plutôt la série d'actions concrètes suivantes réalisables dans des délais et à des coûts raisonnables qui permettront d'améliorer le transport routier et collectif dans l'Ouest-de-l'Île.

1. Améliorer la performance des trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Dorion en augmentant la fréquence des services en périodes de pointe et de non pointe et la capacité des trains et des stationnements incitatifs.
 - a. Pour la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, accroître le nombre de voitures sur les trains en période de pointe afin de répondre aux problématiques de saturation ;
 - b. Pour la ligne de Train Vaudreuil-Hudson, réaliser dans son intégralité le projet « Train de l'Ouest » pour lequel les études de faisabilité préliminaires ont été complétées par l'AMT et qui permettrait une offre comparable à celle de la ligne Deux-Montagnes soit : un service entre 6h et 24h et des départs fréquents (entre 10 et 30 minutes) aux heures de pointe et à chaque heure le reste du temps sur semaine.
2. Améliorer la circulation et le transport sur les axes routiers nord-sud par :
 - a. La synchronisation performante et intégrée inter-municipale des feux de circulation sur les boulevards urbains Des Sources, St. Jean et St. Charles,
 - b. Poursuivre la voie réservée de transport collectif du boulevard St. Jean jusqu'à l'autoroute 20,
 - c. Ajouter des voies réservées de transport collectif sur les boulevards Des Sources et St. Charles et
 - d. Ajouter des pistes cyclables sur les boulevards Des Sources, St. Jean et St. Charles pour favoriser le transport actif.
3. Développer un réseau de voies réservées de transport collectif le long de l'autoroute 40.

4. Développer une desserte par autobus entre l'aéroport et le centre-ville sur voie réservée dans l'emprise de l'autoroute 20.
5. Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40 avec voie réservée de transport collectif.
6. Construire une voie artérielle nord-sud avec voie réservée de transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440.

1.0 Introduction : cadre et objectif du mémoire; organisme présentateur

1.1 Cadre du mémoire

Ce mémoire est présenté à la Commission sur l'aménagement et le développement de l'agglomération de Montréal (Direction de l'urbanisme – Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal) dans le cadre de sa consultation publique dans le cadre de sa consultation publique sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal – projet 2014, pour laquelle une séance d'information s'est tenue le 22 octobre 2014 au Centre culturel de la municipalité de Dollard-des-Ormeaux de l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Ce mémoire cible spécifiquement l'Ouest-de-l'Île de Montréal, plus communément appelé le West-Island, qui comprend les huit (8) villes défusionnées de

1. Baie d'Urfé,
2. Beaconsfield,
3. Dollard-des-Ormeaux,
4. Dorval,
5. Kirkland,
6. Pointe-Claire,
7. Sainte-Anne-de-Bellevue,
8. Senneville,

et les arrondissements de Pierrefonds-Roxboro et de l'Île Bizard-Sainte-Geneviève de la Ville de Montréal.

Ce territoire couvre 150.6 km², ce qui représente 31% de la superficie de l'île de Montréal. Le West-Island comptait, en 2011, 235,221 habitants, soit 12.5% de la population de l'île de Montréal.

1.2 Objectif du mémoire

L'Objectif de ce mémoire est de sensibiliser la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal aux problématiques spécifiques du territoire de l'Ouest-de-l'Île et de son réseau de transport routier et collectif et à la nécessité et à l'urgence de lui assurer, comme pôle d'emplois important de Montréal, une meilleure desserte en transport collectif, dont les importants besoins sont connus depuis un certain temps mais qui ne sont encore satisfaits que de façon incomplète.

Cette situation provoque une importante **perte de compétitivité de l'Ouest-de-l'Île** dans le maintien et l'attraction d'emplois et d'entreprises par rapport aux territoires avoisinants que sont la couronne Sud, Laval et la couronne Nord, qui tous partagent des facteurs similaires de localisation MAIS possèdent des moyens de transport collectif lourds (métro) et un réseau complet et performant d'autobus que ne possède pas l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Ce mémoire d'inspire largement des études récentes sur ce sujet, dont le Plan de mobilité de l'Ouest – Un projet structurant, Bureau de partenaires (5 octobre 2012) et le Plan de mobilité de l'ouest –

Portrait intégré de la mobilité par Genivar (27 février 2013). Ces résultats ont été ajustés spécifiquement aux réalités de l'Ouest-de-l'île.

1.3 Sur l'organisme présentateur : Développement économique West-Island - CLD

Développement économique West-Island – CLD (DEWI-CLD) est la corporation locale de développement économique qui regroupe le Centre Local de Développement du West-Island (CLD-WI) et le Commissariat Industriel du West Island. La mission de DEWI-CLD est d'anticiper, de stimuler et de soutenir le développement socio-économique de l'Ouest-de-l'Île de Montréal de manière intégrée, concertée et durable.

L'équipe de DEWI-CLD compte 11 employés dont:

Nicolas Roy, B.Sc., D.Éc.	Directeur général – Commissaire industriel
Jean Archambault, ing., MBA	Commissaire industriel
John Burrascano, B.A., Cert. Mgmt.,	Commissaire industriel – Immobilier
Denis Coupal, B.Sc., B.Arch.	Commissaire industriel – Développement des affaires
Richard Satenstein, B.A., MBA	Commissaire industriel
Alison Birss	Conseillère – Commerce de détail
Bert Fraser	Conseiller – Démarrage d'entreprises
Shant Kancachian B. ing., MBA	Conseiller – démarrages d'entreprises & économie sociale
Joanne Fabien	Adjointe administrative
Marie-Paule Brunelle	Secrétaire-exécutive
Marisa Ramondo	Agente de Communications – Coordination d'événements

Dans le cadre de sa mission, DEWI-CLD intervient à différents niveaux et offre son aide :

- ✓ Au démarrage, à l'expansion et à la consolidation des entreprises,
- ✓ À la réalisation de projets structurants,
- ✓ À l'organisation d'activités de valorisation, d'animation et d'information et
- ✓ À la formation socio-économique.

Une partie des fonds gérés par DEWI-CLD est destinée au soutien des entreprises d'économie sociale et au démarrage d'entreprises.

L'offre de DEWI-CLD comprend :

- ✓ Des services de soutien au démarrage d'entreprises,
- ✓ Des services de soutien aux entreprises manufacturières et technologiques de son territoire afin d'accroître leurs probabilités de succès, notamment :
 - De l'investissement pour :
 - la modernisation des équipements,
 - l'achat, la location ou la construction d'un bâtiment,
 - La recherche de nouveaux locaux (inventaire de tous les espaces à louer ou à vendre et de tous les terrains disponibles),
 - L'accroissement de la productivité,
 - Le développement de produits ou de procédés,

- La formation et gestion des ressources humaines,
- Le développement de nouveaux marchés,
- L'implantation de meilleures pratiques d'affaires,
- ✓ Du financement aux entreprises par son Fonds local d'investissement (FLI),
- ✓ Du financement aux jeunes entrepreneurs par son Fonds Jeunes Promoteurs (FJP),
- ✓ L'élaboration et l'implantation de Plans triennaux d'action locale pour l'économie et l'emploi (PALÉE),
- ✓ La collecte et l'analyse de données socio-économiques,
- ✓ Le maintien d'une base de données sur les entreprises et l'emploi du territoire,
- ✓ L'élaboration et l'implantation d'une stratégie de développement de l'entrepreneuriat, y compris l'entrepreneuriat de l'économie sociale,
- ✓ Le maintien de liens très étroits avec les divers ministères et agences à vocation économique des gouvernements du Québec et du Canada, ainsi qu'avec les agences de prospections de nouveaux investissements (Montréal International, Investissement Québec),
- ✓ L'assistance aux entreprises dans l'élaboration de leur plan d'affaires et de prévisions financières,
- ✓ La vérification de l'éligibilité des projets aux divers programmes d'aide gouvernementaux (financement, R&D, formation, efficacité énergétique, etc.) et
- ✓ La validation d'opportunités de financement (prêts, subventions, capital de risque, etc.).

2.0 Le contexte de l'Ouest-de-l'Île de Montréal

2.1 Contexte historique

Il est important de rappeler brièvement l'historique de développement de l'Ouest-de-l'Île puisqu'il explique essentiellement sa structure actuelle. En effet, le territoire de l'Ouest-de-l'Île s'est principalement développé et urbanisé autour de ses réseaux de transport à différentes époques.

Ainsi, avant 1950, le développement de l'Ouest-de-l'Île s'est fait autour des deux lignes de train qui, pour celle de Deux-Montagnes, le borde au nord, et pour celle de Vaudreuil-Dorion, le traverse au sud, du réseau de tramway (centre-ville et le long du Saint-Laurent) et de l'aéroport à Dorval (1941).

Par la suite, durant les années 1960-1980, ce développement a été marqué par l'avènement de l'automobile (1960) et s'est articulé autour des corridors des autoroutes 20 (au sud) et 40 (au centre) et des secteurs adjacents. Ainsi, ce territoire s'est urbanisé le long des axes autoroutiers 20 et 40 durant les années 1970 et 1980.

Des années 1990 à aujourd'hui, le développement économique de l'Ouest-de-l'Île s'est consolidé et l'urbanisation de ses banlieues insulaires s'est intensifiée au point de déborder (ainsi que la croissance économique) hors de l'île vers l'ouest, soit vers Vaudreuil et les autres banlieues ouest extra-insulaires.

2.2 Contexte géographique

La géographie de l'Ouest-de-l'Île illustrée à la Figure 1 présente un territoire bordé à l'est par l'autoroute 13 et la Côte-de-Liesse (A520) et entouré par le fleuve St Laurent au sud et au nord. Les autoroutes 20 et 40 le traversent d'est en ouest au sud et en son centre. Le train Vaudreuil-Dorion suit d'est en ouest l'autoroute 20 au sud alors que celui de Deux-Montagnes ne le borde qu'au nord-est.

Cette région relativement vaste (31% de la superficie de l'île de Montréal) comporte des milieux urbains peu denses, des quartiers de banlieue, l'aéroport, des milieux ruraux, des zones d'emplois et autres avec leurs caractéristiques particulières, ainsi qu'une bonne variété d'espaces verts et de villégiatures (parcs nature, plages, marina, sites touristiques, golfs etc.). Ce territoire est caractérisé par de longues distances de déplacements (jusqu'à 40 km du centre-ville et du reste de la région métropolitaine) étant donné l'intégration économique des différents milieux qui le composent. Du plus, il faut ajouter la présence de l'aéroport international à Dorval qui dessert une importante clientèle régionale et suprarégionale.

Par ailleurs, et comme souligné à la section 2.1, l'Ouest-de-l'Île s'est développé à différentes époques et en fonction des modes/réseaux de transport prédominants à ces époques. Ainsi l'automobile et la présence des autoroutes 20 et 40 ont largement influencé le tissu urbain des municipalités au nord de l'autoroute 40 comme Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux, Ste Geneviève, l'Île Bizard et Kirkland. Les quartiers de ces dernières construits plus en fonction de l'automobile, ont une

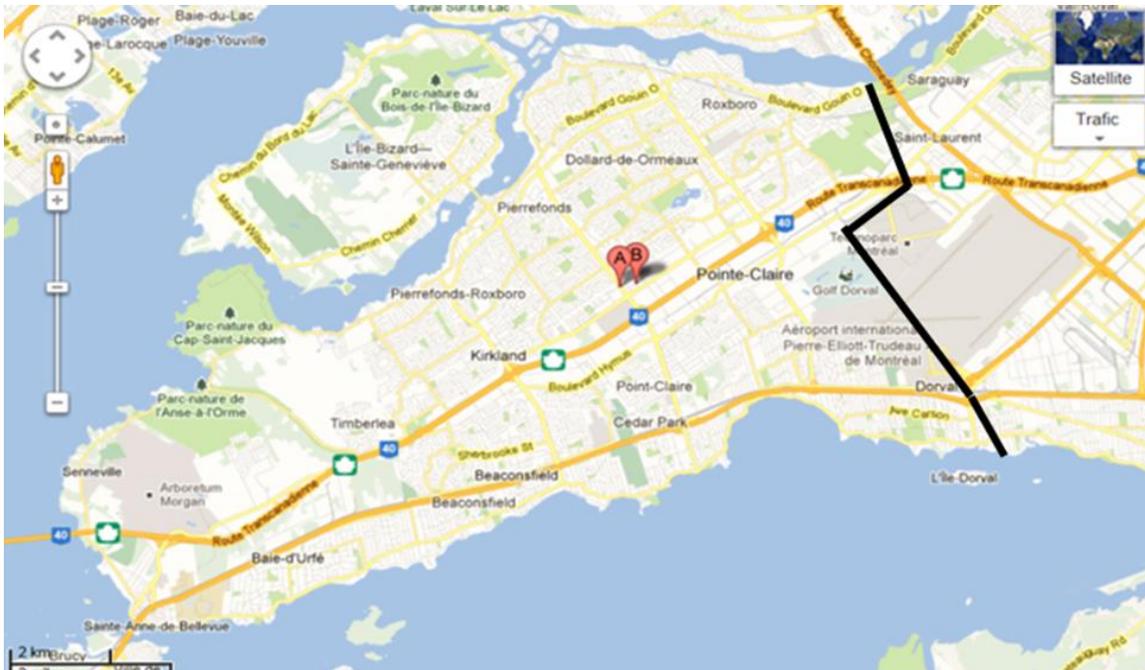


Figure 1. Géographie de l'Ouest-de-l'Île

ségrégation des usages, sont généralement moins denses et sont moins conviviaux aux déplacements à pied.

L'Ouest-de-l'Île possède donc une forme urbaine qui ne favorise pas la desserte en transport collectif et actif dans plusieurs de ses secteurs d'emplois et de magasinage (prédominance du stationnement, présence et qualité des infrastructures pour les piétons, taille des îlots, distances entre les bâtiments, barrières physiques (autoroutes) séparant ces zones, etc.). Cette problématique se retrouve surtout aux pôles construits le long de l'autoroute 40 et à proximité du pôle aéroportuaire. De plus certaines municipalités ont été développées de manière indépendante et sont peu intégrées aux municipalités et quartiers voisins, ce qui résulte en des discontinuités du tissu urbain et du réseau routier.

2.3 Contexte démographique

Le détail de la démographie municipale (2011) de l'Ouest-de-l'Île est présenté au Tableau 2. On y observe une grande diversité de densité de population, soit de 117 (Senneville) à 3,230 (Dollard-des-Ormeaux) personnes par km² (un rapport de 27X), ce qui suggère, pour le territoire, des besoins en transport collectifs différents malgré une dynamique de déplacements similaire.

Tableau 2. Démographie municipale de l'Ouest-de-l'Île

Municipalité	Population (2011)	Superficie (km ²)	Densité de pop. (pop./km ²)
Dorval (incluant ADM)	18,213	20.6	884
Pointe-Claire	30,790	19.16	1,607
Dollard-des-Ormeaux	49,110	15.2	3,230
Kirkland	21,253	10.28	2,067
Beaconsfield	19,505	10.7	1,823
Baie d'Urfé	3,850	6.7	575
Ste. Anne-de-Bellevue	5,073	15.11	336
Senneville	920	7.84	117
Pierrefonds-Roxboro	68,410	26.54	2,578
Île Bizard-Ste Geneviève	18,097	24.04	753
Total	235,221	150.6	1,562

On peut également découper le territoire de l'Ouest-de-l'Île en trois secteurs dont la démographie est résumée au tableau 3.

Tableau 3. Résumé de la démographie de l'Ouest-de-l'Île

Secteur	Superficie (km ²)	Population (2011)	Ménages	Densité de pop. (pop./km ²)	Auto./logis	Perso./logis
Sud-ouest ¹	63.6	81,213	28,904	1,276	1.7	2.8
Nord-est ²	65.9	135,617	46,527	2,057	1.6	2.8
Dorval ³	21.1	18,213	7,828	863	1.4	2.3
Total	150.6	235,221	83,259	1,562	1.7	2.7

(1) Senneville, Ste-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Kirkland, Beaconsfield, Pointe-Claire

(2) Île Bizard-Ste Geneviève, Peirrefonds-Roxboro, Dollard-Des-Ormeaux

(3) Sud-est, incluant l'aéroport

Cette région est donc d'une densité de population relativement faible. On note le taux élevé d'automobile par logis (1.7) qui s'explique, en grande partie, par la grandeur du territoire et sa couverture incomplète par le transport collectif, dont en période de non pointe.

2.4 Le Pôle économique de l'Ouest-de-l'Île

L'Ouest-de-l'île comporte une bonne partie géographique (Figure 2) du pôle économique de l'ouest de l'île de Montréal avec plus de 110,000 travailleurs résidents (2006) et 124,000 emplois (2012), soit 11% du total des emplois de l'agglomération de Montréal.

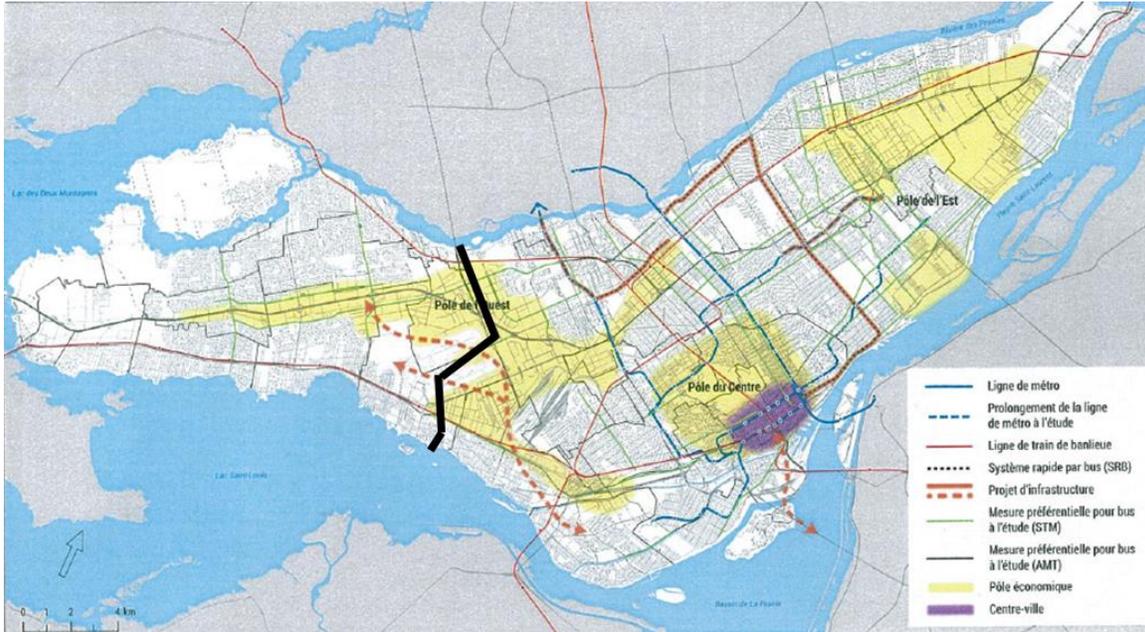


Figure 2. Pôle économique de l'Ouest-de-L'Île

Ce pôle est mieux illustré à la Figure 3 par rapport aux grandes affectations du territoire de l'Ouest-de-l'île. On observe que ses activités industrielles (en mauve) et commerciales (en rouge) plus au nord s'étirent d'est en ouest le long de l'autoroute 40 alors que celles au sud-est du territoire, toutes industrielles, sont situées entre les autoroutes 20 et 40.

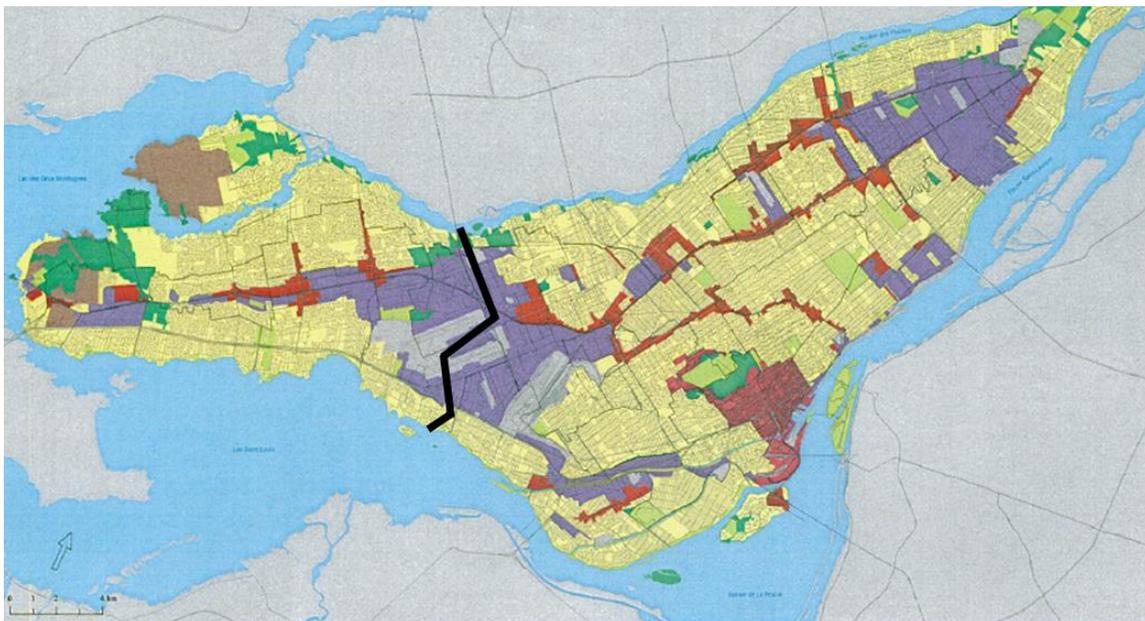


Figure 3. Affectations du territoire de l'Ouest-de-l'Île

Selon les municipalités, ces travailleurs et ces emplois sont distribués tel résumé au Tableau 3 et illustré à la Figure 4.

Tableau 3. Travailleurs (2006) et emplois (2012) selon les municipalités

Municipalité	Travailleurs résidents (TR)	% TR	Emplois	% emplois
Dorval (incluant ADM)	9,150	8.5%	43,910	36.3%
Pointe-Claire	14,723	13.6%	28,960	23.9%
Dollard-des-Ormeaux	25,256	23.3%	11,310	9.4%
Kirkland	10,683	9.9%	9,430	7.8%
Beaconsfield	9,531	8.8%	3,405	2.8%
Baie d'Urfé	1,720	1.6%	4,110	3.4%
Ste. Anne-de-Bellevue	2,428	2.2%	4,835	4.0%
Senneville	460	0.4%	1,480	1.2%
Pierrefonds-Roxboro	32,613	30.1%	9,375	7.8%
Île Bizard-Ste Geneviève	1,650	1.5%	4,110	3.4%
	108,214		120,925	

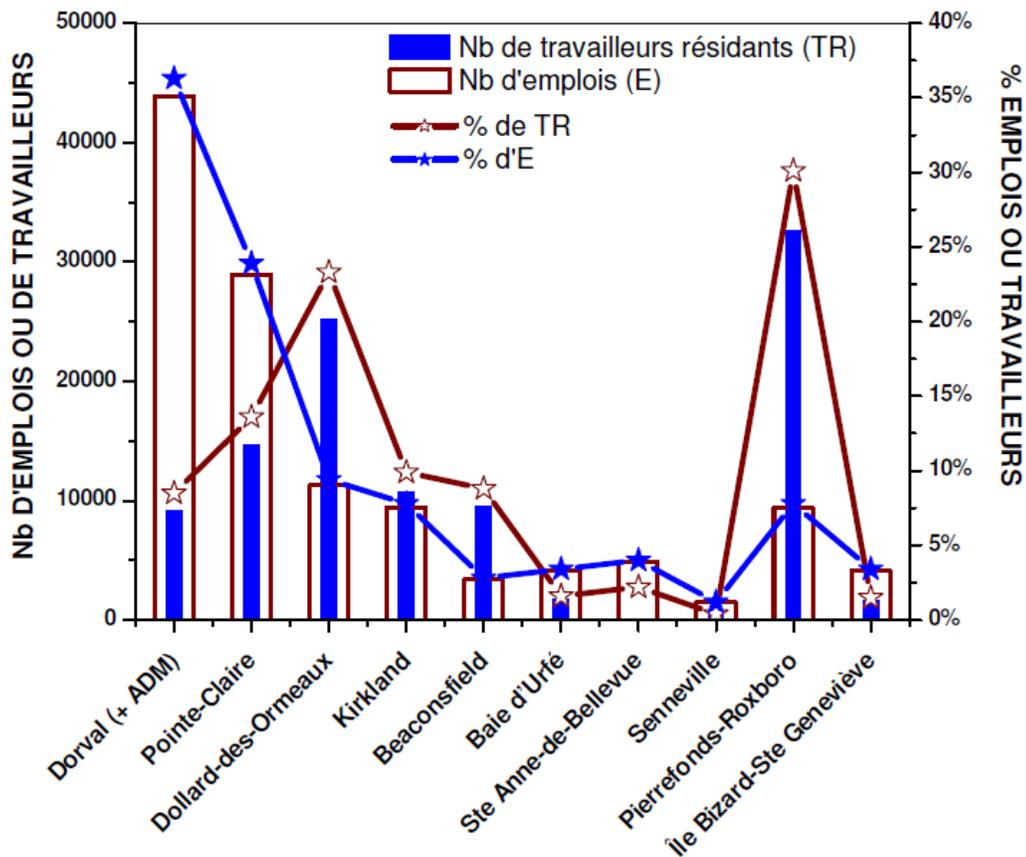


Figure 4. Distribution des emplois et des travailleurs résidents de l'Ouest-de-l'Île

En ce qui concerne les travailleurs résidents, on note que :

1. Les 2 municipalités de Pierrefonds-Roxboro et Dollard-des-Ormeaux localisées à l'est du territoire, comptent le plus de travailleurs,
2. Les 4 municipalités du sud-est et du centre-sud du territoire présentent des niveaux relatifs de travailleurs résidents moyens et similaires (~ 10%) et
3. Les zones périphériques de Baie d'Urfé, Ste Anne-de-Bellevue, Senneville et l'Île Bizard Ste Geneviève comptent moins de travailleurs résidents.

Par ailleurs, on note des disparités importantes entre la localisation des travailleurs résidents et des emplois du territoire. Ainsi, Dorval et Pointe-Claire, toutes deux localisées au sud, comportent la majorité des emplois alors que la majorité des travailleurs résidents sont localisés au nord du territoire, ce qui suggère de nombreux déplacements sur les trois seuls boulevards nord-sud de l'Ouest-de-l'Île, St. Charles, St. Jean et Des Sources.

L'Ouest-de-l'Île comporte 8 parcs industriels distincts présentés au Tableau 4. Or ceux-ci ne comptent que pour 31% des emplois de l'Ouest-de-l'île avec une grande diversité de distribution d'une municipalité à l'autre, ce qui indique que :

1. Les emplois de l'Ouest-de-l'Île sont en majorité hors de ses parcs industriels, et
2. Également, les déplacements intra et extra territoriaux et parcs/municipalités sont importants.

Un dernier point d'intérêt dans ce dernier cas porte sur la disponibilité des terrains libres dans ces parcs qui ne représentent que 1.4 km² (9%), dont 66% sont localisés au parc de Ste Anne-de-Bellevue.

Tableau 4. Liste et caractéristiques des parcs industriels de l'Ouest-de-l'Île

Municipalité	Superficie totale (km ²)	Dessertes ferroviaires	Dessertes routières	Nombre d'entreprises	Nombre d'employés	% de l'emploi local
Baie d'Urfé	2.2	CN et CP	20 et 40	61	3,968	97%
Dorval	2.7	CN	40	85	4,585	10%
Pointe-Claire	5.0	CN	20 et 40	209	15,686	54%
Dorval	2.5	Non	20, 520 et A13	158	6,941	24%
Ste-Anne-de-Bellevue	1.4	Non	40 par Morgan	11	1,264	26%
Dollard-des-Ormeaux	0.6	Non	40	30	1,430	13%
Kirkland	1.1	Non	40	34	3,339	35%
Pierrefonds-Roxboro	0.1	CN	40 et A13	5	67	0.7%
Total	15.6			593	37,280	31%

3.0 L'Ouest-de-l'Île et ses problématiques de transport collectif

3.1 Portrait des déplacements depuis et vers l'Ouest-de-l'Île

Les études disponibles (résultats de 2008) divisent l'Ouest-de-l'Île en trois secteurs pour l'étude des déplacements vers et hors du territoire, soit :

1. Le secteur sud-ouest : Senneville, Ste-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Kirkland, Beaconsfield, Pointe-Claire,
2. Le secteur nord-est : Île Bizard-Ste Geneviève, Pierrefonds-Roxborro, Dollard-Des-Ormeaux, et
3. Le secteur de Dorval, incluant l'aéroport.

Le Tableau 5 contraste la population et les emplois de ces trois secteurs avec les profils typiques de déplacements qui s'y déroulent.

Tableau 5. Portrait des déplacements produits par, et attirés vers l'Ouest-de-l'Île

Secteur	Population (2011)	Travailleurs résidents (2006)	Emplois	Déplacements		
				Produits en 24 h	Attirés	
					En PPAM ¹	En 24 h
Sud-ouest	81,213 (34%)	39,545 (36%)	52,220 (43%)	43,900 (34%)	53,099 (47%)	125,886 (48%)
Nord-est	135,617 (58%)	59,519 (55%)	27,795 (23%)	73,900 (58%)	36,714 (32%)	84,984 (32%)
Dorval	18,213 (8%)	9,150 (9%)	43,910 (37%)	10,400 (8%)	23,927 (21%)	52,801 (20%)
Total	235,221	108,214	120,925	128,200	113,740	263,671

(1) En période de pointe du matin

On note que :

1. Le secteur sud-ouest, qui compte le plus d'emplois, attire le plus de déplacements (~ 47%) en tout temps et en génère une bonne proportion,
2. Le secteur nord, le plus peuplé mais le plus faible employeur, en produit le plus et en attire une bonne proportion,
3. Alors que Dorval, le secteur le moins peuplé mais qui comporte une bonne proportion d'emplois, en génère et en attire le moins comparativement aux deux autres secteurs.

Le Tableau 6 résume le détail de ces déplacements par rapport à leurs destinations et à leurs origines. On observe que la majorité des destinations (58% à 69%) et des origines (64% à 94% à l'exception de Dorval (36%)) de ces déplacements sont internes au territoire de l'Ouest-de-l'Île. Le cas particulier de Dorval provient de la présence de l'aéroport sur son territoire et l'affluence élevée de voyageurs y transitant. Ce point est discuté à la section 3.2.

Tableau 6. Destinations et origines des déplacements de l'Ouest-de-l'Île

	Interne au secteur	Autres secteurs ¹	St. Laurent	MTL centre	Centre-ville	Couronne sud
Destinations des déplacements depuis le secteur						
Sud-ouest	46%	12%	7%	12%	14%	
Nord-est	35%	34%	9%	12%	10%	
Dorval	26%	39%		13%	13%	
Origines des déplacements vers le secteur						
Sud-ouest	38%	26%		7%		18%
Nord-est	75%	19%				
Dorval	11%	25%		17%		12%

Les parts de ces déplacements effectués par le transport en commun sont présentées au Tableau 7.

Tableau 7. Portions des déplacements effectués en transport en commun

	Interne au secteur	Autres secteurs ¹	St. Laurent	MTL centre	Centre-ville	Couronne sud
Destinations des déplacements depuis le secteur						
Sud-ouest	7%	9%	3%	32%	70%	
Nord-est	6%	33%	7%	28%	69%	
Dorval	0%	48%		29%	71%	
Origine des déplacements vers le secteur						
Sud-ouest	7%	12%		18%		3%
Nord-est	6%	24%				
Dorval	0%	10%		7%		2%

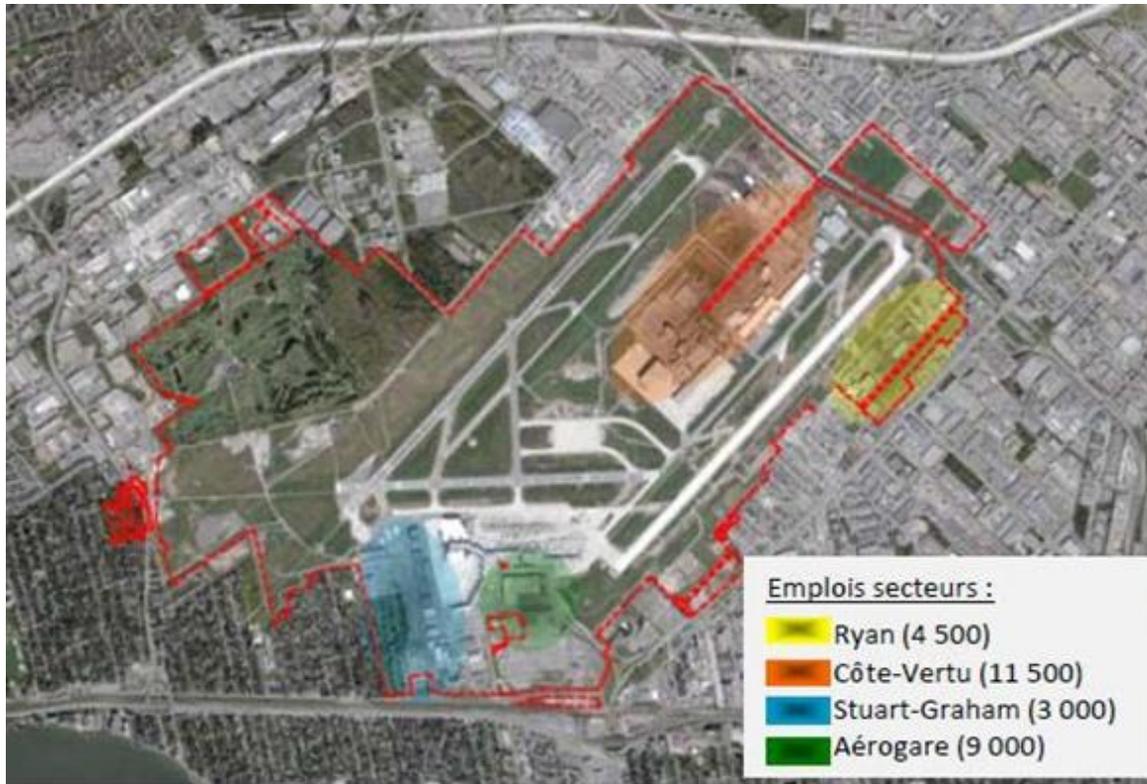
On observe que la majorité (52% à 84%) des déplacements internes au territoire et vers St. Laurent ainsi que ceux effectués vers le territoire (76% à 100%) ne se font pas en transport collectif, alors que les déplacements vers le centre de Montréal s'effectuent majoritairement en transport collectif.

La plupart des pôles d'activités (emplois, commerce, magasinage, études, santé etc.) de l'Ouest-de-l'Île, dont l'aéroport Montréal-Trudeau, les zones d'emplois de Pointe-Claire, de Dorval, le long de l'autoroute 40, le centre d'achats Fairview et l'hôpital Lakeshore, ne sont pas localisés à proximité des réseaux de transport collectifs lourds (les trains de banlieue pour le territoire).

Ces résultats soulignent la faiblesse du réseau du transport collectif interne à l'Ouest-de-l'Île et vers le centre de Montréal.

3.2 Les déplacements aéroportuaires

Le pôle aéroportuaire représente 28,000 emplois tel qu'illustré à la Figure 5.



Source : Aéroports de Montréal (2012)

Figure 5. Localisation des emplois du pôle aéroportuaire

Le pôle aéroportuaire a une influence régionale et supra-régionale non négligeable, tant au niveau économique que pour le transport. Son accès s'effectue par

1. Voitures (voitures privées (stationnement et se faire déposer/reconduire), taxis et voitures de location),
2. Services de transport collectif: navette 747 offrant un service direct depuis le centre-ville, mais ne bénéficiant pas de mesures préférentielles,
3. Services d'autobus local depuis le terminus de Dorval (STM),
4. Les gares de trains de banlieue (ligne Vaudreuil-Hudson) et Via Rail (via minibus AirConnect) qui nécessitent une correspondance,
5. Autobus et navettes interurbaines (Ottawa/Québec) et
6. Les navettes d'hôtels.

Son achalandage annuel est estimé à 23.9 M de déplacements (monter à bord ou débarquer d'un avion, venir conduire ou chercher un voyageur, travailler) depuis/vers l'aérogare, dont 11.7 M de passagers (excluant les passagers en correspondance avion-avion). Ceci n'a pas de lien avec les autres pôles d'emplois de l'Ouest-de-l'Île et n'occasionne que peu de déplacements internes.

Les grandes journées de pointe d'achalandage aérien sont surtout pendant la période estivale alors qu'il y a moins de déplacements dans le reste de l'Ouest-de-l'Île. En semaine, la pointe d'achalandage de l'aéroport s'étend de l'après-midi au début de la soirée.

Pendant cette période, plusieurs usagers de l'aéroport sont affectés par les conditions de circulation. Une proportion importante de voyageurs provient du centre de Montréal et de l'extérieur de la région. Une proportion importante de voyageurs est déposée à l'aéroport par des accompagnateurs ou des taxis.

L'accès à l'aéroport pour les véhicules privés, les taxis, le service d'autobus 747 et le transport collectif dépend du réseau routier, surtout les autoroutes 20 et 520. Cet accès en transport actif est très difficile.

Les deux gares de Dorval (train de banlieue Vaudreuil-Rigaud et Via Rail) sont à plus d'un kilomètre de l'aérogare et ne permettent pas une bonne desserte de l'aérogare en raison de la distance les séparant.

En raison de la congestion, tous les modes actuels d'accès à l'aéroport ne permettent pas d'assurer la stabilité des temps de trajet, à l'exception du train. L'augmentation de l'achalandage global de l'aéroport dans le futur se traduira inévitablement par une augmentation de l'achalandage vers le centre-ville de Montréal (nombre et proportion toutes deux en augmentation). Il existe un potentiel d'augmentation du nombre de passagers provenant de l'extérieur de la région à partir du réseau de train.

Trois types de clientèles fréquentent le pôle aéroportuaire :

1. Les passagers, soit les clientèles d'affaires, touristiques, vacancières etc.,
2. Les employés administratifs, d'opération, de sécurité, d'équipages, de service à la clientèle, des douanes, des commerces, de la restauration, etc., et
3. Les accompagnateurs qui débarquent ou vont chercher des passagers à l'aérogare.

Par ailleurs, plusieurs types et caractéristiques des passagers doivent être prises en compte (bagages, type de clientèle, voyageant seuls ou en groupe, sensibilité au prix/temps du mode d'accès, etc.)

Typiquement, on dénombre 74,000 déplacements/jour vers et depuis l'aéroport. Une partie importante de ces déplacements s'effectue à l'extérieur des périodes de pointe et plusieurs en sens inverse de la pointe. Ces déplacements sont effectués par des passagers (37,000 (un sens) ou 50%), les accompagnateurs (30,500 (deux sens) ou 41%) et les employés (6,500 (deux sens) ou 9%). La répartition des origines/destinations des usagers de l'aéroport est résumée au Tableau 8.

Tableau 8. Origines et destinations des usagers du pôle aéroportuaire

	Passagers	Employés
Centre-ville	28 %	n.d.
Île de Montréal (inclus Centre-ville)	62 %	38 %
Extérieur de l'île	22 %	52 %
Extérieur de la région	16 %	10 %

On observe que 62% des passagers proviennent de l'Île de Montréal comparativement à 38% pour les employés.

On a observé que 76% des déplacements effectués se font en voiture malgré la difficulté et l'instabilité d'accès à l'aéroport par ce mode de transport. Ce mode est prédominant pour les passagers. Tout au plus 13% des déplacements s'effectuent en taxis. Par ailleurs, 85% des employés accèdent à l'aéroport par voitures (stationnement gratuit). Le transport collectif ne compte que pour 9% des déplacements, ce qui suggère l'inefficacité des systèmes mis en place par rapport aux besoins importants du pôle aéroportuaire.

3.3 Le réseau routier de l'Ouest-de-l'Île

L'Ouest-de-l'Île est bien couvert par le réseau autoroutier (40, 20 et 520). Par ailleurs, il possède peu de liens artériels continus est-ouest (Gouin, Hymus et Lakeshore) et nord-sud (Des Sources, St. Jean et St. Charles), notamment entre le centre et l'ouest.

Les autoroutes 20 et 40 desservent donc la circulation de transit, en échange et locale. Les déplacements dans l'axe est-ouest, soit la majorité des déplacements, se retrouvent concentrés sur les autoroutes 20 et 40 ainsi que sur les liens nord-sud qui y mènent. Ces axes routiers sont donc très achalandés (véhicules privés, transport collectif et marchandises) et congestionnés. Dans les faits, ce réseau autoroutier est à saturation, de manière chronique aux périodes de pointe et de manière intermittente aux périodes hors pointe.

3.4 Le transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île

Le territoire de l'Ouest-de-l'Île est principalement desservi par deux lignes de trains de banlieue (Figure 6 : Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson) et un réseau d'autobus de la STM.



Figure 6. Lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson desservant l'Ouest-de-l'Île

Les réseaux de Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Hudson offrent chacun 9 départs vers le centre en période de pointe du matin mais peu de départs en sens inverse de la pointe surtout vers Vaudreuil. Ces réseaux comportent un total de 20 stationnements incitatifs d'une capacité totale 6,242 places et d'un taux d'occupation moyen de 86 %.

Le train de Deux-Montagnes effectue 31,900 déplacements/jour alors que celui de Vaudreuil en fait 17,000. Les deux réseaux dépassent leurs capacités respectives à l'heure de pointe. Ainsi, pour le premier, il y a dépassement dès la gare Sainte-Dorothée à Laval, l'achalandage augmente jusqu'à la gare Montpellier, pour se maintenir à un haut niveau jusqu'au centre-ville. Sur cette ligne 33 % des passagers sont debout. Actuellement, il y a donc peu de réserve de capacité. En ce qui concerne la ligne Vaudreuil-Hudson, sa capacité est atteinte avant Pointe-Claire et 18 % des passagers sont debout à l'arrivée au centre-ville.

Le réseau STM du territoire possède comme points d'ancrage les terminus d'autobus Fairview, Macdonald, Dorval, Côte-Vertu, Angrignon et Lionel Groulx (Figure 7) ainsi que les autres terminus aux gares de trains. Il comporte 16 lignes express nord-sud et est-ouest, la ligne Express 747 vers l'aéroport et 28 lignes locales régulières. Actuellement, il ne présente que peu de mesures préférentielles mais des projets sont à l'étude.



Figure 7. Terminus d'autobus desservant l'Ouest-de-l'Île

Le réseau d'autobus de la STM de l'Ouest-de-l'Île effectue 105,900 déplacements/jour dont 4,000 déplacements/jour pour la navette 747 de l'aéroport, 13,000 déplacements/jour pour la ligne 470 vers le métro Côte-Vertu. À ceci, il faut ajouter 2,500 déplacements/jour par le réseau CIT La Presqu'île.

Les lieux d'origine des usagers du train de Vaudreuil-Hudson sont diffus et le long de la ligne de train. Il comporte un bassin d'origine qui s'étend tout de même jusqu'au nord de l'île. Ce bassin met en avant

les besoins de rabattement vers la ligne de train.

Les lieux d'origine des usagers du train de Deux-Montagnes sont étendus (éparpillés et le long de la ligne de train). Il comporte un bassin d'origine qui s'étend depuis l'ouest de Laval et de la couronne nord jusqu'au secteur nord-est de l'Ouest-de-l'Île. Ces derniers usagers utilisent massivement cette ligne de train.

En ce qui concerne l'accès au train Vaudreuil-Hudson dans l'Ouest-de-l'Île, on observe que 25 % des usagers se rendent à pied à une gare. Il s'agit des usagers vivant à proximité de la ligne, alors que 43 % des usagers utilisent la voiture pour se rendre dans une gare. Plus les distances sont longues, plus la voiture devient le mode exclusif pour se rendre à une gare. L'usage de l'autobus est limité aux distances moyennes et au nord immédiat de la ligne de train, à l'exception de la ville de Kirkland. Les usagers de la pointe ouest de l'île n'empruntent que très peu l'autobus pour se déplacer vers une gare de train.

Les services de transport collectif sont généralement compétitifs à la voiture entre 7h et 9h, alors qu'il y a congestion routière. Les services de transport collectif sont peu compétitifs à la voiture en conditions de circulation fluides.

Les réseaux de train de banlieue et d'autobus sont surtout orientés pour les déplacements entre l'Ouest et le centre de Montréal. De fait, les parts modales du transport collectif sont déjà très élevées vers le centre-ville (54 à 78%, selon les secteurs). À l'inverse les parts modales du transport collectif pour les déplacements attirés dans l'Ouest-de-l'Île sont faibles.

Il est aussi important de souligner que le réseau de transport collectif par autobus dépend du réseau routier et de ses faiblesses. Les conditions d'accès à pied au réseau varient de très bonnes à faibles (infrastructures, convivialité, perception de sécurité, etc.).

3.4 Enjeux de la mobilité de la population

Les déplacements de l'Ouest-de-l'Île sont longs (distance et temps) depuis plusieurs secteurs, surtout ceux plus éloignés du centre. Cependant, ces temps de déplacements en transport collectif sont compétitifs lorsqu'il y a congestion routière. On note de bonnes conditions de déplacement en transport collectif de/vers le centre-ville. Cependant, les déplacements vers les pôles générateurs de l'Ouest-de-l'Île sont souvent plus difficiles en raison de la forme urbaine et de la structure des réseaux.

Les déplacements en voiture et en autobus sont tributaires des conditions de circulation qui sont souvent problématiques. Les temps de déplacements peuvent donc être très variables, bien que certaines mesures préférentielles pour le transport collectif aient été mises en place dans les dernières années.

Le train de banlieue offre des temps de parcours plus fiables, mais la capacité en pointe est presque atteinte ou dépassée et offre un service limité en sens inverse de la pointe.

Le réseau de transport collectif et la forme urbaine de plusieurs secteurs de l'Ouest-de-l'île ne favorisent pas les déplacements internes en transport collectif.

Les déplacements de/vers l'aéroport dépendent entièrement des conditions de circulation sur le réseau supérieur, surtout en période de pointe de l'après-midi.

La présence et la qualité des infrastructures pour les modes actifs de transport (marche et vélo) varient considérablement sur le territoire de l'Ouest-de-l'Île.

La voiture demeure le mode prédominant de transport des personnes dans l'Ouest-de-l'Île, surtout pour les déplacements internes. Ces usagers ont à faire face à un réseau routier congestionné, surtout lors des périodes de pointe.

3.5 Tendances et perspectives de développement

L'Ouest-de-l'Île est un milieu dynamique qui a connu plusieurs développements résidentiels et économiques (aéroport, pharmaceutique, etc.). Deux types de développements immobiliers sont attendus dans l'Ouest-de-l'île, soit la mise en valeur de terrains vacants et la densification/requalification urbaine de milieux déjà construits, comme l'illustre la Figure 8, surtout au nord-est du territoire et à proximité de certaines gares de train de banlieue. Par exemple, les secteurs de Pierrefonds, au nord, et de Pointe Claire, au sud, sont perçus comme les endroits les plus susceptibles de connaître un plus grand développement immobilier. Ces développements auront une influence certaine sur les déplacements.

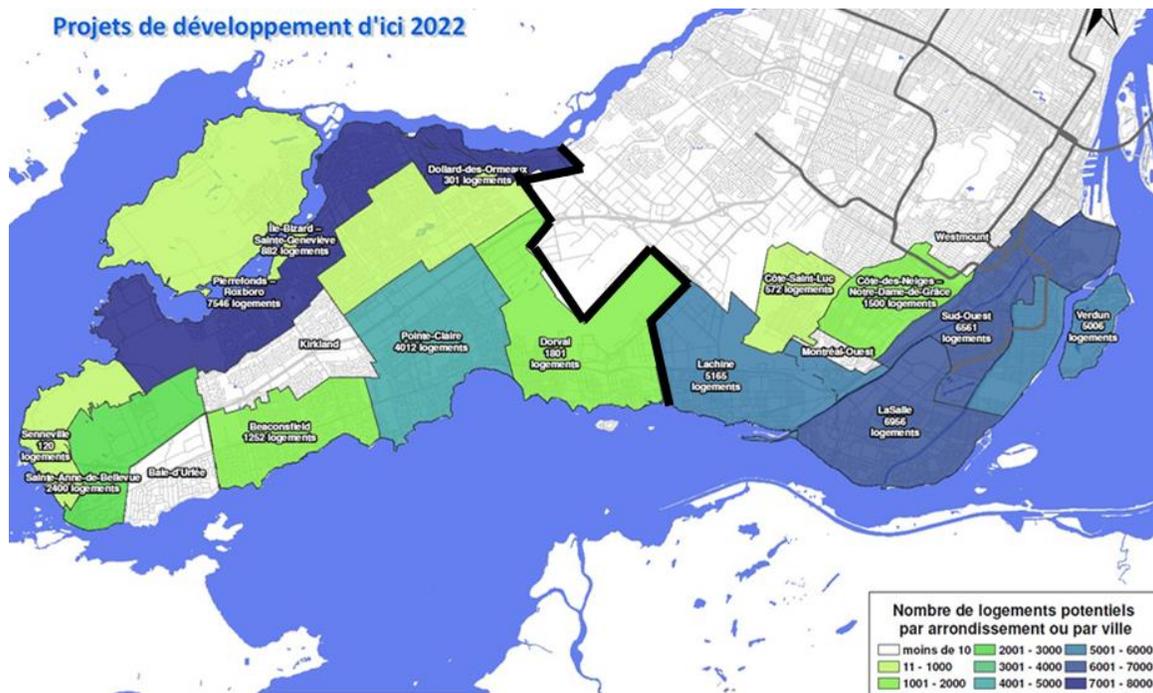


Figure 8. Développement immobilier prévu dans l'Ouest-de-l'Île d'ici 2022

Ainsi, on prévoit, d'ici 2031, une augmentation de 18% des déplacements motorisés produits et attirés dans l'ensemble de l'Ouest de Montréal, et en particulier dans l'Ouest-de-l'île dans ses secteurs plus à l'ouest où se trouvent plusieurs terrains vacants. On prévoit également une augmentation non négligeable (+44%) des déplacements de/vers l'aérogare suite à son agrandissement et au potentiel

de développement aéronautique et industriel autour des usines de Bombardier. Il est à noter que les projets routiers prévus des échangeurs Turcot, Décarie, Dorval, etc. et autres (Figure 9) n'augmenteront pas la capacité globale du réseau routier à l'exception des projets des boulevards urbains Jacques-Bizard à Pierrefonds-Kirkland et du corridor de l'A-440 à Pierrefonds absents de la Figure 9.

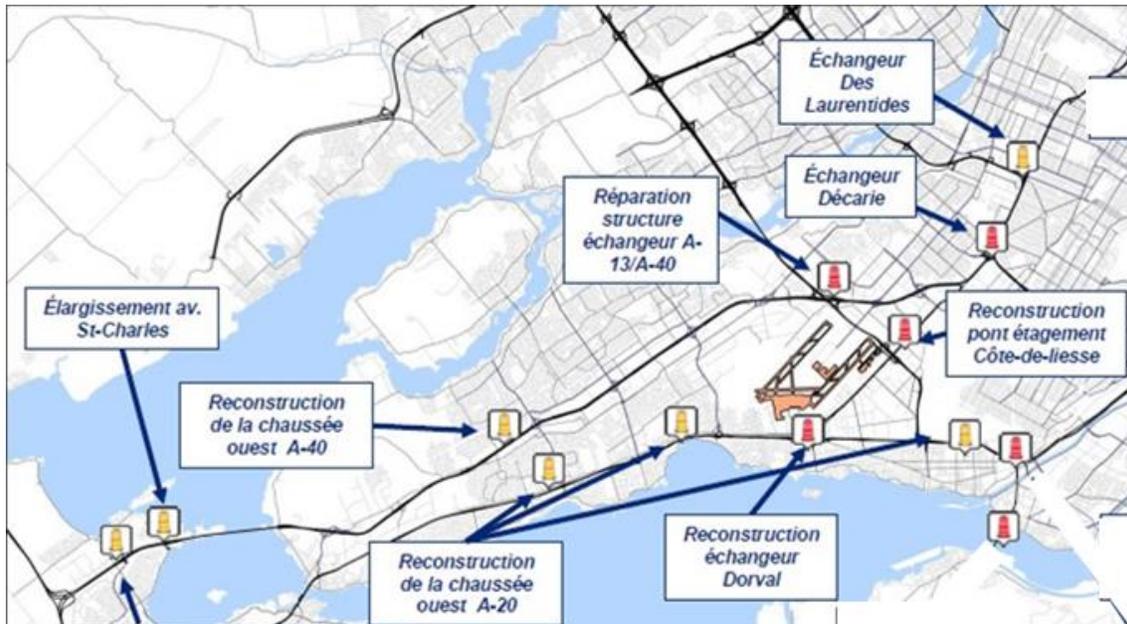


Figure 9. Principaux projets routiers prévus dans l'Ouest-de-l'Île

Plusieurs projets de transport collectif (régional et inter-régional), dont les volontés politiques sont à confirmer, et de transport de marchandises sont à l'étude. Cependant, ces deux types de projets sont en compétition pour l'espace limité des infrastructures routières et ferroviaires existantes. Évidemment, le trafic de marchandises augmentera avec l'accroissement de l'activité économique, ce qui congestionnera d'autant les voies routières et ferroviaires existantes.

Finalement, les augmentations d'utilisation journalière du transport collectif autour de l'Ouest-de-l'île d'ici 2031 en période de pointe du matin, tel qu'illustré à la Figure 10, sont estimées à +11,000 déplacements (+28%) et -2 500 en voiture et, en ce qui concerne l'aéroport, de +9,000 déplacements (+63%) des voyageurs avec le centre-ville. De même, on estime que le transport collectif interne à l'Ouest-de-l'Île augmentera de +25,000 à +29,000 déplacements en pointe durant cette période.

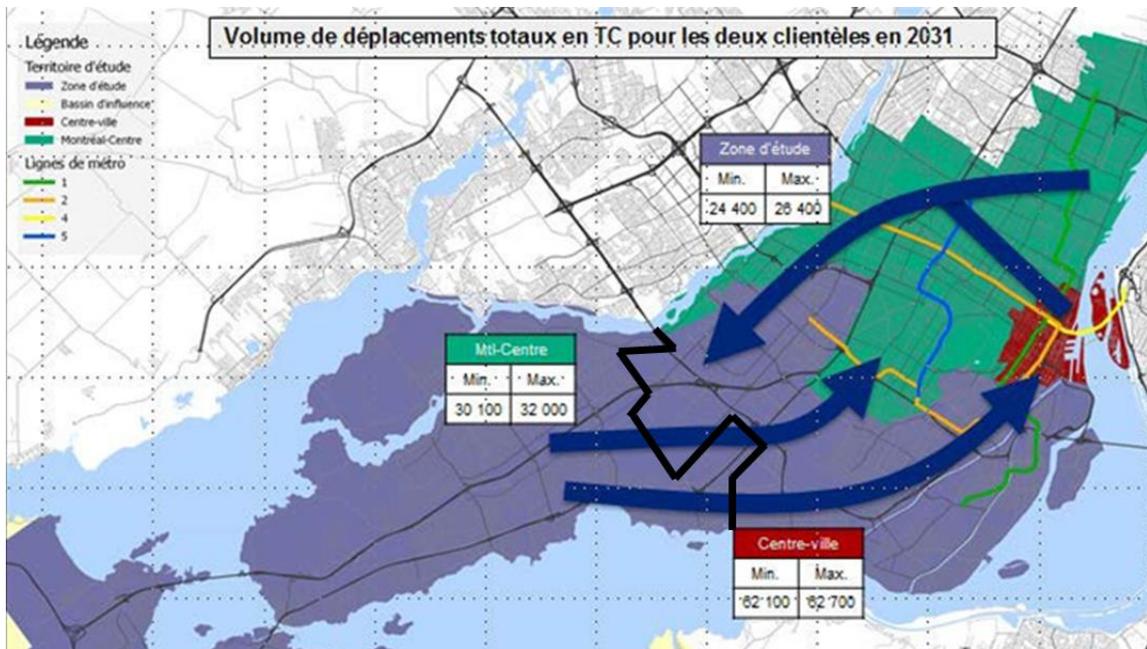


Figure 10. Volumes prévus des déplacements occupés par le transport collectif vers et de l'Ouest-de-L'Île en période de pointe du matin en 2031

3.6 Synthèse

Le Tableau 9 résume la discussion précédente et présente les forces et les faiblesses du territoire de l'Ouest-de-l'Île, de son réseau routier et du système de transport collectif auquel il a accès. En résumé :

1. Le territoire de l'Ouest-de-l'Île, qui représente plus de 30% de la superficie de l'Île de Montréal, est un milieu dynamique délimité par des contraintes physiques incontournables; sa forme urbaine actuelle n'est pas propice au transport actif et collectif.
2. Son réseau autoroutier est-ouest est dense (A-20 / A-40 / A-13 / A-520) alors que l'axe nord-sud est incomplet. Globalement, il est saturé en période de pointe et occupé en non pointe.
3. Il est desservi par un réseau de transport collectif étendu mais incomplet, saturé et peu fiable (à cause de la congestion routière) en période de pointe et insuffisant en période hors pointe, ce qui, dans un cercle vicieux, augmente d'autant le transport automobile.
4. Le pôle aéroportuaire de Dorval-Trudeau demeure mal desservi par le transport collectif.

Le Tableau 10 présente les contraintes et certaines opportunités d'améliorations du transport collectif de l'Ouest-de-l'Île.

Tableau 9. Synthèse : forces et faiblesses du territoire, du réseau routier et du transport collectif de l'Ouest-de-l'Île

Forces	Faiblesses
<p>Territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> *L'Ouest-de-l'Île est un milieu dynamique qui a connu plusieurs développements tant au niveau résidentiel qu'économique (aéroport, pharmaceutique, etc.). *Ce secteur démontre un bon potentiel de développement. *Il comporte plusieurs quartiers conviviaux pour les transports actifs qui sont déjà des « TOD » (transit-oriented development). 	<p>Territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> *Le territoire comporte d'importantes contraintes physiques (fleuve et rivières, autoroutes et voies ferrées et aéroport, et peu de centralités. *Sa forme urbaine n'est pas propice au transport actif et collectif, incluant de nombreux secteurs développés après les années 1960 peu favorables aux transports actifs. *Il présente une certaine ségrégation des usages résidentiels/emplois/commerces/services qui augmentent.
<p>Réseau routier</p> <ul style="list-style-type: none"> *Son réseau autoroutier est dense (A-20 / A-40 / A-13 / A-520) et dessert l'accessibilité locale et au centre-ville. *Il permet des déplacements automobiles efficaces sur de moyennes et longues distances, incluant le trafic interrégional. *Il concentre le transit et les échanges hors des secteurs sensibles. *Les zones génératrices de camionnage sont bien desservies par le réseau supérieur. 	<p>Réseau routier</p> <ul style="list-style-type: none"> *La discontinuité des collectrices et l'espacement trop grand des artères restreignent l'accessibilité du territoire (peu d'axes artériels structurants continus entre l'Ouest-de-l'Île et le centre). *Il y a concentration des déplacements et cumul des fonctions sur les axes A-20 et A-40 (transit, échange, interne). *Il y a congestion chronique du réseau supérieur et des accès aux échangeurs en raison de la concentration du réseau routier sur certains points. *En ce qui concerne le transport de marchandises, il est évident que ces générateurs de déplacements ne pourront être déplacés. *L'Ouest-de-l'Île est donc confronté à la croissance de la congestion routière.
<p>Transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> *Malgré les contraintes indiquées, l'Ouest-de-l'Île bénéficie d'une bonne desserte de transport collectif (maillage et intermodalité des réseaux). *Les deux lignes de trains de banlieue offrent une bonne desserte vers le centre-ville avec une bonne fiabilité des temps de parcours. *La ligne Deux-Montagnes demeure rapide et concurrentielle face à la voiture. *La majorité du territoire possède une desserte par autobus reliés aux gares, au terminus et au métro. *Les artères principales sont bien desservies par le réseau d'autobus. *Le temps de déplacement en transport collectif vers le centre-ville est généralement compétitif par rapport à celui en voiture entre 7h et 9h. *La couverture du réseau de transport en commun est bonne dans les secteurs de Pointe-Claire et à l'est de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, qui sont totalement desservies tant en pointe qu'en hors pointe par le service d'autobus. *Les secteurs de Beaconsfield, Baie D'Urfé, Senneville et Sainte-Anne- de-Bellevue sont également bien desservies, mais surtout en période de pointe. *Les terminus de Fairview, Côte-Vertu et Dorval demeurent des pôles majeurs de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île. 	<p>Transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> *La capacité des deux lignes de trains de banlieue est presque atteinte, et même dépassée aux heures de pointe. *La fréquence des trains de banlieue est limitée hors des heures de pointe, notamment pour la ligne Vaudreuil-Hudson où il y a absence de service après 21h30. *Les modes lourds de transport collectif (trains de banlieue) ne desservent pas les zones d'emplois de l'Ouest-de-l'Île qui sont situées majoritairement de part et d'autre de l'A-40 *Les conditions d'accès au transport collectif à pied sont parfois non favorables, surtout dans les zones d'emplois. *La congestion routière affecte la fiabilité du réseau d'autobus. *Les temps de parcours des lignes d'autobus est-ouest sont très longs et peu stables (congestion) pour les résidents et les usagers de l'aéroport. *Les temps de déplacement en transport collectif sont généralement peu compétitifs à la voiture en absence de congestion. *Il y a peu de réserve de capacité des stationnements incitatifs. *On observe l'absence de desserte structurante du pôle aéroportuaire.

Tableau 10. Contraintes et opportunités pour le transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île

Contraintes	Opportunités
<p>1. Le territoire de l'Ouest-de-l'Île est vaste et les générateurs de déplacements sont distancés. Cela rend difficile la desserte de ses nombreux pôles.</p> <p>2. Plusieurs obstacles physiques sont immuables et difficiles à franchir (chemins de fer, aéroport, etc.).</p> <p>3. La faible densité résidentielle de plusieurs quartiers diminue la demande existante et potentielle pour des services de transport collectif.</p> <p>4. La forme urbaine et les trames de rue ne sont pas favorables au transport actif et collectif dans plusieurs quartiers. Ces éléments augmentent les distances de marche, et les quartiers ont parfois peu de services et de commerces à proximité des quartiers résidentiels. La voiture est souvent le choix le plus pratique pour la majorité des déplacements. Il existe peu de capacité résiduelle disponible sur les infrastructures de transport existantes (routiers et chemins de fer).</p> <p>5. Il n'existe pas d'augmentation projetée de la capacité routière, même avec les projets prévus (amélioration nécessaire des autres modes de transport).</p> <p>6. Le trafic de marchandises continue d'augmenter.</p> <p>7. Les coûts sont élevés pour dépasser les emprises existantes et pour développer de nouveaux corridors de transport. Ainsi, sur les réseaux du CN et du CP, la priorité est donnée aux trains de transport de marchandises. Avec l'augmentation du transport de marchandises, les possibilités d'augmenter le transport de passagers par trains sont limitées sur les chemins de fer existants.</p> <p>8. Les coûts et le financement de nouvelles infrastructures sont problématiques dans le contexte économique actuel.</p>	<p>1. Il est possible d'améliorer le développement urbain (espaces vacants et densification) par :</p> <p>A. Le développement de TOD (transit-oriented development) et la densification des pôles d'emplois mais sur une longue période,</p> <p>B. L'amélioration des réseaux de transport collectif pour offrir des temps de parcours concurrentiels à l'automobile et fiables,</p> <p>C. Des améliorations locales des modes actifs (notamment en lien avec l'accès au transport collectif),</p> <p>D. Le développement de solutions pouvant répondre aux attentes des différentes clientèles de l'Ouest-de-l'Île (résidants, zones d'emplois, aéroport et interurbain) qui ont toutes des besoins spécifiques complémentaires.</p> <p>2. Les augmentations de déplacements internes dans l'Ouest-de-l'Île, surtout du transport collectif (+25 000 à 29 000 en période de pointe du matin d'ici 2031) et en contre-pointe vers les secteurs d'emplois de l'Ouest-de-l'Île devraient justifier une amélioration du service de transport collectif.</p> <p>3. L'ajout éventuel à l'axe nord-sud du boulevard Jacques-Bizard et du corridor A-440 à Pierrefonds devrait améliorer le réseau routier de l'Ouest-de-l'Île.</p>

4.0 Recommandations

Dans le contexte socio-politico-économique actuel, il est illusoire de proposer des améliorations et/ou des ajouts majeurs d'infrastructures et de systèmes complexes dans un horizon de moins de 5 ans. Or la majorité des problématiques et des besoins identifiés ci-haut sont immédiats et importants. Ce mémoire recommande plutôt la série d'actions concrètes suivantes réalisables dans des délais et à des coûts raisonnables qui permettront d'améliorer le transport routier et collectif dans l'Ouest-de-l'Île.

1. Améliorer la performance des trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Dorion en augmentant la fréquence des services en périodes de pointe et de non pointe et la capacité des trains et des stationnements incitatifs.
 - a. Pour la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, accroître le nombre de voitures sur les trains en période de pointe afin de répondre aux problématiques de saturation ;
 - b. Pour la ligne de Train Vaudreuil-Hudson, réaliser dans son intégralité le projet « Train de l'Ouest » pour lequel les études de faisabilité préliminaires ont été complétées par l'AMT et qui permettrait une offre comparable à celle de la ligne Deux-Montagnes soit : un service entre 6h et 24h et des départs fréquents (entre 10 et 30 minutes) aux heures de pointe et à chaque heure le reste du temps sur semaine.
2. Améliorer la circulation et le transport sur les axes routiers nord-sud par :
 - a. La synchronisation performante et intégrée inter-municipale des feux de circulation sur les boulevards urbains Des Sources, St. Jean et St. Charles,
 - b. Poursuivre la voie réservée de transport collectif du boulevard St. Jean jusqu'à l'autoroute 20,
 - c. Ajouter des voies réservées de transport collectif sur les boulevards Des Sources et St. Charles et
 - d. Ajouter des pistes cyclables sur les boulevards Des Sources, St. Jean et St. Charles pour favoriser le transport actif.
3. Développer un réseau de voies réservées de transport collectif le long de l'autoroute 40.
4. Développer une desserte par autobus entre l'aéroport et le centre-ville sur voie réservée dans l'emprise de l'autoroute 20.
5. Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40 avec voie réservée de transport collectif.
6. Construire une voie artérielle nord-sud avec voie réservée de transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440.

Nicolas Roy

Directeur général et commissaire industriel
Développement économique West-Island – CLD
12 novembre 2014



Le 3 novembre 2014

M. Denis Coupal
Commissaire industriel – développement des affaires
Développement Économique West-Island - CLD
1000, boul. Saint-Jean
Bureau 610
Pointe-Claire (Québec) H9R 5P1

M. Coupal,

Tel que discuté avec vous, l'amélioration du transport en commun dans l'ouest de l'île faciliterait le recrutement et l'embauche de nouveaux employés permanents chez Easton Hockey, Inc. Par ailleurs, un meilleur transport en commun faciliterait davantage l'embauche de personnel temporaire dont nous avons besoin en grand nombre durant notre période de pointe. Il est à noter que nous avons différents quarts de travail qui ne correspondent pas nécessairement à l'horaire de l'autobus qui dessert notre secteur.

A cet effet, une augmentation du nombre d'autobus et une amélioration générale du service de transport en commun aurait un effet positif pour Easton Hockey, Inc.

Nous vous remercions à l'avance pour votre aide.

Bien à vous,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Annie St-Yves".

Annie St-Yves
Directrice des ressources humaines
Easton Hockey, Inc.

Le 5 novembre 2014

Monsieur Denis Coupal
Développement économique de l'ouest de l'île
1000, boulevard Saint-Jean, bureau 610
Pointe-Claire (Québec) H9R 3P1

Objet : Amélioration du réseau de transport collectif

Monsieur,

L'accès à une main d'œuvre qualifiée pour combler des postes de tous les niveaux hiérarchiques est impératif. MDA, comptant maintenant environ 830 employés, fait face à ce défi grandissant. Par ailleurs, nous mettons de l'avant des initiatives écologiques afin d'encourager le covoiturage et l'utilisation de voitures électriques et d'accommoder les employés se déplaçant en bicyclette. Toutefois, nous n'avons aucun soutien de la ville de Montréal afin de faciliter le transport en commun qui représente, selon nous, l'initiative primordiale qui devrait être considérée par tous les intervenants, y compris la ville de Montréal et la STM.

L'accès à notre emplacement par transport public devient davantage important considérant la croissance de notre main d'œuvre. Notre entreprise, située dans l'un des deux grands pôles d'activité économique, est très mal desservie par le réseau de transport collectif.

Le service offert actuellement est limité aux heures de pointe et devrait offrir à nos employés un accès sur tous les quarts de travail. Notre main d'œuvre provient de tous les coins de la ville. Certains de nos employés qui se déplacent du centre-ville par train vers l'ouest nous ont demandé une navette aux gares les plus près de MDA afin de les inciter à utiliser davantage le transport collectif. Ce service de navette complémentaire permettrait d'accéder à notre emplacement à partir des gares.

Les entreprises qui investissent temps et argent à l'élaboration d'initiatives écologiques dans l'ouest de l'île, telles que MDA, trouvent désolant de constater que le transport en commun n'est pas optimisé pour soutenir ces initiatives.

En espérant voir une amélioration du réseau de transport collectif et de l'accessibilité à notre entreprise dans un avenir rapproché en vue de pouvoir recruter les meilleurs candidats venus de partout sur l'île de Montréal.

Recevez, Monsieur, mes salutations distinguées.



Joanne Boshouwers
Vice-présidente & Directrice générale

Email: joanne.boshouwers@mdscorporation.com
Phone: 314-423-3090

Cc : Dr. Marc Donato

Glenn Washer
President
Charles River Laboratories Preclinical Services Montreal ULC
22022 Transcanada Highway
Senneville, QC
H9X 3R3

November 11, 2014

Subject: Montreal Urban Agglomeration Land Use and Development Plan –Ville de Montreal

To whom it may concern,

As one of the largest employers in the West Island region of Montreal, we often face difficulties recruiting and retaining our staff due to the under-developed public transit network in the western part of the island of Montreal. The current network makes it difficult for our employees who need to use public transit as a means to get to work and also deters those who would choose to use it to improve their environmental impact.

Expansion of the network or increased service along the existing network would certainly provide assistance to our employees and open us up as a potential employer to those that are currently unable to access our site through public transit (bus, train and metro).

We would appreciate and support any consideration given to the West Island when developing any development and infrastructure planning.

Sincerely,



Glenn Washer

President
Charles River Laboratories Preclinical Services Montreal ULC

preclinical services

22022 Transcanadienne, Senneville, Québec, Canada H9X 3R3 • 514-630-8200 • Fax: 514-630-8230 • www.criver.com
Charles River Laboratories Preclinical Services Montreal ULC