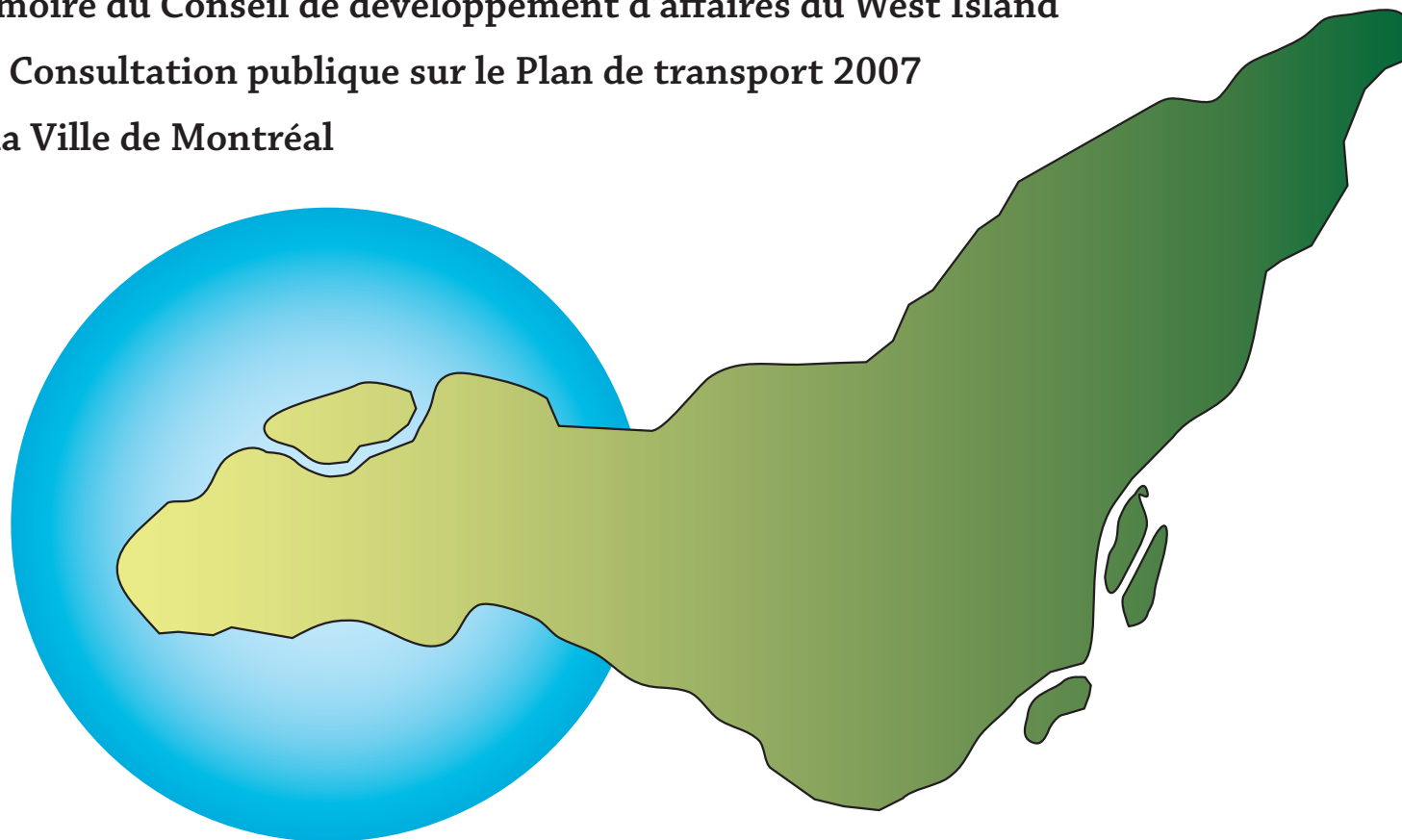


Le transport dans l'Ouest-de-l'Île : clé de la croissance et de la qualité de vie

Mémoire du Conseil de développement d'affaires du West Island
à la Consultation publique sur le Plan de transport 2007
de la Ville de Montréal



INTRODUCTION

Dans ce document, l'expression « l'Ouest-de-l'Île » fait référence aux municipalités et arrondissements de la Ville de Montréal suivants :

- Ville de Baie-d'Urfé
- Ville de Beaconsfield
- Ville de Dollard-des-Ormeaux
- Cité de Dorval
- Ville de Kirkland
- Arrondissement l'Île-Bizard – Sainte-Geneviève
- Arrondissement Pierrefonds-Roxboro
- Ville de Pointe-Claire
- Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
- Village de Senneville

Le Plan de transport qui nous a été présenté par la Ville de Montréal est un document remarquable tant par sa portée que par son contenu. Il constitue une première et ses architectes méritent qu'on leur rende hommage. Depuis trois ans, le Conseil de développement d'affaires du West Island et les maires de l'Ouest-de-l'Île, en consultation avec la communauté, ont entrepris leur propre étude des besoins de transport de l'Ouest-de-l'Île et il est réconfortant de constater que la plupart de leurs conclusions se retrouvent dans le Plan que nous discutons. Il est d'ailleurs difficile, dans cette optique, d'être en désaccord avec ce plan. Toutefois, certains points, certaines priorités et certaines conclusions doivent être précisés.

À l'issue de notre analyse, les arrondissements et municipalités de l'Ouest-de-l'Île ont adopté des résolutions à l'appui de certaines priorités bien ciblées qui mèneront à des améliorations au flot de circulation sur les artères existantes et permettront un rehaussement du transport en commun. Les maires, en consultation avec la communauté d'affaires, ont également reconnu l'importance de la navette proposée reliant le centre-ville à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau au réseau de transport en commun dans leurs communautés.

La population de l'Ouest-de-l'Île en fait l'une des plus importantes régions municipales du Québec. Au cours des trois dernières décennies, la région a été parmi celles ayant connu la plus importante croissance de population et d'activité économique.

La population combinée des 10 municipalités et arrondissements de l'Ouest-de-l'Île atteint approximativement 230 000 personnes. Plus de 110 000 personnes travaillent dans l'Ouest-de-l'Île et plus de la moitié de celles-ci se rendent dans l'Ouest-de-l'Île pour travailler en provenance de l'extérieur, c'est-à-dire de Montréal et des environs. Par ailleurs, sur les 112 000 citoyens de l'Ouest-de-l'Île qui sont actifs sur le marché du travail,



environ 43 000 travaillent dans l'Ouest-de-l'Île et environ 63 000 oeuvrent à Montréal, au-delà des deux arrondissements mentionnés ci-haut.

La manière dont ils se déplacent vers et hors de l'Ouest-de-l'Île, de même qu'à l'intérieur de son périmètre est une question stratégique cruciale qui peut, à terme, mettre en jeu la croissance soutenue et la santé économique non seulement de l'Ouest-de-l'Île mais aussi de Montréal.

Nos parcs industriels sont situés principalement le long de l'autoroute 40, des deux côtés et une bonne part du développement récent, ainsi que le meilleur potentiel pour le développement futur sont situés dans la partie ouest du territoire.

Nous sommes ici aujourd'hui, au nom des citoyens de l'Ouest-de-l'Île, des plus de 5200 entreprises situées sur ce territoire et des 67 000 personnes de l'extérieur, incluant les quelque 35 000 provenant des autres arrondissements de Montréal, qui se rendent ici pour travailler. Nos intérêts sont également partagés avec ceux des quelque 150 000 résidents situés hors de l'île qui viennent ou transitent par l'Ouest-de-l'Île pour le travail, les activités sociales, s'instruire, magasiner ou obtenir des soins de santé. Notre position est appuyée par des employeurs qui n'arrivent pas à combler des postes vacants dans l'Ouest-de-l'Île en raison de transports en commun inadéquats, par des gens de toute la région inquiets de la qualité de l'air et de la détérioration de notre environnement, par la communauté éducative et par des groupes représentant les citoyens de notre communauté qui ne peuvent saisir les occasions d'emploi que nous offrons en raison, du moins en partie, de l'absence de transport en commun fonctionnel.

Ces gens, ainsi que le Conseil de développement d'affaires du West Island et les municipalités et arrondissements que nous desservons soumettent qu'en raison de leur importance, les améliorations à l'infrastructure de transport prévues pour l'Ouest-de-l'Île devraient se retrouver au sein des priorités les plus immédiates en matière de transport.

- La population de l'Ouest-de-l'Île atteint 230 000
- Plus de 110 000 personnes travaillent dans l'Ouest-de-l'Île
- Plus de la moitié de celles-ci viennent de l'extérieur
- 112 000 résidents de l'Ouest-de-l'Île sont actifs sur le marché du travail — dont 43 000 qui oeuvrent dans l'Ouest-de-l'Île.
- Le CDAWI reflète les besoins de 447 000 personnes et 5200 entreprises
- L'amélioration des transports est essentielle à une croissance soutenue

LE SECTEUR DE CROISSANCE DE MONTRÉAL

Le potentiel de croissance de l'Ouest-de-l'Île représente des revenus fiscaux additionnels de 34 à 58 millions \$.

Au cours des 25 dernières années, soit entre 1981 et 2006, la population de l'Ouest-de-l'Île s'est accrue de 33 pour cent, ce qui représente, et de loin, la croissance la plus dynamique de toute l'île de Montréal. Durant cette période, la croissance industrielle et commerciale a également atteint des sommets. Nous abritons une part significative des industries montréalaises de l'aérospatiale, de la pharmaceutique, de l'électronique et des technologies de l'information. Il va sans dire que ces industries sont d'une importance cruciale non seulement pour l'économie locale mais aussi pour l'économie de Montréal et du Québec. Les emplois bien rémunérés qu'elles offrent sont disponibles pour toute la population du grand Montréal. Le potentiel de croissance future de l'Ouest-de-l'Île demeure constant encore aujourd'hui.

Uniquement à Pierrefonds, le développement résidentiel a une capacité de croissance de 5000 à 6000 unités d'habitation d'ici 10 à 15 ans, ce qui représente une augmentation de population potentielle de 18 000 personnes. Nous avons des terrains disponibles pouvant accueillir 1,6 millions de pieds carrés d'espace commercial et à bureau et 7 millions de pieds carrés de nouvel espace industriel. Collectivement, cette expansion peut être évaluée entre 200 et 400 millions \$ et représente un potentiel de 13 000 à 20 000 nouveaux emplois, selon le type d'industries implantées.

Cette croissance générerait des revenus additionnels pour les municipalités et la Ville de Montréal de 34 à 58 millions \$ annuellement. Il s'agit d'une occasion de croissance que Montréal, les arrondissements et les municipalités de l'Ouest-de-l'Île ne peuvent se permettre d'ignorer.

Les problématiques de transport représentent à elles seules la plus importante menace à la réalisation de ce potentiel.



- La population de l'Ouest-de-l'Île s'est accrue de 33 % entre 1981 et 2006
- Durant cette période de 25 ans, la croissance industrielle et commerciale a été très soutenue
- L'Ouest-de-l'Île abrite une portion significative de l'économie montréalaise
- Le potentiel de croissance résidentielle à Pierrefonds seulement est de 5000 à 6000 unités d'habitation d'ici 10 à 15 ans
- L'Ouest-de-l'Île a un potentiel pour développer 1,6 millions de pi² de nouvel espace commercial et à bureau et 7 millions de pi² de nouvel espace industriel



Les problèmes liés au transport représentent la plus importante menace à la réalisation du potentiel de croissance de l'Ouest-de-l'Île.

LE TRANSPORT : OBSTACLE OU OCCASION

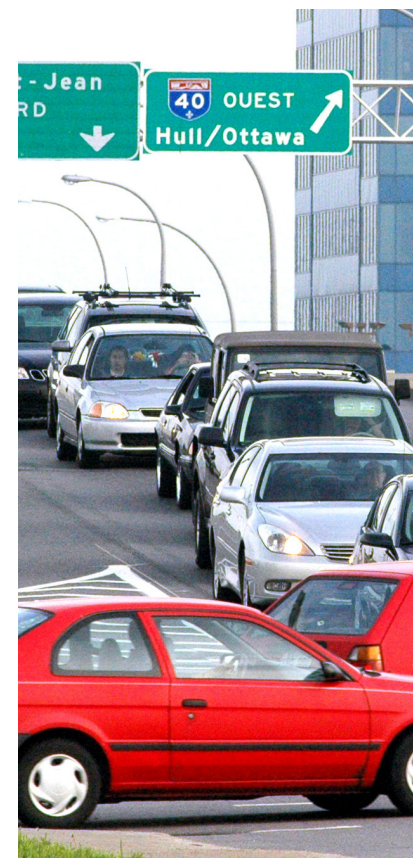
**Le réseau conçu
durant les années
1980 est incapable
de répondre aux
besoins actuels.**

Notre réseau routier d'artères n'a jamais été complété et est insuffisant pour répondre aux besoins actuels de nos 230 000 résidants. Ceci est particulièrement vrai pour les 60 pour cent de résidants de l'Ouest-de-l'Île qui habitent au nord de l'autoroute 40. Il n'y a eu aucun investissement significatif et aucune amélioration notable de l'infrastructure routière sur notre territoire au cours des 30 dernières années.

En plus d'un réseau routier sévèrement sur-utilisé, le transport en commun dans l'Ouest-de-l'Île n'arrive pas à rencontrer nos besoins actuels et est encore moins capable de soutenir une croissance appuyée. Le réseau actuel a été conçu dans les années 1980. Bien que certains ajustements aient été réalisés depuis, aucune refonte majeure n'a été envisagée pour tenir compte de la croissance de la population et des parcs industriels ou des habitudes de la population et des travailleurs en déplacement. Présentement, il faut en moyenne 35 minutes pour se rendre du nord de notre territoire à l'autoroute 40 à l'heure de pointe, que ce soit en automobile ou en autobus. Seulement 17 pour cent des 67 000 personnes qui se rendent dans l'Ouest-de-l'Île pour travailler utilisent les transports publics.

L'absence de transport en commun adéquat dans l'Ouest-de-l'Île représente un grave problème pour les employeurs du secteur. Ils rapportent constamment des difficultés à trouver de la main-d'oeuvre pour combler des postes vacants. Ceci est particulièrement ressenti dans les cas d'emplois non spécialisés à salaire restreint dont les titulaires utilisent davantage le transport en commun. Cette difficulté à attirer la main-d'oeuvre a pour conséquence qu'il est aussi plus difficile d'attirer de nouveaux employeurs.

Il y a également une portion restreinte mais tout de même significative de la population de l'Ouest-de-l'Île qui est incapable de saisir nos occasions d'emploi en raison d'un réseau de transport en commun inadéquat.



- Le réseau routier artériel est insuffisant
- Il n'y a eu aucun investissement significatif et aucune amélioration concrète de l'infrastructure de transport de l'Ouest-de-l'Île au cours des 30 dernières années
- Seulement 17 pour cent des 67 000 personnes qui se rendent travailler dans l'Ouest-de-l'Île utilisent le transport en commun
- Les transports publics inadéquats posent des problèmes sérieux pour les employeurs de l'Ouest-de-l'Île



LES PRIORITÉS IDENTIFIÉES PAR L'OUEST-DE-L'ÎLE

Les trois priorités suivantes ont été identifiées et sont appuyées par les conseils des municipalités et arrondissements de l'Ouest-de-l'Île.

Le corridor Jacques-Bizard :

La prolongation du boul. Jacques-Bizard, du boul. Gouin à l'avenue Stillview à Pointe-Claire est dans les plans du réseau artériel depuis longtemps. Les terrains requis ont déjà été acquis par les municipalités et arrondissements impliqués. Cette réalisation aurait pour effet d'alléger plusieurs difficultés :

- Réduire le flot de circulation sur les artères nord-sud existantes ;
- Dégager un espace pour des voies réservées aux autobus et véhicules à occupation multiple sur les artères nord-sud existantes ;
- Faciliter l'accès à l'Île-Bizard pour les véhicules d'urgence.

Boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440 :

Transport Québec est déjà propriétaire de tous les terrains requis pour relier l'autoroute 440 à l'autoroute 40 à Kirkland. Ce droit de passage traverse non seulement le parc régional sur l'Île-Bizard, mais divise aussi cette communauté. Il affecterait également une zone environnementalement sensible dans le secteur l'Anse-à-l'Orme. Dans le contexte politique et social actuel, un tel projet autoroutier majeur aurait peu de chances d'être réalisé. À plus court terme, il est suggéré qu'une portion de ce droit de passage entre le boul. Gouin à Pierrefonds et l'autoroute 40 à Kirkland soit utilisée pour un boulevard urbain. Cette solution élimine le besoin d'étendre le boul. Pierrefonds dans des territoires sensibles. La prolongation proposée doit également permettre l'accès direct vers et en provenance de l'autoroute 40. Ceci permettra :

- D'ouvrir le secteur nord-ouest de Pierrefonds au développement domiciliaire ;
- D'alléger la circulation déjà excessive sur d'autres artères nord-sud et sur les rues qui y convergent ;
- De dégager un espace pour des voies réservées aux autobus et véhicules à occupation multiple sur les artères nord-sud.

La reconfiguration et la reconstruction de la sortie Dorval/Côte-de-Liesse sur l'autoroute 20 :

Ce projet fait déjà partie du Plan de transport du gouvernement du Québec pour l'île de Montréal et permettra :

- D'améliorer l'accès à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau ;
- D'alléger la congestion sur la Côte-de-Liesse et l'autoroute 20 ;
- D'ériger une gare intermodale pour le transport en commun.

Intégrer la navette aéroportuaire au réseau de transport en commun :

L'étude sur les besoins de transports réalisée par le Conseil de développement d'affaires du West Island et les maires de l'Ouest-de-l'Île reconnaît que la navette proposée visant à relier l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville représente une occasion unique d'améliorer le transport en commun en provenance et à destination de l'Ouest-de-l'Île. La navette suggérée doit être pleinement intégrée aux autres moyens de transport publics. Bien que le Plan proposé par Montréal n'entrevoie pas, du moins initialement, une desserte de la navette à l'ouest de l'aéroport, elle doit être conçue de manière à permettre éventuellement une expansion jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue ou même plus loin lorsque le financement le permettra.



AUTRES ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER

L'inefficacité du transport en commun place un fardeau environnemental sévère sur l'ensemble de la population de la région de Montréal.

Le cégep John Abbott accueille 8500 étudiants à temps plein et partiel provenant de l'ensemble du grand Montréal, dont la plupart utilisent l'automobile faute de transport en commun efficace. Ceci engendre un fardeau considérable sur l'institution de même que sur la municipalité d'accueil, Sainte-Anne-de-Bellevue. Le Campus Macdonald de l'Université McGill reçoit un autre 1500 étudiants dont une bonne partie se présente aussi en automobile. Tous ces étudiants ajoutent au flot de circulation. Le cégep John Abbott entamera bientôt la construction d'un centre des sciences de 35 millions \$ qui se traduira par une hausse des inscriptions. Le cégep Gerald-Godin est également situé dans l'Ouest-de-l'Île et son potentiel de croissance est également freiné par les difficultés de ses étudiants à utiliser les transports en commun.

La population de l'Ouest-de-l'Île vieillit, au même titre que celle du reste de la région de Montréal et elle requiert un accès plus facile aux institutions de santé tant locales qu'au centre-ville. L'accès aux services de santé via les transports publics est inadéquat et place un fardeau additionnel sur les épaules d'une population vulnérable et sur la communauté dans son ensemble.

Le caractère inadéquat du réseau de transport en commun actuel représente un fardeau pour l'environnement de l'Ouest-de-l'Île et de l'ensemble de la région de Montréal. La lourde circulation automobile qui en résulte hypothèque la qualité de l'air de manière extrêmement importante et tout à fait inutile et injustifiée.



CONCLUSIONS

Ces projets, que nous avons identifiés comme étant prioritaires, amélioreront de façon significative la circulation des personnes en provenance, en direction ou dans les limites de l'Ouest-de-l'Île. Il ne faut pas perdre de vue que les problèmes actuels sont le résultat direct d'une absence d'investissements dans les infrastructures qui auraient permis de suivre la cadence imposée par la croissance de la population et de l'activité économique.

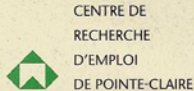
Nous n'avons plus le temps d'attendre ! Notre défi est de nous assurer que ces projets voient le jour dans un avenir rapproché afin de soutenir une croissance économique forte au bénéfice de l'ensemble de notre région et de rehausser la qualité de vie de nos citoyens.

Nous vous pressons d'accorder la plus haute priorité à ces projets.



Le 22 août 2007

Monsieur Gerry Arsenault
Directeur général
CLD Ouest-de-l'Île
207, place Frontenac
Pointe-Claire, QC H9R 4Z7



Monsieur,

Permettez-moi au nom de notre organisme, de vous faire part de quelques commentaires au sujet du transport en commun sur notre territoire de l'ouest de l'île de Montréal.

Comme vous le savez, le Centre de recherche d'emploi de Pointe-Claire offre des services d'aide à l'emploi depuis plus de quinze ans, aux personnes désirant intégrer ou réintégrer le marché du travail. Nous élaborons avec notre clientèle des stratégies d'action concrètes et nous la soutenons dans ses démarches actives de recherche d'emploi. Malheureusement, une des difficultés importantes que nos participants rencontrent, est due au fait qu'il est encore très difficile de se déplacer au moyen des transports en commun à l'intérieur de nos arrondissements et de nos diverses municipalités. Les employeurs avec lesquels nous traitons, nous disent aussi fréquemment que ce problème leur apporte des difficultés de recrutement. Pourtant ce problème, déjà identifié depuis plusieurs années, tarde à être réglé.

Bien sûr, l'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal, tel que proposée dans le plan de transport, est en soi une bonne chose, j'en conviens. Je souscris également à l'idée d'aménager certains boulevards de notre région pour rendre plus fluide la circulation. Mais il m'apparaît prioritaire et urgent de tout mettre en œuvre pour améliorer la structure de l'offre des transports en commun et ainsi réduire la dépendance à l'automobile, quasi obligatoire dans notre région.

311-1000 boul. Saint-Jean
Pointe-Claire (Québec)
H9R 5P1
Téléphone :
(514) 697-1500
Télécopieur :
(514) 697-0293
Courriel :
crepointeclaire@videotron.ca

En espérant, Monsieur Arsenault, que vous pourrez faire valoir nos préoccupations auprès des instances concernées et ainsi contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens et au mieux-être de nos nombreuses entreprises. Je vous prie d'accepter, Monsieur, notre entière collaboration dans l'exercice de votre mandat.

Daniel Neveu
Directeur



Le 1^{er} août 2007.

Claude Jourdain
Conseiller en économie sociale
CLD Ouest de l'île
207, place Frontenac, Pointe-Claire, QC
H9R 4Z7

Monsieur,

Objet : plan de transport pour l'ouest de l'île

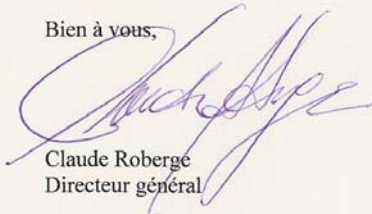
Au nom des 3 000 + résidents de la coopérative, j'appuie fermement les démarches du CLD afin d'améliorer le service de transport en commun sur le territoire de l'ouest de l'île de Montréal.

Cette question est particulièrement importante pour les résidents du secteur Cloverdale, dont la majorité vit sous le seuil de pauvreté. Près de la moitié des familles n'a pas d'automobile. Compte tenu des distances importantes à parcourir et de l'inefficacité du réseau pour les déplacements internes sur le territoire -- le réseau est conçu principalement pour transporter les personnes vers et du centre-ville -- ceci crée des défis de taille pour l'accès aux :

1. emplois dans les parcs industriels
2. activités parascolaires dans les écoles secondaires
3. hôpitaux et cliniques
4. magasins, etc.

Nous souhaitons vivement que soit amélioré le réseau, notamment pour les déplacements à l'intérieur de l'ouest de l'île.

Bien à vous,



Claude Roberge
Directeur général



Lakeside View  *Global Vision*
CEGEP JOHN ABBOTT COLLEGE

Office of the Director General • Bureau de la Direction générale

Le 16 août 2007

Conseil de développement d'affaires du West Island
207 Place Frontenac
Pointe-Claire (Québec) H9R 4Z7

Monsieur,

Par la présente, je désire vous faire part de l'appui du Cégep John Abbott College à la vision intégrée du Transport pour le West Island telle que développée par votre organisme. C'est en effet avec enthousiasme que notre institution offre son support pour assurer la mise en œuvre du Plan.

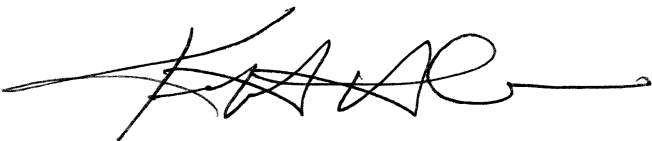
Notre cégep, une institution postsecondaire de grande taille située à l'extrémité ouest de l'Île de Montréal desservant non seulement l'Ouest-de-l'Île mais aussi la région métropolitaine dans son ensemble, est un des rares cégeps de la province en augmentation de clientèle. Nous comptons actuellement quelque 8 500 étudiantes et étudiants à temps plein et à temps partiel, ainsi que plus de 750 employés. De plus, nos prévisions de clientèle font état d'une augmentation de l'ordre de 10% d'ici 2012 et ce, après une période de croissance du même ordre depuis les cinq dernières années. N'eût été des difficultés inhérentes au transport et au réseau routier dans le West Island, cette croissance aurait été encore plus significative. Même notre clientèle de l'Ouest-de-l'Île nous affirme qu'il est souvent beaucoup plus facile, du point de vue transport, de se rendre à une institution du centre-ville que de se rendre à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Nous appuyons donc spécifiquement les trois priorités fixées par le Conseil, c'est-à-dire la construction d'un boulevard urbain en bordure de l'autoroute 440, la construction d'un nouveau chemin sur le corridor Jacques-Bizard et la reconfiguration du rond-point Dorval. Ces projets atténueront la circulation sur les trois artères nord-sud actuels ainsi que sur l'autoroute 20 et permettront par conséquent l'amélioration des systèmes de transport en commun. Enfin, nous appuyons pleinement la position du Conseil à l'effet que la navette entre le centre-ville et l'aéroport soit intégrée au système de transport en commun et mise en œuvre de façon à ce qu'elle puisse se prolonger jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue lorsque les conditions le permettront.

C'est donc avec plaisir qu'au nom du Cégep John-Abbott, je vous offre mes services pour vous aider à faire en sorte que cet excellent plan se réalise.

Je vous prie de croire en l'expression de mes salutations distinguées.

Le directeur général,



Keith W. Henderson



PRESTIGE TELECOM
Servicing Your Network™ Votre réseau en tête^{MD}

August 21, 2007

Mr. GerryArsenault
Commissaire Industriel/Directeur General
Le West Island
207 Place Frontenac
Pointe Claire, Quebec
H9R 4Z7

Re : Transportation-West Island

Dear Gerry,

Our company has been a resident of the West Island for decades. Besides the normal challenges of operating a business, we have been faced with the continuous task of attracting staff. There has never been an adequate transportation system nor a plan for the West Island. It appears as if we are always the “last” to be considered.

We have been paying our taxes like everyone else which includes a “public transportation” fee *even though we have had NO service*. To bring a real example to life; last year we invested \$500,000 in a “call center”, we were ready to commence business however, we could NOT attract enough staff to operate the telephone lines. The reason – A LACK OF ADEQUATE TRANSPORTATION! As at today, our investment is in storage and the project scrapped.

Needless to say, we support every effort you are making towards augmenting the transportation network in the West Island.

Our inability to attract employees due to the inefficient transportation network will continue to inhibit our growth.

If further information is required, please do not hesitate to contact me.

Regards

Mark Goldman
Senior Vice-President



Membres :

- Citoyens-Citoyennes
- Ville de Dollard-des-Ormeaux
- Arrondissement L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève
- Arrondissement Pierrefonds-Roxboro
- CSSS de l'Ouest-de-l'Île
- Ministère de l'Immigration et des Communautés Culturelles
- Centre de Recherche d'Emploi de Pointe-Claire
- Refuge des Femmes de l'O-Î
- Groupe CDH
- Centre local de développement
- West Island Community Resource Centre
- YMCA de l'Ouest-de-l'Île
- Poste de quartier # 3
- Association de l'Ouest-de-l'Île pour les handicapés intellectuels
- Centre d'Intégration Multi-services de l'Ouest-de-l'Île
- Maison des jeunes À-MA-BAIE
- Maison des jeunes de Pierrefonds
- Projet communautaire de Pierrefonds
- Batshaw Youth and Family Centres
- Fonds de dépannage de l'Ouest-de-l'Île
- Coop d'habitation Village Cloverdale
- Perspective Communautaire en Santé Mentale
- Services West-Nette
- Cloverdale Multi-Ressources
- Centre Oméga
- Catholic Community Services
- Acef du Nord-de-Montréal
- Grands Frères Grandes Sœurs de l'Ouest-de-l'Île
- Collège Gérald-Godin
- Association de l'arthrite de Montréal
- Carrefour Jeunesse Emploi de l'Ouest-de-l'Île
- Centre d'Aide aux Victimes d'Agresions sexuelles
- Nouvelle Vision des Jeunes

Sainte-Geneviève, le 2 août 2007

Monsieur Claude Jourdain
Conseiller en économie sociale
Centre local de développement Ouest-de-l'Île
207, place Frontenac
Pointe-Claire, Qc H9R 4Z7

OBJET : Lettre d'appui de la *Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal* à vos recommandations sur le Plan de transport de la Ville de Montréal ayant trait au transport en commun sur notre territoire.

Monsieur,

La Table de quartier a formé en 2004, un Comité transport qui a présenté l'Étude de la problématique du transport en commun sur le territoire du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal en octobre 2005.

Avant de déposer le Plan de transport de la Ville de Montréal en août 2007, les responsables de l'aménagement urbain et du transport à la Ville de Montréal, la Société de transport de la Ville de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport ont procédé à des rencontres auxquelles la Table de quartier a participé.

Ce Plan de transport est remarquable, gigantesque et visionnaire et contribuera beaucoup à améliorer le transport sur notre territoire dans une perspective de développement durable, économique et social.

Cependant il n'apparaît pas qu'il réponde à certains irritants qui font l'objet de récriminations continuelles des usagers des transports en commun sur notre territoire. La *Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal* recommande un accès direct au Métro, de véritables autobus express, l'augmentation de la fréquence des autobus, l'amélioration des transferts. La Table est aussi favorable à des mesures prioritaires pour les autobus sur les grandes artères.

Notre territoire avoisine un des plus grands bassins d'emploi au Canada, constitué des parcs industriels de Ville Saint-Laurent, Dorval et Lachine. Pourtant, pour la plupart des usagers des transports en commun de l'Ouest-de-l'Île, ces emplois sont considérés comme inaccessibles en raison d'un service de transport en commun démesurément long, lent et sinueux.

De façon générale, pour accroître l'achalandage du transport en commun, il faut améliorer la rapidité des trajets.

Michel Poirier
Coordonnateur
Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île de Montréal