

Mémoire du Cégep André-Laurendeau

La Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal invite la population à participer, cet automne, à la consultation publique portant sur le projet de schéma d'aménagement et de développement de Montréal¹. La communauté collégiale du Cégep André-Laurendeau est très reconnaissante envers la Commission de pouvoir s'exprimer sur ce schéma d'aménagement. Comme ces orientations touchent notamment la qualité du cadre de vie, c'est à cet égard que le Cégep désire s'exprimer devant cette Commission.

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal comporte trois grandes orientations. Dans l'orientation 2, on veut soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole². On indique plus précisément à la page 54 : « *En tenant compte de ces réseaux, la localisation des activités doit être cohérente avec la desserte en transport correspondante. Les grands pôles d'activité, selon leur nature, doivent bénéficier d'une accessibilité répondant à leurs besoins. D'une part, les grands générateurs de déplacements d'employés, d'étudiants ou de visiteurs doivent être situés à proximité des points d'accès au réseau de transport collectif* ».

Ces propos nous portent à croire qu'il serait intéressant de constater une plus grande efficacité dans le réseau de transport en commun pour les membres de la communauté collégiale du Cégep André-Laurendeau et pour les citoyens de l'ouest de la ville de Montréal.

Le Cégep André-Laurendeau a été créé en 1969 à la suite des recommandations du rapport Parent qui portait notamment sur la démocratisation de l'enseignement supérieur au Québec.

À la session d'automne 1973, il accueillait un premier groupe de 409 étudiants dans une ancienne école de Pointe St-Charles. Finalement, à la fin de l'été 1976, le Cégep a ouvert ses portes de ses nouveaux locaux au 1111, rue Lapierre, à LaSalle.

Depuis cette ouverture, les effectifs étudiants ont considérablement augmenté. En fait, le Cégep André-Laurendeau est l'un des 48 cégeps au Québec où les effectifs étudiants ont augmenté le plus rapidement au cours des 10 dernières années. À la session d'automne 2014, le Cégep a accueilli plus de 5 000 étudiants inscrits à la formation régulière et continue ainsi qu'en francisation et emploie plus de 700 employés. Le Cégep André-Laurendeau est l'un des employeurs les plus importants de l'arrondissement LaSalle. Cette tendance est, selon les données démographiques du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de la Science, à la hausse pour les 10 prochaines années³.

Par ailleurs, le Cégep André-Laurendeau adhère aux principes de développement durable. En ce sens, le Cégep répond à la norme Cégep Vert de niveau excellence. Il privilégie le transport en commun pour ses étudiants et ses employés. Selon nos étudiants, les services offerts par la Société de transport de Montréal ne répondent pas à leurs besoins. C'est ce qui est affirmé à

la page 57 dans le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal⁴ où l'on peut lire que « *dans les quartiers périphériques de l'agglomération, la desserte en transport collectif tend à être moins efficace. La configuration de la trame urbaine et la faible densité de l'occupation du territoire dans l'ouest et l'est de l'île limitent l'offre de transport collectif. De plus, la faible fréquence des trains de banlieue et des autobus dans ces quartiers diminue l'attrait de ces circuits. Enfin, la faible densité d'emploi de certains quartiers industriels ne permet pas de soutenir une desserte efficace en transport collectif* ».

En réalité, le temps requis pour faire un trajet dans les arrondissements LaSalle, Lachine, Notre-Dame-de-Grâce, Pointe-Claire et Dorval est particulièrement long. Certains étudiants se découragent et préfèrent s'inscrire dans les cégeps du centre-ville. Il s'agit d'un problème sérieux pour nos employés et nos étudiants.

Afin de privilégier le transport en commun et être cohérent avec la norme Cégep vert de niveau excellence, le Cégep paie depuis trois ans un autobus à même son budget de fonctionnement afin de transporter les étudiants provenant de Dorval, de Pointe-Claire et de Notre-de-Dame-de-Grâce. Les effectifs étudiants provenant de ces arrondissements représentent plus du quart de la population étudiante de notre collège et ont augmenté de 20 % depuis les cinq dernières années.

Il y a donc un intérêt manifeste pour une amélioration du système de transport en commun desservant notre communauté et ses environs.

Dans un autre ordre d'idées, une partie des terrains appartenant au Cégep sont vacants. Les autorités du Cégep mènent présentement une réflexion sérieuse pour attirer des investissements afin de construire des infrastructures sportives répondant aux besoins de ses étudiants et de la population en général. Un centre sportif d'envergure s'inscrirait dans les saines habitudes de vie et encouragerait la promotion d'un cadre de vie harmonieux de la communauté montréalaise. De plus, un projet d'école primaire de 700 élèves a été annoncé en septembre dernier par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Cette école sera construite sur les terrains du Cégep. On constate sans aucun doute que le volume de personnes pouvant transiger par le Cégep et ses infrastructures augmentera au cours des prochaines années.

Enfin, les effectifs étudiants du Cégep sont caractérisés par un nombre important de nationalités. Plus de 110 nationalités différentes sont représentées au Cégep. Ces étudiants, ainsi que les Montréalais de souche, sont de forts utilisateurs de transports en commun.

À la lumière de ces faits, nous croyons que l'efficacité du transport en commun dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal devrait être envisagée sérieusement par la Commission. Nous croyons qu'une extension de la ligne verte du métro devrait être aussi envisagée avec attention. Cette extension pourrait s'étendre jusqu'à l'aéroport Dorval et se rebrancher à la station Côte-Vertu afin de faire une boucle pour les arrondissements touchés. On souligne d'ailleurs dans le plan d'aménagement, à la page 22⁵ que la « *principale porte d'entrée internationale de la*

métropole, l'aéroport international Montréal-Trudeau connaît un achalandage annuel de plus de 12 millions de voyageurs. La relation qu'entretient l'aéroport sur le plan de l'accessibilité, notamment avec la métropole et le centre-ville, mérite une attention particulière en ce qui a trait, entre autres, à la mise en valeur des accès routiers et de leurs abords. »

La ville de Montréal se doterait d'un système de transport en commun efficace pour les étrangers venant visiter la métropole. On peut constater que la plupart des grandes villes dans le monde industrialisé sont dotées d'un système efficace de transport en commun à partir de leur aéroport jusqu'au centre-ville.

Pour la communauté du Cégep André-Laurendeau, la station de métro Angrignon est située à plus d'un kilomètre. Le fait d'avoir une station de métro situé à proximité de ses installations, par exemple, au coin de la rue Jean-Chevalier et Lapierre serait très avantageux.

Nous croyons qu'une extension de la ligne verte, après Angrignon, aboutissant à l'une des stations de la ligne orange (entre Snowdon et Côte-Vertu), tout en passant par le Cégep André-Laurendeau, les arrondissements de LaSalle, Lachine et Dorval permettrait une desserte en transport en commun plus efficace pour les quartiers périphériques de l'agglomération.

-
- ¹ Le portail officiel de la ville de Montréal, Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, septembre 2014.
 - ² Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, Chapitre 2 - Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole, page 54, septembre 2014.
 - ³ Prévisions de l'effectif étudiant au collégial – Prévisions de 2014 à 2028, ministère de l'Enseignement supérieur, Recherche et Science.
 - ⁴ Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, Chapitre 2 - Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole, page 57, septembre 2014.
 - ⁵ Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, chapitre 1 - Améliorer le cadre de vie, favoriser un développement durable, page 22, septembre 2014.