



**Consultation publique**  
**Plan de transport de Montréal:**  
**Portrait et diagnostic**  
**Ville de Montréal**

**Mémoire présenté par**  
**l'Université McGill**  
**Le 25 août 2005**

## « Choisir de nouvelles voies »

### Consultation publique sur le Plan de transport de Montréal

#### Mémoire de l'Université McGill

Le 25 août 2005

#### 1. Introduction

Nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de formuler des commentaires sur le document de consultation *Portrait et diagnostic*, qui marque la deuxième étape de la réflexion que la Ville de Montréal a engagée en vue d'élaborer un plan de transport.

Dans le cadre de la première étape de sa réflexion, *Vision et objectifs*, publiée en mars 2005, la Ville indiquait sa volonté de favoriser le transport en commun et de promouvoir des formes de mobilité plus actives. L'Université McGill souscrit inconditionnellement à l'engagement très ferme que la Ville a pris en faveur du transport en commun, des piétons, des cyclistes et de l'amélioration des modes de déplacement multimodaux pour promouvoir et améliorer la qualité de vie des citoyens.

À l'heure actuelle, l'Université McGill s'attache à préparer un plan directeur qui déterminera ses priorités en matière d'aménagement et d'infrastructures, à la lumière du nouveau plan universitaire récemment conçu en vue de renforcer sa place parmi les plus grandes universités publiques du monde. Le transport est un élément essentiel du succès de ce plan, le campus du centre-ville ayant presque atteint sa pleine maturité et d'importants projets étant prévus pour le campus Macdonald et le campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

Dans ce mémoire, nous précisons comment l'Université s'attachera à contribuer à la matérialisation des ambitions de la Ville et proposons quelques améliorations au Plan de transport, afin de permettre à McGill de contribuer davantage au bien-être et à la prospérité économique de Montréal et de sa région.

#### 2. Une vision partagée

McGill souscrit aux principaux éléments de la vision que la Ville se fait du transport et reconnaît l'importance du transport en commun dans la qualité de vie et la protection de l'environnement. Parmi les éléments de cette vision, mentionnons ce qui suit :

## 2.1 Réduction de l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail

McGill est tout à fait favorable à la réduction de l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail, conformément aux objectifs du Protocole de Kyoto, et a pris des mesures pour réduire graduellement les places de stationnement sur le campus du centre-ville afin d'inciter professeurs, membres du personnel et étudiants à utiliser le réseau de transport en commun. Cette initiative a pris forme lors de la signature de l'entente-cadre de 1995 entre McGill et la Ville de Montréal.

En partenariat avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'Université McGill participe au programme Allégo dans le but de gérer la demande en transport vers les campus du centre-ville et Macdonald, de manière à réduire le nombre de personnes voyageant seules à bord de leur véhicule pour se rendre au travail. L'Université étudie par ailleurs différentes solutions, comme la mise en œuvre de programmes destinés à favoriser le covoiturage et le Programme d'abonnement annuel aux transports collectifs.

## 2.2 Le transport en commun : moteur de développement économique

Comme le précise le document de consultation, le transport en commun est un moteur de développement économique et un facteur essentiel de compétitivité régionale. Dans le mémoire présenté à la Ville au sujet du Plan de développement stratégique de décembre 2004, McGill préconisait l'amélioration de la desserte du campus Macdonald de Sainte-Anne-de-Bellevue par train et autobus pour inciter les membres du personnel et les étudiants à emprunter les transports en commun. L'amélioration de ces derniers le long de cet axe devrait incontestablement avoir d'importantes retombées économiques. Nous traiterons ce sujet de manière détaillée plus loin dans ce mémoire.

## 2.3 L'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement

L'un des éléments clés de la vision de la Ville est le rôle prépondérant donné aux piétons et à leur sécurité ainsi que le rapport établi entre la santé et le bien-être des habitants et l'accroissement de la mobilité. Créer un environnement sécuritaire pour les piétons, sur et autour du campus, est l'une des priorités de McGill.

En mars 2005, l'Université a souscrit au Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal et s'est engagée à exercer des actions spécifiques d'ici 2006 pour contribuer au succès du plan municipal. Il y a quatre ans, l'Université a également adopté une politique visant à promouvoir activement la restauration et la protection de l'environnement pour les générations futures. À l'instar de la Ville, McGill est convaincue que l'assainissement de l'environnement passe par la promotion du transport en commun.

## 2.4 Le Plan directeur du campus de l'Université

McGill s'attache depuis quelque temps à concevoir un plan directeur qui tracera les grandes lignes du développement futur de ses campus du centre-ville et Macdonald, à la lumière des stratégies précisées dans le nouveau plan universitaire et de l'aménagement du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur le site Glen. Le Plan directeur de l'Université, qui sera achevé en 2006, précisera le développement du campus pour les vingt prochaines années et orientera le processus décisionnel de l'Université à ce chapitre. Il permettra en outre de garantir que tous les projets seront menés, dans la mesure du possible, conformément aux principes de durabilité et dans le respect de l'environnement. Le partage, avec la Ville, d'une vision commune à l'égard du transport permettra à l'Université d'intégrer des éléments de nature à promouvoir l'utilisation de modes de déplacement multimodaux et à garantir la sécurité des cyclistes et des piétons. Pour traduire ces objectifs en mesures concrètes, McGill aura besoin de l'appui de la Ville et devra pouvoir compter sur sa collaboration pour améliorer la desserte par les transports en commun du campus principal au campus Glen, de même qu'entre le campus du centre-ville, le campus de Sainte-Anne-de-Bellevue et le campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

### 3. Le transport au centre-ville : besoins et problèmes

Situé au cœur du centre des affaires de Montréal, le campus du centre-ville est relativement bien desservi par le réseau de transport en commun. En juin 2004, une étude conjointe menée avec Allégo a conclu que le campus tirait parti du réseau de transport établi par la Société de transport de Montréal (STM), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société des transports de Laval (STL). Pour les membres de la communauté universitaire, les transports en commun sont jugés les plus efficaces. Il n'en reste pas moins qu'un certain nombre d'améliorations pourraient rehausser la qualité des services dont se prévalent chaque jour 40 000 usagers.

#### 3.1 L'amélioration des dessertes et de leur fréquence

Bien que les liaisons de transport en commun soient nombreuses aux heures de pointe, il importe d'améliorer leur fréquence en dehors des heures normales pour permettre aux personnes qui assistent à des cours du soir, dans le cadre d'un programme universitaire normal ou à la Faculté de l'éducation permanente, de les emprunter. Cette remarque vaut pour le service d'autobus de la STM mais surtout pour les autres réseaux de transport en commun de la communauté métropolitaine de Montréal. Il importe également d'accroître les dessertes du centre-ville dans l'axe nord-sud menant aux avenues D<sup>r</sup> Penfield et des Pins.

### 3.2 Le réseau piéton souterrain

Le document de la Ville insiste sur la nécessité de renforcer l'harmonisation des formes de transport multimodal (entre la marche, le métro, l'autobus et le train). La majorité des usagers qui se rendent à McGill, de Montréal ou de l'extérieur de l'île, se déplacent en métro. McGill possède déjà un réseau souterrain très élaboré qui va des rues McTavish et University à la rue Sherbrooke. L'aménagement d'un accès direct et sécuritaire au métro pourrait rehausser l'utilisation du transport en commun et étendre le réseau souterrain montréalais. McGill a commandé une étude de préféabilité qui a démontré que cet accès pourrait être aménagé au niveau de la station McGill. En 1995, une entente-cadre signée entre la Ville de Montréal et McGill précisait que le campus du centre-ville serait relié au métro dès que l'occasion se présenterait. L'Université aimerait poursuivre ce projet en partenariat avec la Ville.

Ces dernières années, l'Université a déployé des efforts considérables pour améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite. Elle a élaboré un ensemble complet de normes et a beaucoup investi dans leur application. Nous aimerions aménager un accès au réseau souterrain de Montréal pour les personnes à mobilité réduite, de manière à accroître l'accessibilité au campus. Cet accès direct et sécuritaire fait partie du Plan directeur en cours d'élaboration.

### 3.3 Une zone piétonnière rue McTavish

L'une des priorités de l'Université est d'aménager un environnement sûr et agréable pour les piétons qui circulent sur le campus. En réaménageant le campus du centre-ville, l'Université vise notamment à resserrer le lien entre le transport en commun et l'accès piétonnier, ainsi qu'à faire de son campus principal – en y incluant idéalement la rue McTavish – un secteur conçu exclusivement pour les piétons. Cette question sera abordée en détail dans le cadre du Plan directeur de l'Université.

### 3.4 La sécurité des piétons

Le document publié par la Ville insiste avec éloquence sur l'importance de garantir la sécurité des piétons et de leur donner accès à des trottoirs dégagés pour promouvoir une forme plus active de déplacement. Nous profitons donc de cette occasion pour évoquer trois questions concernant la sécurité des piétons qui posent un problème à l'Université, tant pour son personnel et ses étudiants que pour les nombreux utilisateurs, surtout des piétons, qui circulent sur et autour du campus :

#### 3.4.1 La circulation

Il importe d'établir une collaboration efficace avec la Ville concernant les nouvelles initiatives liées à la circulation, y compris les demandes de dépôt rapide (pour les livraisons et les services de navette), les panneaux de signalisation et les passages pour piétons. Durant l'année universitaire, de nombreux piétons se déplacent sur le campus à intervalles réguliers et sont souvent obligés de traverser les rues à des endroits dangereux (avenues

D<sup>r</sup> Penfield et des Pins, etc.). En ce qui concerne les passages pour piétons, nous avons observé qu'ils sont peu respectés; ce qui pose un risque pour les usagers et surtout pour ceux qui viennent de l'extérieur. De plus, il nous semble qu'il y ait là matière à réflexion pour la Ville en vue d'améliorer l'efficacité de ces passages et de s'assurer que les véhicules automobiles cèdent la voie aux piétons.

#### 3.4.2 La sécurité aux abords des chantiers de la ville

Depuis plus d'un an, d'importants travaux d'infrastructure sont en cours au niveau de la rue McTavish et mettent en danger la sécurité des piétons. Outre le retard accusé par ces travaux, l'Université s'inquiète de la manière dont est gérée la sécurité des piétons aux abords de ces chantiers. D'autres travaux le long de la rue Sherbrooke posent les mêmes difficultés. Il est impératif que la Ville garantisse un niveau raisonnable de sécurité au sein du domaine public, à l'image de celui auquel sont astreints les chantiers privés. Les normes de sécurité doivent être respectées, que les travaux soient exécutés par des employés municipaux ou par des entreprises du secteur privé.

#### 3.4.3 Le déneigement et l'épandage d'abrasifs

L'Université est d'avis que le déneigement et l'épandage d'abrasifs sont insuffisants autour du campus. En particulier, nous avons noté que les trottoirs des rues avoisinantes (University, Sherbrooke, D<sup>r</sup> Penfield, Peel, et Drummond) rendaient la circulation des piétons particulièrement difficile. Nous soulevons cette problématique non seulement pour le bénéfice des usagers du campus et du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), mais également pour tous les citoyens et visiteurs du centre-ville.

#### 3.5 Le réseau municipal de pistes cyclables

Quel que soit leur âge, de plus en plus d'étudiants, de professeurs et de membres du personnel de l'Université McGill se déplacent désormais à bicyclette. L'Université compte à l'heure actuelle 800 places de stationnement pour les bicyclettes sur le campus et s'est engagée, dans le cadre de l'entente de partenariat associé au Plan de développement durable de la Ville, à porter ce chiffre à plus de 1 000 d'ici 2006 et à en ajouter de nouvelles chaque année par la suite. L'Université souhaite encourager l'adoption de ce moyen de transport davantage efficace et écologique et étudie les moyens de rendre la pratique du vélo plus facile et plus sûre. Un plan complet tenant compte des intérêts des cyclistes et des piétons doit être élaboré afin de mieux desservir le nombre croissant de ces derniers sur le campus et à ses abords.

L'Université a participé récemment à l'évaluation de l'utilisation de la bicyclette en partenariat avec Vélo Québec. Des discussions ont eu lieu en vue de relier le campus du centre-ville au réseau de pistes cyclables de la ville. Bien que l'Université soit un point de destination important pour les cyclistes, elle ne peut aménager une piste

cyclable sécuritaire à travers le campus en raison du volume déjà considérable de piétons et de véhicules qui y circulent. Nous serions très heureux de collaborer avec Vélo Québec et la Ville pour aménager d'autres trajets vers le centre-ville.

L'Université est très favorable au projet de la Ville d'améliorer le transport multimodal pour permettre aux cyclistes d'emprunter les transports en commun avec leur bicyclette. Cela favorisera l'accroissement de l'usage de la bicyclette comme moyen viable de transport.

### 3.6 L'Université McGill et le site Glen du CUSM

Avec l'aménagement du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur le site Glen et les travaux de construction en cours sur le campus de la montagne du CUSM, la circulation entre le centre-ville et les campus Glen et de la montagne devrait considérablement augmenter. Les échanges fréquents entre les services et départements de l'Université et les unités hospitalières risquent de soulever d'importants défis en matière de transport. Comme nous l'avons indiqué précédemment, l'axe nord-sud menant aux avenues D' Penfield et des Pins n'est pas assez bien desservi par les transports en commun. McGill souhaiterait étudier différentes options en partenariat avec la Ville et le CUSM pour déployer un service fonctionnel de transport en commun entre le campus principal, les hôpitaux et le site Glen afin de faciliter les déplacements des professeurs, des membres du personnel, des étudiants, des patients et de l'ensemble des usagers.

Le développement du site Glen, associé à la volonté du CUSM d'encourager les transports en commun, devrait à lui seul générer une augmentation de la demande en transport par train, autobus et métro. Par ailleurs, la volonté du CUSM de participer à la concrétisation du concept de technopôle de la santé, comme l'ont annoncé les autorités municipales lors du lancement de la stratégie de développement économique [reussir@montréal](mailto:reussir@montréal), contribuera également à l'augmentation des besoins en transport.

La station de métro Vendôme ne satisfait pas pour l'heure aux normes d'accès universel. Le CUSM a adressé une demande officielle à la Société de transport de Montréal (STM) pour que la station soit modernisée dans le cadre de la première étape de rénovations prévues pour l'ensemble du réseau, afin de permettre l'accès universel. Il convient de noter que dans son rapport sur les audiences consacrées au site Glen daté du 22 juin 2005, l'Office de consultation publique de Montréal a également recommandé le développement d'une stratégie d'aménagement urbain, en coordination avec le CUSM, des espaces situés à proximité de cette plaque tournante essentielle du réseau de transport. Nous proposons également que la station Vendôme soit rebaptisée « Vendôme-CUSM » pour rendre compte de la présence du CUSM sur le campus Glen.

## 4. Les besoins en matière de transport régional

Pour McGill, le principal enjeu en matière de transport est la nécessité de relier les campus du centre-ville, Glen et Macdonald. L'existence d'un réseau de transport efficace entre ces trois pôles est essentielle pour optimiser nos ressources et maximiser l'effet synergique de la recherche interdisciplinaire. Par ailleurs, il convient d'insister sur le fait que l'amélioration du transport en commun entre ces trois pôles aura des retombées économiques, sociales et environnementales non négligeables pour l'ensemble de la collectivité, car elle stimulera le développement des zones voisines, réduira la dépendance à l'automobile et favorisera le développement des grappes économiques publiques et privées que la Ville de Montréal et la communauté métropolitaine appellent de leurs vœux dans leurs stratégies de développement.

Dans cette section, nous présentons les grandes lignes de nos projets pour le campus Macdonald. Ce dernier pourrait devenir l'un des principaux pôles économiques de l'ouest de l'île et stimuler la croissance de l'emploi. Nous soulignons ensuite les besoins spécifiques en matière de transport pour relier ces trois sites et appuyer le développement économique de l'ouest de l'île.

### 4.1. Le campus Macdonald de Sainte-Anne-de-Bellevue

Dans les mémoires récents préparés relativement au Plan d'urbanisme de juin 2004 et au Plan de développement économique de décembre 2004, l'Université indiquait que la configuration du campus Macdonald était repensée dans le contexte de sa vocation à long terme. Ce campus couvre une superficie de 630 hectares. Situé stratégiquement sur la pointe ouest de l'île, il s'agit du plus grand espace vert à Montréal. Il abrite la Faculté des sciences de l'agriculture et de l'environnement, des installations agricoles et environnementales de pointe comme l'Arboretum Morgan, la Réserve naturelle Molson, l'Écomusée de la Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, l'Herbarium de McGill, des installations de recherche sur le terrain, une ferme et des serres expérimentales, un Observatoire météorologique et le Cégep John Abbott. Le campus est par ailleurs situé sur un axe où la densité d'industries de haute technologie est la plus forte du Canada.

La Faculté des sciences de l'agriculture et de l'environnement constitue une interface unique entre les différents secteurs que sont la santé, l'environnement, le développement de bioproduits, les biotechnologies, l'agriculture et l'agroalimentaire. La révolution des sciences biologiques, à l'origine de nouvelles biosciences et technologies, a transformé les activités de recherche et les programmes d'enseignement de la Faculté et lui a permis de devenir un chef de file dans les disciplines appelées à jouer un rôle essentiel dans l'économie du futur axée sur les sciences de la vie. La Faculté se livre à des activités de recherche stratégiques, qui vont de la biologie moléculaire à la microbiologie en passant par la génomique et la protéomique, la phytothéchnie et la recherche médicale, ainsi que leurs applications médicales et industrielles. Elle a obtenu 45 millions de dollars de subventions d'exploitation pour la recherche ces trois dernières années, a noué des collaborations avec plus de 30 partenaires industriels et institutionnels et a développé de nombreux projets internationaux. La Faculté des sciences de l'agriculture et de l'environnement

prévoit investir davantage dans les installations de recherche et d'enseignement sur le campus Macdonald et dans le développement des services à l'industrie pour répondre à la demande croissante du secteur des biotechnologies et de la biotransformation.

Depuis deux ans, McGill mène une réflexion sur l'orientation future du campus Macdonald, compte tenu de son emplacement stratégique. D'importants projets devraient prendre forme, sachant que les effectifs actuels de 9 000 professeurs, membres du personnel et étudiants (campus Macdonald et Cégep John Abbott confondus) devraient passer à 15 000 au cours des prochaines années. McGill espère que l'expansion de ses programmes d'enseignement et de recherche s'opérera également au sein de sa communauté dynamique de chercheurs et de scientifiques, issus non seulement du monde universitaire, mais aussi des secteurs public et privé. L'Université prévoit remettre à niveau ses infrastructures et améliorer les réserves écologiques actuelles pour les mettre au service de sa mission universitaire et contribuer à la préservation de la biodiversité de la région. McGill envisage la création d'un ensemble d'édifices écologiques réservés à des activités universitaires, industrielles et résidentielles pour protéger et renforcer l'écologie du campus. L'Université considère le campus comme un centre d'innovation et un foyer de réflexion intellectuelle de pointe dans l'ouest de l'île. Le campus Macdonald aspire à devenir un pôle d'innovation dans les domaines de la biotechnologie, de la biotransformation, de la biofermentation et de l'environnement.

Pour atteindre ces objectifs, McGill s'appuiera sur l'étroite collaboration d'un partenaire essentiel, le Cégep John Abbott, avec lequel elle partage des locaux, et confortera les liens qui l'unissent aux principales institutions de la région telles que l'Hôpital des anciens combattants de Sainte-Anne, l'Institut de santé publique du Québec, l'Institut de recherche en biotechnologie du Conseil national de recherches et le Programme d'analyse des troupeaux laitiers du Québec. Les liens très étroits établis avec la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue constituent un atout certain, au même titre que la multiplication des collaborations avec les autres villes de l'ouest de l'île.

#### 4.2 Le transport entre le centre-ville et l'ouest de l'île

Depuis 2000, l'Université exploite un service privé de navette par autobus entre ses deux campus. Le succès sans précédent de l'École d'environnement, dont les programmes concernent plusieurs facultés, et l'expansion des enseignements interdisciplinaires sont à l'origine de la croissance exponentielle des échanges entre les deux campus. En raison d'une demande urgente et grandissante, la fréquence de ce service de navette a dû être accrue de manière significative.

Compte tenu de l'expansion future que connaîtront les activités de McGill sur le campus Macdonald, il faudra mettre en place un service de transport fréquent et régulier qui assurera le lien avec le centre-ville. Pour faire face à la demande croissante en transport le long de cet axe, une liaison rapide vers la pointe ouest de l'île s'impose. Il faudrait également songer à améliorer l'accès entre la gare de Sainte-Anne et le campus Macdonald pour les piétons et les automobilistes, car le réaménagement

de cet accès aura un retentissement considérable sur la manière dont l'amélioration du service ferroviaire de cet axe répondra aux besoins des étudiants et du personnel.

Par ailleurs, le rapport de consultation indique que le nombre de foyers comptant deux voitures dans les municipalités extérieures à l'île a augmenté de 35 pour cent au cours des dix dernières années. L'amélioration du transport en commun dans les municipalités comme Vaudreuil, l'Île-Perrot et l'Ouest de l'Île permettra de diminuer la dépendance à l'automobile pour un grand nombre d'employés et d'étudiants du campus Macdonald et du Cégep John Abbott et de promouvoir un environnement plus sain.

Enfin, la chaussée des routes du campus menant aux autoroutes 20 et 40, et plus particulièrement celles situées au nord du campus, nécessite d'importants travaux de réfection. Ces routes sont empruntées par les transports publics, les automobiles et les camions qui doivent se rendre au campus Macdonald et au Cégep John Abbott, et servent de voies d'accès à de nombreux automobilistes. Bien que les autorités municipales de Sainte-Anne-de-Bellevue bénéficient d'un important apport fiscal de la part du gouvernement (en lieu de taxes), l'entretien de ces routes essentielles n'est absolument pas subventionné.

#### 4.3 Le Plan de développement stratégique de l'ouest de l'île

Le Plan de développement stratégique de l'ouest de l'île vient d'être adopté. Fruit des efforts concertés des conseils municipaux, de chefs de file du monde des affaires et des citoyens, ce plan a pour ambition de créer un satellite économique, d'encourager la création d'emplois et de contribuer à la croissance de l'île de Montréal, tout en préservant la qualité de vie de ses habitants. Le plan plaide en faveur du rôle accru de l'ouest de l'île dans l'économie du savoir :

« Les villes de l'ouest de l'île se sont engagées à coopérer pour offrir des services novateurs afin de créer un environnement qui augmentera la compétitivité de leurs entreprises, favorisera la création d'emplois et renforcera la qualité de vie de leurs habitants, tout en contribuant au développement de la région métropolitaine de Montréal. »

La stratégie de l'ouest de l'île met notamment l'accent sur la nécessité de développer et d'attirer des industries du savoir dont les activités auront de nombreuses retombées économiques. Le plan de l'ouest de l'île est tout à fait favorable au développement d'un pôle de biotechnologie appliquée sur le campus Macdonald.

Le plan de développement de l'ouest de l'île souligne avec force le fait que son succès soit étroitement tributaire de l'amélioration des transports en commun qui assurent le lien avec le centre-ville de Montréal. Pour que ce plan soit couronné de succès, il faut en effet améliorer les voies d'accès. Le plan de l'ouest de l'île propose d'augmenter la fréquence des trains à destination de la gare Windsor de manière à créer un métro de surface entièrement intégré au réseau de transport en commun, avec des tarifs qui

concurrentent ceux actuellement en vigueur. McGill souscrit sans réserve à ce projet qu'elle juge essentiel au développement du campus Macdonald.

Comme le précise le Plan de développement économique de la Communauté métropolitaine de Montréal adopté en mai 2005, *Cap sur le monde*, le transport joue un rôle essentiel dans la compétitivité de la région, tant est primordiale l'existence de liaisons efficaces entre les différents territoires qui la constituent et les pôles d'activité économique.

#### 4.4 Campus du centre-ville - Glen du CUSM - Macdonald

Comme nous l'avons indiqué plus tôt, une augmentation des échanges devrait avoir lieu entre le campus principal de McGill et les campus de la montagne et Glen du CUSM. Compte tenu de la mission que la Faculté des sciences de l'agriculture et de l'environnement s'est donnée dans le domaine des biosciences, il faut se préparer à la multiplication d'activités et d'échanges interinstitutionnels ainsi qu'à l'accroissement de déplacements entre les campus Glen et Macdonald. Par conséquent, il importe de déployer un réseau de transport trilatéral entre les trois campus. L'utilisation de la voie de chemin de fer existante constitue une solution acceptable, sous réserve d'une augmentation de la fréquence des trains.

En guise d'amélioration, le rapport de la Ville propose l'établissement d'un service de transport rapide entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau. Nous recommandons à la Ville de prolonger ce projet de desserte par train jusqu'à la pointe ouest de l'île. Compte tenu des projets de développement du campus Macdonald, de la construction du campus Glen pour le CUSM, du déploiement d'un pôle des sciences de la vie ainsi que de l'adoption d'un plan novateur d'expansion des activités de haute technologie dans l'ouest de l'île, l'existence d'un métro de surface serait propice à la prospérité économique de la région métropolitaine de Montréal. Une liaison de transport trilatérale efficace entre les campus Macdonald, Glen et du centre-ville permettra d'optimiser les ressources et de maximiser les effets synergiques de la recherche interdisciplinaire dans la grappe essentielle des sciences de la vie.

### 5. Panneaux de signalisation sur les routes et autoroutes menant à Montréal

Étant donné l'importance des universités et des centres hospitaliers universitaires, et compte tenu du nombre d'étudiants étrangers et de touristes qui viennent chaque année à Montréal, il serait de bon aloi que ces institutions soient annoncées sur les panneaux de signalisation officiels installés sur les principaux axes routiers menant à Montréal, de même qu'à l'aéroport international. Nous pensons que cet investissement pourrait être profitable à la Ville en termes de tourisme et d'image de marque.

### 6. Remarques et recommandations de clôture

Depuis la tenue du Sommet de Montréal, en 2002, la Ville a amorcé une réflexion et a engagé des consultations importantes pour définir son avenir. Le Plan d'urbanisme a été terminé en 2004 et le Plan de développement durable a été approuvé au début de l'année suivante. Une

stratégie de développement économique *réussir@montréal* a été adoptée en 2005 et le Plan de transport est en cours d'élaboration. Bien que leurs objectifs soient différents, une vision unique se dégage de ces plans : créer une économie du savoir soucieuse de l'environnement, une ville cosmopolite dynamique et un lieu où il fait bon vivre. *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal compétitive*, le plan économique qui vient d'être adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal, partage la même ambition.

En sa qualité de principal intervenant de l'industrie du savoir, McGill souhaite vivement participer à la matérialisation de la vision qui se dégage des plans municipaux et régionaux. L'Université a déjà fait connaître son avis dans le cadre des consultations publiques tenues l'an dernier. Elle souhaite maintenant apporter des contributions significatives à la croissance et au dynamisme des pôles d'emploi et de sciences de la vie de la Ville et de la région métropolitaine ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement. Le Plan de transport de la Ville joue un rôle essentiel dans la matérialisation de cette vision car il orchestrera la mise en place des infrastructures, des politiques et des réseaux de transport qui permettront de faire face à l'afflux de personnes, d'informations et de biens dans la région. En tenant compte des recommandations soumises sur l'augmentation de la desserte, le rehaussement de la qualité et de la sécurité des services de même que l'aménagement de la station de métro Vendôme, le rôle que McGill pourra jouer à ce chapitre sera certainement grandement facilité.

#### **Augmenter la desserte :**

1. Établir un service de transport multimodal (métro/bus) entre le campus principal de l'Université McGill et les campus du Centre universitaire de santé McGill (sites de la montagne et Glen) en vue de faciliter les déplacements des professeurs, des membres du personnel, des étudiants, des patients et de l'ensemble des usagers.
2. Accroître les fréquences de service d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) en soirée et de tous les réseaux de transport en commun de la communauté métropolitaine de Montréal pour répondre à la demande constante de formation en éducation permanente.
3. Améliorer la liaison ferroviaire existante entre le centre-ville et la pointe ouest de l'île en y ajoutant des dessertes bidirectionnelles fréquentes afin de permettre le développement d'un pôle économique dynamique et innovateur dans l'ouest de l'île, de déployer une structure qui garantisse la protection de l'environnement montréalais et de contribuer à la prospérité de la région métropolitaine.

#### **Rehausser la qualité et la sécurité des services :**

1. Relier le campus du centre-ville au réseau piétonnier souterrain et au métro pour accroître l'utilisation du transport en commun et étendre le réseau souterrain de la ville. Il faut s'assurer que cet accès au réseau souterrain soit sécuritaire en tout temps.
2. Établir une collaboration efficace concernant les mesures en signalisation routière aux abords du campus :
  - faire respecter les passages pour piétons afin d'assurer leur sécurité;

- veiller à ce que les normes de sécurité sur les chantiers municipaux concernant les passages pour piétons soient respectées en tout temps;
  - assurer le déglçage des trottoirs autour du campus pour promouvoir la sécurité des usagers et de l'ensemble des piétons du centre-ville en toute saison.
3. Étudier la possibilité de dessiner d'autres trajets pour relier le réseau municipal de pistes cyclables au centre-ville. Bien que l'Université soit un point de destination important pour de nombreux cyclistes, elle ne peut aménager une piste cyclable sécuritaire à travers le campus en raison du volume déjà considérable de piétons et de véhicules qui y circulent.

#### **Adapter la station Vendôme :**

1. Réaménager la station de métro Vendôme pour qu'elle réponde aux normes d'accès universel. Avec l'installation du CUSM et le développement d'un pôle industriel lié aux sciences de la vie, cette station est vouée à devenir une plaque tournante du réseau de transport.
2. Rebaptiser la station Vendôme «Vendôme-CUSM» afin de témoigner de la présence du Centre universitaire de santé McGill sur le site Glen.

Dans le contexte du Plan directeur en cours d'élaboration à McGill, l'Université souhaite collaborer étroitement avec la Ville et soutenir les efforts que cette dernière choisira d'engager pour déployer un réseau de transport en commun viable et moderne dont bénéficiera la région métropolitaine de Montréal dans son ensemble.