

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

**À LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL
SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES
INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT**

DE LA VILLE DE MONTRÉAL

LORS DE LA

**CONSULTATION
SUR LE PORTRAIT
ET LE DIAGNOSTIC**

DU PLAN DE TRANSPORT

PAR

**LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DU WEST ISLAND**

Jeudi le 18 août 2005

Par

**John Meaney
Anne Myles
Bill Tierney
Georges Nydam**

Le Conseil de développement du West Island remercie la commission permanente sur les transports de la ville de Montréal de lui accorder cette occasion de présenter des commentaires sur la vision du plan de transport de Montréal tel qu'énoncé par le document 'Portrait et diagnostic'.

Le Conseil de développement est l'organisme regroupant les élus du West Island et des représentants du milieu d'affaires chargé de stimuler le développement économique de la région. Le Conseil a mandaté un comité du milieu d'affaires pour préparer un plan stratégique de développement pour le West Island. Ce plan stratégique, 'Vision 2010', consacre la vocation du West Island avec l'objectif de :

Transformer le West Island en satellite économique, favorisant la création d'emplois pour ses résidents tout en contribuant par ses propres spécificités à la croissance de l'Île de Montréal et en rehaussant la qualité de vie de ses résidents.

1. Le transport et le développement économique

Dans son document Portrait et diagnostique, la Ville reconnaît l'importance du système de transport comme soutien à l'économie montréalaise (page 5), mais il ne fait pas de lien cause à effet entre le transport public et le développement économique. Or, dans notre quotidien, nous en sommes pleinement conscients. Par exemple, nous avons trois immeubles à bureaux neufs à Pointe-Claire totalisant 250 000 pieds carrés qui sont vacants. Un motif des difficultés de louer est l'absence de transport public efficace pour le personnel administratif et de soutien.

Le document fait état du plan de développement de la Ville par lequel, Montréal souscrit aux objectifs de la CMM de stimuler le développement pour hisser l'agglomération parmi les plus performantes en Amérique. Montréal s'est donné comme objectif de doubler le taux de croissance annuel anticipé pour les prochaines années. Pour la ville l'accélération de la croissance passe par l'augmentation de la productivité, l'intégration de nouvelles technologies, par le développement du capital humain et par une politique d'immigration vigoureuse.

Le document constate que la CMM prévoit d'ici 2021, une croissance de 282 000 emplois dans la grande région métropolitaine, (un taux global de croissance 17.4 %). Par contre on ne prévoit qu'une augmentation des emplois de 9.9% sur l'Île. Est-ce que la Ville doit se satisfaire de ce taux de croissance? Est-ce que la Ville pourrait s'accaparer une plus forte proportion des nouveaux emplois? Depuis 10 ans la croissance des emplois dans l'économie de base du West Island a été de 46%.

Le part de cette croissance qui reviendra à Montréal dépendra de son positionnement par rapport aux autres banlieues. Si on se compare sur différents critères, Montréal a des coûts d'opération fixes supérieurs, soit en termes de valeur du terrain et bâtiments, même au niveau des taxes municipales. Par contre, Montréal possède un avantage concurrentiel par rapport à ses voisins qui influence directement la productivité des entreprises, c'est la disponibilité de la main d'œuvre. Et il faut reconnaître que c'est en grande partie grâce à ses infrastructures de transport que Montréal bénéficie de cet avantage.

Le plan stratégique du West Island est catégorique par rapport au rôle que doit jouer le transport; pour le West Island l'insuffisance de transport en commun est reconnue comme un frein à la croissance. Le corollaire est aussi vrai, les infrastructures de transport sont perçues comme moteur du développement futur de la région et comme facteur structurant de son orientation de développement.

Le West Island se doit de définir ses priorités de développement pour les cinq prochaines années. Deux options se présentent :soit un développement extensif minimisant la création d'emplois faisant peu d'appel aux infrastructures de transport; soit un développement plus intensif, accompagné d'une création d'emplois importante mais nécessitant des infrastructures de transport significatifs et adaptés.

2. Le transport en commun

Nous félicitons la Ville pour le teneur du document Portrait et diagnostique et la vision qui en découle. L'analyse présentée est complète et les objectifs énoncés méritent certainement l'adhésion de la communauté montréalaise.

Le document met l'emphase sur la diminution de l'utilisation de l'automobile comme moyen d'améliorer la qualité de vie des résidents et de protéger l'environnement. Nous appuyons la ville dans cette optique prioritaire de réduire la circulation automobile.

Par contre, face aux services de transport qui sont disponibles, les résidents du West Island n'ont pas à leur disposition des alternatives de transport efficaces. Un déplacement en transport en commun au West Island prend 3.5 fois plus de temps qu'en voiture. Il s'en suit que les résidents du West Island ont davantage recours à la voiture par rapport à d'autres régions.

Toutefois, on remarque aussi que là où les infrastructures existent, tel le train de banlieue, le taux d'utilisation des transports publics augmente d'une façon significative.

Le Portrait fait état que le réseau routier de Montréal comporte des discontinuités qui affectent la fluidité de la circulation routière, particulièrement dans les deux extrémités de l'île. Il constate aussi que la trame d'artères collectrices est peu développée dans le West Island.

La Ville de Montréal, de concert avec les arrondissements du West Island a mandaté une firme de spécialistes pour préparer un plan de transport spécifique du West Island (à l'exception de Dorval). Une version préliminaire de ce plan a été présentée à la communauté et fait maintenant l'objet d'une analyse de la part du milieu municipal.

Tenant compte de ce rapport, nous nous attardons dans ce mémoire sur des éléments qui ne ressortent pas directement dans cette étude. Tout comme les consultants, nous sommes conscients de l'importance de réduire les discontinuités du réseau routier par la construction de nouvelles voies tel le couloir Jacques Bizard ou le boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440, le réaménagement des lignes d'autobus et la création de voies réservés au transport public.

3. Les priorités du West Island

Dans le contexte d'une approche visionnaire, le plan stratégique du West Island reconnaît trois pôles de croissance des emplois : la zone entourant l'aéroport, l'axe de la Transcanadienne avec un pôle plus défini entre des Sources et St-Charles et enfin le territoire de Ste-Anne-de-Bellevue.

La zone entourant l'aéroport implique nécessairement le redéveloppement d'un milieu déjà bâti. La consolidation des vols à l'aéroport donne une nouvelle vocation au territoire qui l'entoure, une vocation qui justifie des interventions directes dans le domaine du transport.

Dans le cas de l'axe de la transcanadienne, il sera question de redéveloppement mais aussi de la mise en valeur de terrains vacants. L'activité de fabrication qui était jusque là la prédominante est en voie d'être remplacée par les activités corporatives de distribution. De plus, il y a encore 4 millions pieds carrés de terrain vacant dans cette zone, dont la moitié est réservé à des fins industrielles (l'autre moitié est à vocation commerciale). Cette zone connaît aussi une disponibilité importante d'espaces à bureaux vacants, plus de 350 000 pieds carrés. Leur utilisation pourra être associé à 2000 nouveaux emplois.

À Ste Anne, il y a deux opportunités de développement, Le campus Macdonald de l'université McGill et le CEGEP John Abbott prévoient augmenter le nombre d'étudiants et de personnel de 50% pour rejoindre 20 000 d'ici 5 ans. La ville de Montréal, dans sa stratégie de développement économique, a aussi désigné la région comme pôle de biotechnologie appliqué. La SGF possède 8 millions pieds carrés de terrain à vocation économique qui devront être mise en valeur prochainement.

Ces trois milieux méritent une considération particulière en termes de leur desserte par transport en commun.

Tous les trois milieux se partagent la même problématique : l'absence de liens hors route efficaces et rapides. Dans le cas de la région de Dorval, il y a certes deux lignes d'autobus express, mais ni l'un ni l'autre bénéficient de voies réservés. Il y a toutefois un projet de navette aéroportuaire qui utiliserait le chemin de fer qui pourrait offrir une nouvelle alternative à condition de l'intégrer au réseau de transport en commun.

Quant à l'axe de la transcanadienne, elle dépend presque exclusivement d'un service express pour un accès rapide du métro. Il existe toutefois une possibilité de mettre en valeur l'emprise de l'embranchement Downey pour un service hors route afin de rejoindre le métro Côte Vertu.

Enfin la région de Ste-Anne est en bout de ligne. Elle n'est pratiquement pas desservie par des transports en commun rapides. Le campus Macdonald bénéficie d'un autobus express pendant l'heure de pointe qui est surtout destiné au trafic vers la ville, mais ce lien traverse des zones résidentielles qui rallonge le parcours et le temps de voyage. Le parc industriel n'est pas encore desservi par le transport en commun. Dans les deux milieux, les institutions suppléent à cette carence en offrant leur propre service, McGill opère une navette entre ses deux campus et trois entreprises opèrent leur propre navette pour leur personnel. Malheureusement, le contexte réglementaire empêche les entreprises de collaborer par une mise en commun du voyage.

En sommaire, le réseau de transport en commun du West Island témoigne toujours ses origines, une époque à la quelle la région n'était qu'une zone d'origine des déplacements. Avec notre croissance des dernières années, ces trois milieux sont aujourd'hui des zones de destination. Il est donc opportun de repenser la desserte de la région en fonction de ses besoins actuels.

4. La vision

Dans un contexte régional de compétition pour des nouveaux investissements et des nouveaux résidents, le West Island se positionne comme étant la banlieue sur l'Île. Face aux prolongements du métro à Laval et Longueuil, le West Island se trouve moins favorisé d'infrastructures de transport. Pour maintenir son positionnement concurrentiel le West Island se doit de se doter de liens directs avec le cœur de la ville.

Deux options se présentent pour une telle liaison en utilisant des infrastructures existantes, soit l'embranchement Downey qui longe l'autoroute 40, soit la ligne Montréal-Vaudreuil le long l'autoroute 20. Le développement de l'axe du train Montréal Vaudreuil présente des opportunités plus immédiates de mise en valeur.

Aéroports de Montréal étudie actuellement la mise en place une navette entre le centre-ville et l'aéroport utilisant le corridor des chemins de fer. Cette navette sera de fréquence élevée (des trains tous les 15-20 minutes) et très rapide (trajet de 15 minutes). Avec de telles caractéristiques, le service répond à la demande d'une clientèle intéressée à utiliser des transports en commun efficaces. Il ne reste que la tarification qui différencie ce service par rapport aux transports publics.

Il est proposé que la Ville de Montréal, avec ses partenaires, l'AMT et la STM, profite de cette opportunité et s'associe à ce projet afin de voir comment intégrer la navette à l'infrastructure de transports publics pour la région. Aéroports de Montréal a des attentes et des exigences qui lui sont spécifiques et ne sont pas nécessairement compatibles avec une intégration au transports publics. La participation de Montréal (et du Québec) est importante pour que les propositions de développement répondent aussi aux attentes de l'Ouest-de-l'Île de Montréal :

- 1.** La navette doit être aménagé d'une telle façon qu'elle puisse être intégrée au réseau de transports en commun du West Island dans l'avenir.
- 2.** Elle doit offrir un accès direct au métro du centre-ville.
- 3.** Elle doit permettre à moyen terme une possibilité d'extension vers l'ouest jusqu'à Ste-Anne-de-Bellevue afin de répondre à la croissance du futur pôle en biotechnologie appliqué.
- 4.** Elle doit offrir une tarification concurrentielle avec celle du Métro de Montréal pour les résidants de Laval et Longueuil.

Le West Island souhaite que la construction immédiate d'une navette entre l'aéroport et le centre ville débute le plus rapidement possible. Toutefois nous demandons que son

aménagement tiennne compte d'une intégration avec le réseau de transports en commun de la région et qu'elle offre la possibilité d'une extension future.

Ste Anne est un autre pôle de développement avec le campus de Macdonald de McGill et le CEGEP John Abbott. D'autres institutions tel l'Université de Sherbrooke à Longueuil et le GEGEP Montmorency à Laval bénéficieront d'infrastructures de transport quasi dédiées. Nous jugeons pertinent que la future agglomération de Montréal évalue comment mieux desservir le campus Macdonald et John Abbott par des liaisons rapides et directes.

Éventuellement, nous souhaitons l'extension du métro de surface jusqu'à Ste-Anne avec la construction d'une gare devant le campus. Mais en attendant il serait opportun de mettre en place un service express qui suivra l'autoroute 20 soit de Dorval ou de Lionel Groulx. Pour que ce service soit efficace, Montréal doit aussi prévoir une entrée directe au campus par l'autoroute.

5. Conclusion

Si le West Island ne présente que deux points devant le comité, c'est parce que la ville et les instances locales sont en train d'analyser les recommandations de l'étude des réseaux de transport de l'Ouest de l'Île. Préparé avec les mêmes objectifs énoncés par le portrait et diagnostic du plan de transport de la ville, ce rapport avance différentes recommandations sur la desserte du territoire du West Island.

Nous mettons l'emphase sur l'importance que le plan de transport du West Island reflète l'incidence des deux recommandations que nous vous avons présentées ce soir. La proposition d'un métro de surface est un investissement structurant qui aura un impact significatif sur l'efficacité du transport en commun et sur la réduction de l'utilisation de l'automobile. Il faut assurer une bonne intégration entre le plan de transport de l'agglomération et celui du West Island.

Fort de son expérience de la période de 1966 à 2001 où le West Island affichait le taux de croissance des emplois le plus fort de la grande région (avec une croissance de 21% sur 5 ans), notre région souhaite que la l'agglomération de Montréal prenne une approche plus proactive dans le développement de son plan de transport. Ainsi, plus de citoyens de Montréal pourraient bénéficier des nouvelles opportunités d'emploi qu'offrira le West Island.

Le West Island veut utiliser la force structurante des infrastructures de transport pour renforcer son positionnement concurrentiel par rapport à d'autres banlieues de la grande région. De cette façon le West Island atteindra son objectif de contribuer à la croissance de Montréal. Ce mémoire a mis en évidence deux éléments d'une telle approche, joints au plan de transport de l'Ouest de l'Île, qui sont pertinents aux besoins de notre région et qui permettent au West Island de mieux contribuer au développement économique de l'Île et de la région.