



12 janvier 2018

De : Denis Couillard
Directeur, Stratégie Gouvernementale
Denis.Couillard@ultra-tcs.com
Bureau: 514-855-6399
Ultra Electronics TCS
5990 Côte de Liesse, Montréal, Québec, H4T 1V7

À : Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de Montréal
Commissions@ville.montreal.qc.ca

OBJET : Les impacts du projet Royalmount, contribution de Ultra Electronics TCS

Sommaire Exécutif

- Ultra Electronics TCS est un exportateur de systèmes de communication tactiques sophistiqués dans les marchés mondiaux de la Défense. Son siège social est à Ville Mont Royal mais l'entreprise existe à Montréal depuis 1903;
- Ultra TCS et d'autres entreprises du secteur industriel ``3D`` ont reconnu avant l'avènement du projet Royalmount que des problèmes importants d'accès routier ainsi que le manque de transports alternatifs rendaient la poursuite de leurs activités d'affaire problématiques;
- La dégradation potentiel d'un réseau de transport déjà saturé que pourrait causer le projet Royalmount interpelle fortement l'entreprise;
- Des solutions sont proposées qui pourraient non seulement réduire les risques de dégradation du réseau et leurs conséquences commerciales, mais aussi rendre le secteur industriel de Ville Mont Royal ainsi que le quartier Royalmount beaucoup plus attrayants.

Ultra Electronics TCS

Ultra Electronics TCS (Ultra TCS) est un fournisseur mondial d'équipements de communication critiques pour les systèmes de défense et de sécurité publique basé à Ville Mont Royal. La compagnie tire ses origines de la Canadian Marconi Company fondée au centre-ville de Montréal en 1903. Ultra TCS

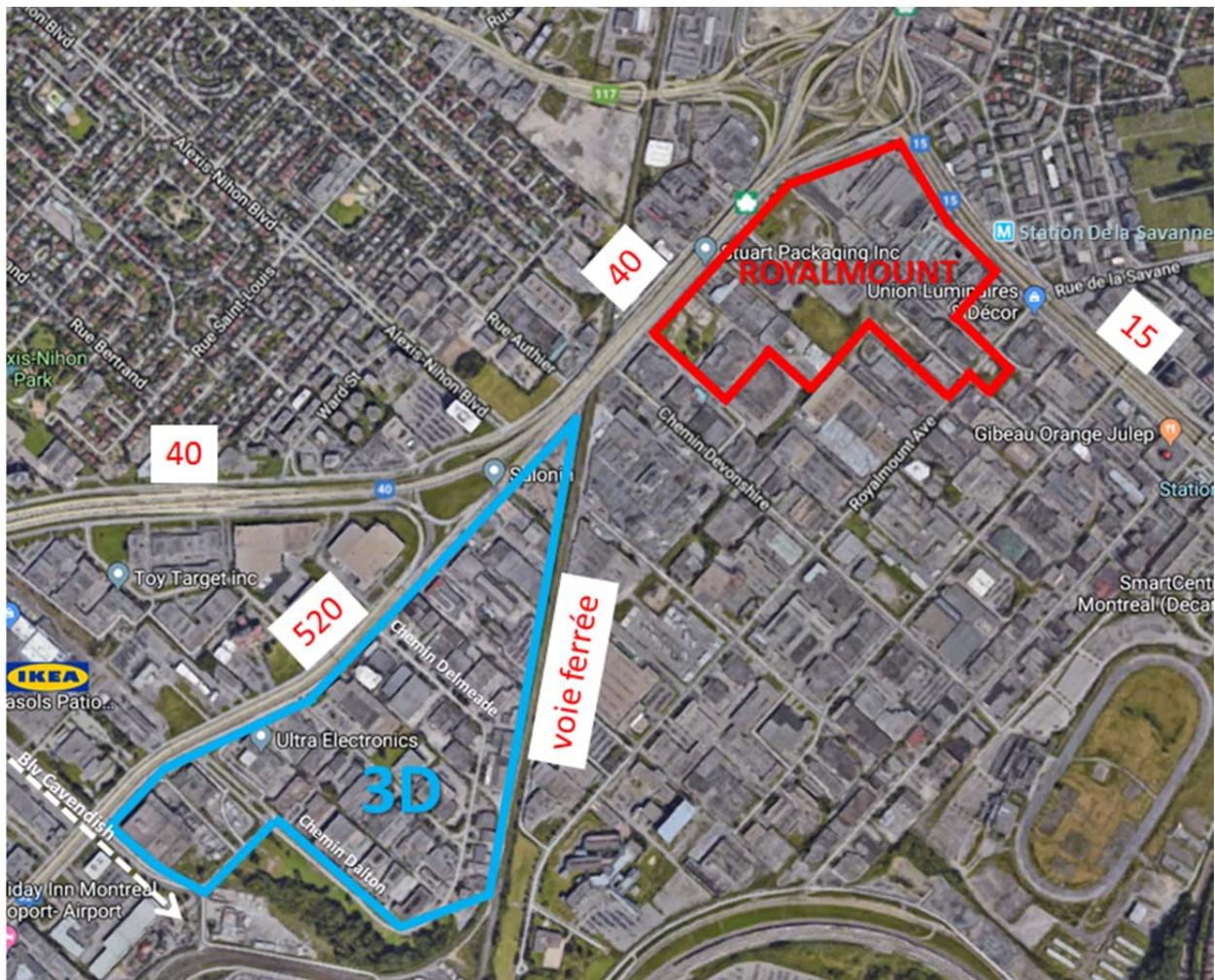
supporte 101 emplois bien rémunérés en haute technologie, une Chaire de Recherche universitaire à ETS Montréal depuis 2001 et constitue un fleuron québécois de l'exportation. 50,000 de ses systèmes sophistiqués ont été exportés dans 26 pays et les armées américaines, canadienne et britanniques dépendent de sa technologie pour assurer leur connectivité IP lors de tout leur déploiements importants. La compagnie exporte 95% de sa production à l'étranger et a remporté plusieurs prix et programmes en innovation au Canada et au Québec. Ultra TCS et sur le point d'investir des sommes importantes à Montréal en Recherche et Développement et dans la formation des ressources dont notre ville aura un urgent besoin pour tirer son épingle du jeu dans la nouvelle économie numérique.

L'entreprise se sent toutefois interpellée par les impacts que pourraient avoir le projet Royalmount sur sa capacité future à retenir, former et attirer des employés de haut niveau.

Impacts du projet tel que présenté en novembre 2018

Suite au grand succès que sa nouvelle technologie a obtenu auprès du Département de la Défense américaine, Ultra TCS est en forte croissance. Notre succès comme exportation et notre exceptionnelle longévité (116 ans) vient de notre habileté à maintenir une forte capacité d'innovation et un leadership technologique dans les marchés les plus demandant et les plus compétitifs.

En juin 2018, nous avons identifié une problématique importante qui est commune à notre secteur industriel, un secteur que les autorités municipales appellent communément les ``3D``.



En bleu, localisation du secteur industriel des 3D où Ultra TCS est situé

La nouvelle économie et les nouvelles technologies étant de plus en plus dépendantes de compétences en logiciel, génie du logiciel, progiciel (i.e. firmware), mathématique, apprentissage machine, intelligence artificielle, la valeur ajoutée de beaucoup des entreprises innovantes de Montréal découle maintenant de leurs capacités à retenir, former et attirer des ressources humaines de haut niveau possédant ces compétences.

Les personnes qui ont de tels profils ainsi d'ailleurs que les individus créatifs en général sont souvent des gens pour qui la qualité de vie est primordiale. Plusieurs préfèrent habiter au centre-ville et ils n'ont souvent pas de voiture, préférant se rendre au travail à pied, à vélo et en transport en commun. Ils choisissent de travailler dans des secteurs qui accommodent ces modes de transport. S'ils ont une automobile, ils préfèrent toujours obtenir un emploi dans une zone qui est d'accès facile et rapide à partir du centre-ville.

Tout ceci n'est pas qu'une vue de l'esprit. Ultra TCS a créé 35 emplois de haute qualité dans les 12 derniers mois. Nous estimons que certains candidats ne se sont pas présentés aux entrevues ou ont

finalement décliné des offres d'emplois généreuses et des défis stimulants pour avoir constaté ou assumé des problèmes d'accès du secteur 3D qui est perçue comme une enclave isolée, coincée entre des autoroutes typiquement congestionnées à l'heure de pointe et une voie ferrée.

Face à ce constat alarmant pour le futur de leur entreprise et en total ignorance du projet Royalmount, Ultra TCS et 5 de ses voisins industriels (AirData, CreOPack, Conseillers BCA, EnviroAir et Franklin Empire) ont eu l'initiative de se réunir avec des représentants de Ville Mont Royal, de MOBA¹ et de la STM. Lors de la rencontre qui eut lieu au siège social de Ultra TCS le 4 octobre 2018, ce groupe d'entreprises a fait part aux organismes et autorités publiques qui étaient présents des problèmes sérieux d'accès au secteur et des conséquences graves qui pourraient éventuellement en découler : une difficulté croissante à embaucher de nouveaux employés et des défis émergents au niveau de la rétention des employés existants.

Ce n'est que grâce aux journaux que nous fûmes informé le matin du 28 novembre des détails du grand projet Royalmount et des conséquences potentiels et importantes sur la mobilité qui sont entrevues dans ``l'Avis technique final sur les impacts du projet Royalmount sur les déplacements`` produit le 31 janvier 2018 par la Direction des Transports de la Ville de Montréal. Ce n'est que le 12 décembre 2018 que nous fûmes mis au courant des activités de la présente commission.

Comme l'Avis technique de la Direction des Transports l'explique, il y a déjà saturation du réseau autoroutier aux heures de pointe et une congestion importante qui se produit sur la 520 et la 40.

- Cette congestion est particulièrement forte en fin de journée, lors du retour à la maison;
- Le secteur des 3D reste peu facile d'accès en transport en commun, les usagers devant utiliser les stations de métro Crémazie ou du Collège en conjonction avec des lignes d'autobus qui doivent traverser ces mêmes zones congestionnées;
- Nos employés qui se risquent en vélo n'ont pas de pistes cyclables et doivent rouler avec le flot de voitures le long de Côte de Liesse (sur 1km) puis pour certains sur la voie de service de la 40;
- Dépendamment des études, le nombre de déplacements additionnels qui se retrouveront chaque jour dans l'échangeur des autoroutes Métropolitaine et Décarie du fait du projet Royalmount oscillera entre 40,000 et 70,000 (disons 55,000) ce qui représente en gros une pression supplémentaire de 14% sur un réseau déjà saturé.

Nous jugeons déjà avoir des problèmes d'accès importants ayant actuellement des impacts négatifs sur notre capacité à garantir une bonne qualité de vie à nos employés actuels et futurs et par conséquent à continuer de faire des affaires dans ce secteur de la ville. Une dégradation même modérée des problèmes de congestion et d'accès que nous vivons déjà nous obligera à prendre nos responsabilités d'affaire et à reconsidérer sérieusement notre choix de rester à Ville Mont Royal. La compagnie

¹ MOBA, la division transport de Développement économique Saint-Laurent, est l'un des six centres de gestion des déplacements mandaté par le Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des Transports.

MUXLAB qui emploie des corps de métiers similaires aux nôtres a récemment déménagé du secteur 3D à Ville St-Laurent et on peut facilement imaginer que les problèmes que nous discutons déjà le 4 octobre avec nos voisins y sont pour quelque chose.

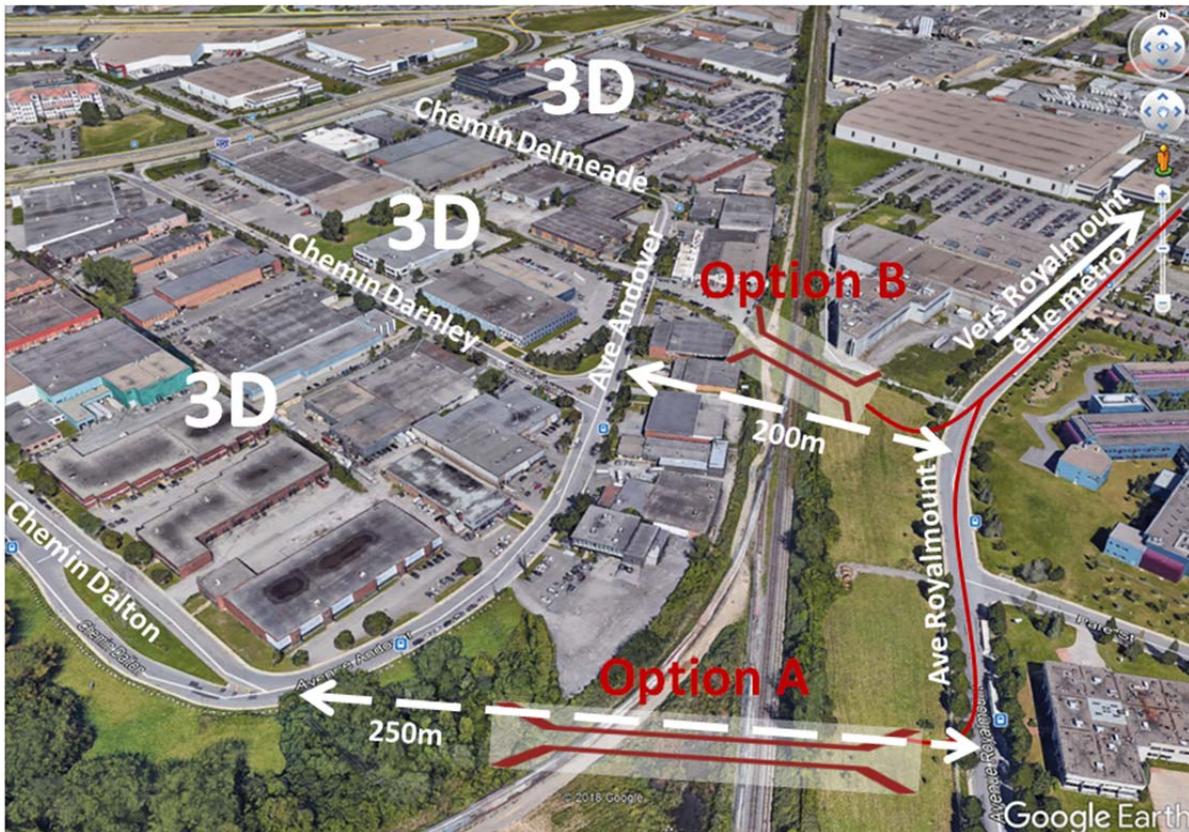
Les entreprises novatrices de Montréal et leur employés s'évertuent à repousser les limites de la technologie et à réinventer leur modèles d'affaires afin d'assurer la transformation rapide de notre économie et du même coup garantir le maintien de notre richesse collective et l'avenir de nos enfants. Il est de la responsabilité de nos autorités publiques de bien comprendre ces transformations de plus en plus rapides de l'économie et d'adopter une vision long terme pertinente lorsqu'ils étudient des propositions d'interventions privées majeurs dans notre environnement immédiat. Il faut impérativement protéger ce qui fait de Montréal une ville différente des autres centres urbains d'Amérique du Nord et s'assurer que les investissements proposés serviront à améliorer la qualité de vie des montréalais plutôt qu'à la dégrader. Nous pensons qu'il est possible de profiter du débat actuel pour voir dans le projet Royalmount une opportunité de résoudre des problèmes existants plutôt que d'en créer de nouveaux en ignorant des tendances lourdes évidentes. Nous proposons dans ce mémoire quelques solutions qui adressent les problèmes soulevés précédemment et améliorent la qualité de vie d'un grand nombre de montréalais.

Solutions possibles

Dans sa forme actuelle et malgré les solutions qui ont été jusqu'à maintenant proposées par le promoteur du projet, il semble que des impacts majeurs et pour nous inacceptables seraient à prévoir sur les problèmes déjà importants de congestion que l'on observe sur la 520 et la 40. Loin de se résoudre, le problème d'enclavement du secteur des 3D que nous discutons déjà entre industriels en juin 2018, ne ferait que s'aggraver au point de rendre ce parc industriel non viable. Il faut donc pour rendre ce projet réaliste et utile trouver une façon de

- (1) désenclaver le secteur des 3D et
- (2) délester la 520 et la 40 lors des heures de pointe et près de l'échangeur 520-15-40 de façon à prévenir une dégradation supplémentaire d'une congestion routière déjà problématique

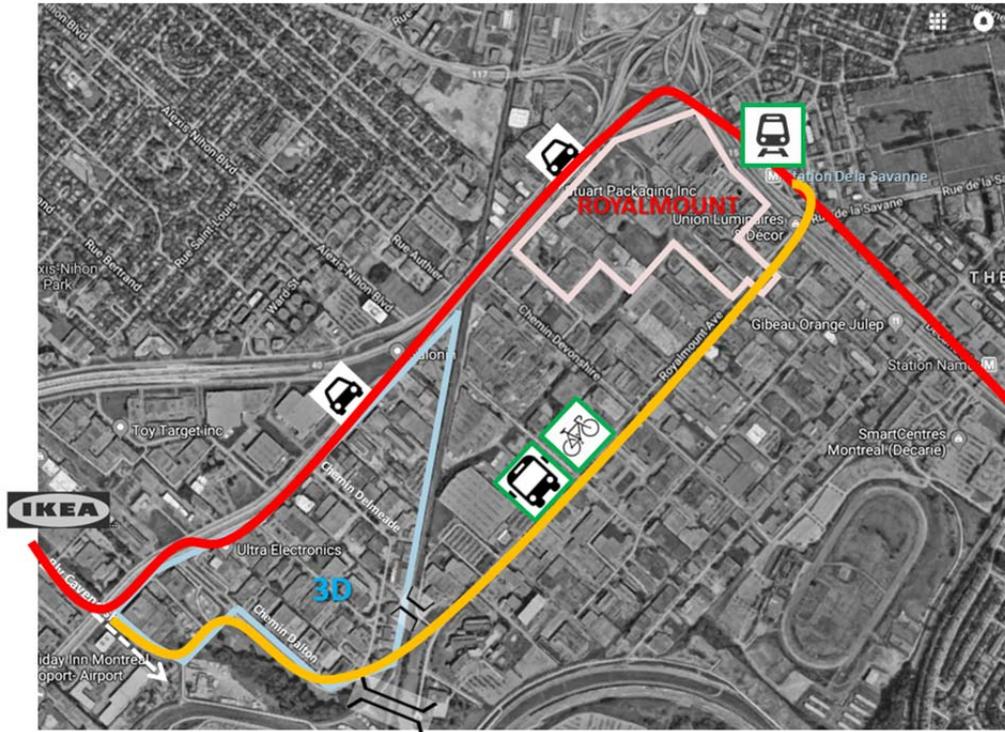
Il semble exister une solution évidente qui résout ces deux problèmes. Il suffit de prévoir une passerelle ou mieux encore un pont capable de supporter une navette au-dessus de la voie ferrée se trouvant entre le secteur industriel et l'avenue Royalmount qui est toute à côté. En effet, l'avenue Andover ou la fin du Chemin Dalton qui lui est dans l'axe de Cavendish ne sont respectivement qu'à 200m et 250m environ de l'avenue Royalmount.



Une simple passerelle (A ou B) résout les problèmes d'accès, atténue la congestion de la 520 et de la 40 et fait du Royalmount un attrait pour le parc industriel adjacent

Une fois sur Royalmount, tous les employés du secteur industriel auront, sans jamais passer par la 520, la 40 ou la 15,

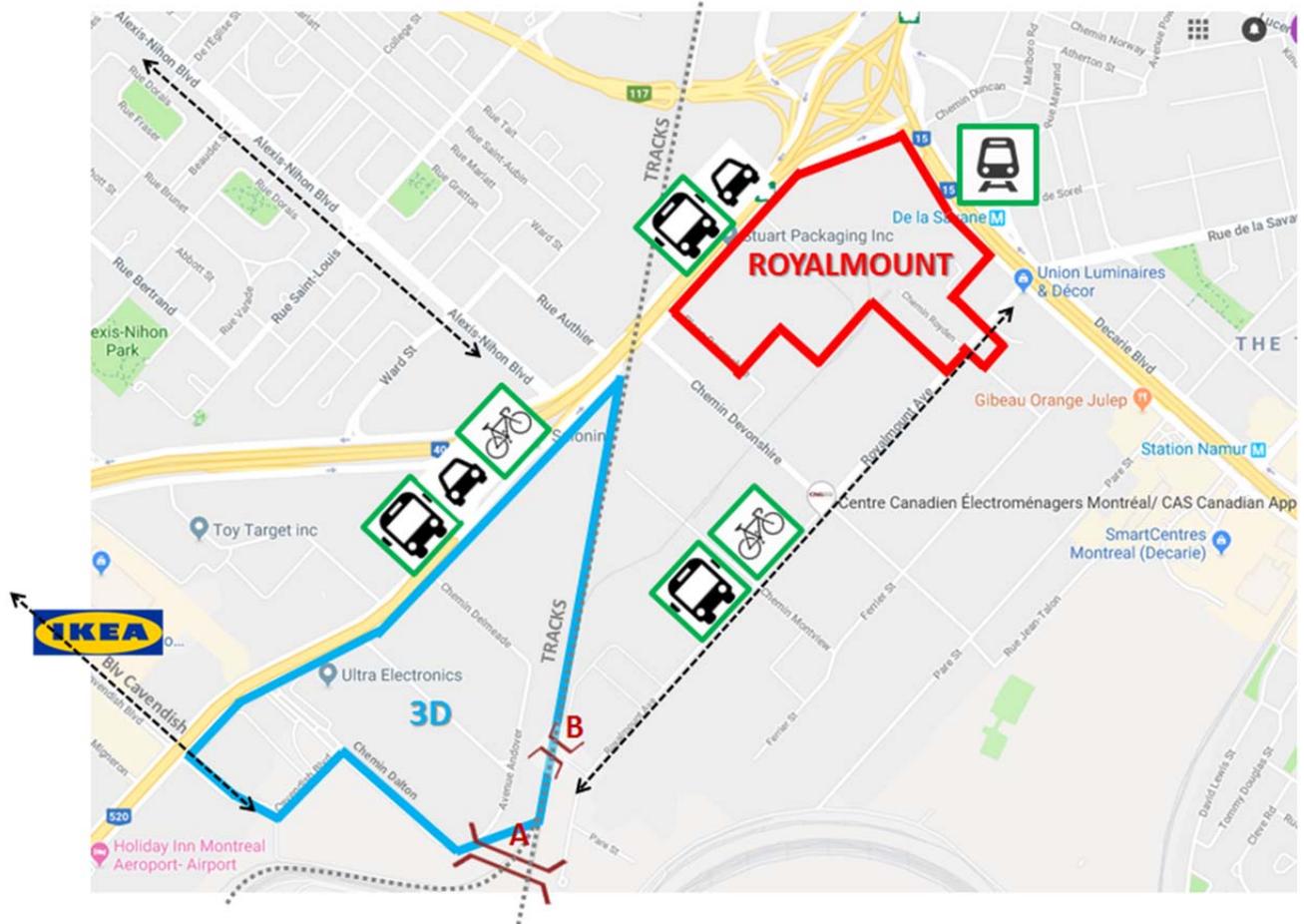
- un accès facile aux restaurants et autres centres de divertissement du nouveau quartier qu'ils utiliseront alors fréquemment;
- un accès facile au quartier Royalmount si ils choisissent d'y établir domicile;
- un accès directe, sécuritaire, agréable et surtout sans autoroute à la station de métro De La Savanne qui se trouve à moins de 2km.



**En créant un accès au-dessus de la voie ferrée, on crée un chemin alternatif (en jaune)
à la 520, la 40 et la 15 (en rouge)**

L'impact effectif de cette mesure dépendra bien sûr de la nature du passage qui pourra être construit au-dessus de la voie ferrée. Les impacts sur l'amélioration de la circulation de la 520 et de la 40 ainsi que sur l'attrait qu'aura le quartier Royalmount comme destination repas/cinéma/domicile pour la population travaillant dans le secteur iront croissant selon l'ordre suivant :

- (1) La passerelle permet le passage de piétons et de vélos;
- (2) La passerelle permet le passage de piétons et de vélos et l'on retrouve une station BIXI sur la rue Dalton, au magasin IKEA ainsi qu'au métro De La Savanne;
- (3) La passerelle permet le passage de piétons et de vélos, l'on retrouve une station BIXI sur la rue Dalton, au magasin IKEA ainsi qu'au métro De La Savanne et la passerelle permet aussi (possiblement sur une seule voie utilisable dans les deux sens) une navette (possiblement électrique) qui relie De La Savanne, la Rue Dalton et le magasin IKEA;
- (4) La passerelle permet le passage de piétons et de vélos, l'on retrouve une station BIXI sur la rue Dalton, au magasin IKEA ainsi qu'au métro De La Savanne et la passerelle permet aussi le passage de navettes, d'autobus et de voitures.

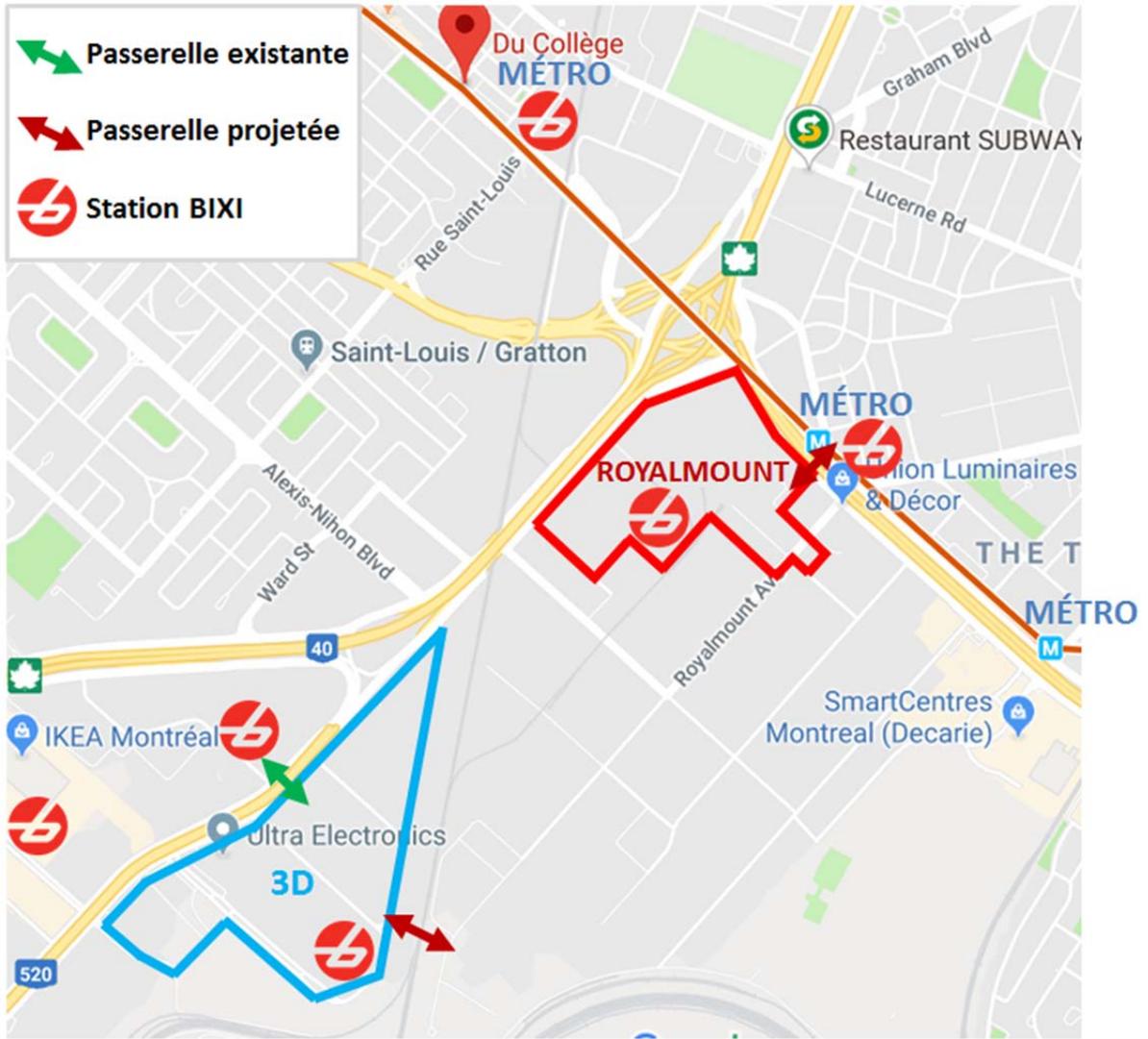


Nouvel axe de circulation favorisant les transports alternatifs et augmentant significativement l'attrait du quartier Royalmount pour les travailleurs du parc industriel adjacent

Évidemment, si le passage de voitures devait être possible et autorisé (point 4.), un bouleversement important des flots de trafic serait prévisible au moment où le vieux rêve du prolongement du boulevard Cavendish deviendrait réalité.

Une autre conséquence bénéfique de cette solution sera de donner aux futurs habitants du quartier Royalmount un accès beaucoup plus convivial au grand magasin IKEA de Montréal.

Dans le même ordre d'idée, l'addition d'une station BIXI supplémentaire au pied nord de la passerelle piéton-vélo existante sur Côte-de-Liesse/520 et d'une autre à la station de métro du Collège permettrait à cette dernière d'offrir un mode d'accès alternatif certainement apprécié au secteur 3D ainsi qu'à IKEA.



Montréal peut capitaliser sur son réseau BIXI pour permettre un bien meilleur accès en transport alternatif autour du projet Royalmount