

UNE VISION EN TRANSPORT POUR LACHINE-EST ET L'OUEST-DE-L'ÎLE

**Critique de la vision de la Stratégie centre-ville pour un réseau
complémentaire de transport en commun**

**Mémoire présenté à
L'Office de consultation publique de Montréal**

**Dans le cadre des
Consultations sur la Stratégie centre-ville**

Par David A. Dumoulin
Imagine Lachine-Est
3 novembre 2016

À PROPOS D'IMAGINE LACHINE-EST



Imagine Lachine-Est est un organisme à but non lucratif ayant pour mission d'éduquer et d'informer la population sur les pratiques et les politiques visant le développement urbain durable et les villes carboneutres. Cette mission s'inscrit dans le contexte de l'aménagement urbain de manière générale, mais également dans le cadre de l'aménagement du secteur Lachine-Est. Notre objectif est de promouvoir l'aménagement d'un écoquartier modèle, à l'avant-garde, favorisant la préservation du patrimoine, la mixité sociale et fonctionnelle, les espaces verts et publics ainsi que le transport durable. Le tout, en innovant en matière de bâtiments verts, dans l'objectif de contribuer à la qualité de vie et la santé des citoyens, incluant des quartiers environnants.

À PROPOS DE L'AUTEUR

David A. Dumoulin est Bachelier en urbanisme de l'Université du Québec à Montréal. Membre fondateur d'Imagine Lachine-Est, il s'intéresse à tout ce qui touche le développement urbain, mais plus précisément au développement socio-économique des villes, à la mise en application de politiques publiques comme outil d'aide à la planification et au développement des villes ainsi qu'au développement des transports en commun comme vecteur de développement de quartiers durables.

REMERCIEMENTS

La rédaction de ce mémoire n'aurait pu être possible sans la collaboration de madame Rachel Pilon, Bachelière en histoire de l'art, patrimoine urbain et études urbaines (UQAM), ainsi que le support de toute l'équipe d'Imagine Lachine-Est.

L'OBJECTIF DE CE MÉMOIRE

Dans le cadre des consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la Stratégie centre-ville mise de l'avant par la ville de Montréal, Imagine Lachine-Est souhaite mettre de l'avant certaines faiblesses de la Stratégie centre-ville, notamment au niveau de son chantier 1 visant la mise en place d'un réseau complémentaire de transport en commun afin de favoriser les déplacements à l'intérieur du centre-ville, mais également avec les secteurs avoisinants. De notre point de vue, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) présenté par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), seul projet de transport en commun appuyé et mis de l'avant dans la Stratégie centre-ville, ne répond pas aux besoins de la population présente et future de l'arrondissement Lachine.

La Stratégie centre-ville fait un pas dans la bonne direction en mettant de l'avant l'importance de bonifier le réseau de transport en commun existant et desservant le centre-ville. Cependant, les solutions mises de l'avant dans le cadre de la stratégie semblent pourtant nettement insuffisantes afin d'en améliorer l'accessibilité, et ce de manière durable. Des alternatives existent. Les précédentes propositions d'amélioration des transports en commun dans l'Ouest-de-l'Île (train de l'ouest, SLR de l'aéroport) avaient pourtant soulevé l'enthousiasme au sein de la population lachinoise et de l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Nous croyons fermement que la venue à Lachine de plus de 4 500 nouveaux ménage au cours des 20 prochaines années dans le cadre du projet de développement Villanova¹, pourrait à lui seul faire augmenter la population de l'arrondissement, actuellement d'environ 41 000 habitants², de plus de 25 %, soit près de 10 000 habitants. L'important projet s'étendant sur 52 acres dans le secteur de Lachine-Est pourrait venir compliquer davantage l'accès déjà difficile avec le centre-ville. Il faut impérativement, si nous souhaitons conserver un centre-ville fort, mettre l'accent sur le développement de nouveaux axes de transport en commun afin de permettre à la population montréalaise d'avoir accès à son centre-ville.

¹ Villanova (s.d.) *Un nouvelle ville est née* [en ligne] <https://villanovacanal.com/fr/le-projet/presentation/>

² Ville de Montréal. (Juillet 2014) *Profil sociodémographique – Arrondissement de Lachine*. [en ligne] http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIO_DEMO_LACHINE.PDF

LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DE LACHINE

L'offre en transports en commun dans l'arrondissement Lachine, bien qu'elle peut sembler adéquate, n'a en réalité rien d'enviable. L'arrondissement est présentement desservi par la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson de l'AMT via la gare Lachine. Avec son achalandage moyen de 14 680 passagers par jour³, elle est présentement la deuxième ligne de train de banlieue la plus achalandée de la communauté métropolitaine de Montréal. Ce sont près de 350 personnes⁴ en moyenne qui prennent le train chaque jour à la gare Lachine. Dès 2017, une deuxième gare, la gare du Canal, situé dans le secteur Lachine-Est, desservira la population lachinoise par la ligne de train de banlieue de Candiac dans le cadre des mesures de mitigation des travaux de l'échangeur Turcot⁵.

Dans les deux cas, le partage des voies ferrées, propriété du Canadien Pacifique, avec les trains de marchandises ne permet pas une amélioration notable du service qui se limite présentement à 13 départs par jours en direction du centre-ville pour la ligne Vaudreuil-Hudson et de 9 départs par jour pour la ligne Candiac. La position géographique de la gare Lachine et de la future gare du Canal représente une problématique importante en ce qui a trait à l'accessibilité des stations. Les deux lignes utilisent des voies ferrées situées dans des secteurs industriels, peu accessibles par transport en commun et difficilement atteignables en transport actif.

L'arrondissement de Lachine compte également sur des lignes d'autobus locales et express permettant de rejoindre le réseau de Métro à destination du centre-ville. Ces lignes sont cependant dépendantes de la circulation routière et des ralentissements causés par la congestion et les travaux routiers. La STM n'arrive plus à garantir la fréquence et les temps de déplacement de ses lignes qui doivent composer avec de nombreux retards et une importante dégradation du service.

Les déplacements routiers entre l'arrondissement Lachine et le centre-ville s'effectuent essentiellement dans l'axe de l'autoroute 20. Rappelons que cet important axe de

³ Agence métropolitaine de Transport. (s.d.). *Ligne Vaudreuil-Hudson en bref*. [en ligne] <https://www.amt.qc.ca/fr/planifier-trajet/train/audreuil-hudson#Informations>

⁴ Agence métropolitaine de Transport. (2015). *Rapport annuel 2015* [en ligne] <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/amt-rapport-annuel-2015.pdf>

⁵ Agence métropolitaine de Transport. (s.d.). *Construction de la gare du Canal* [en ligne] <https://www.amt.qc.ca/fr/actualites/projets/gare-du-canal>

circulation doit composer avec l'un des plus importants chantiers d'infrastructure routière de toute la région métropolitaine, le chantier de l'échangeur Turcot, et qui doit être complété en 2020. Les futurs travaux de l'échangeur St-Pierre, également dans l'axe de l'autoroute 20, viendront également compliquer la vie des automobilistes en provenance de l'Ouest-de-l'Île pour encore plusieurs années.

Le secteur Lachine-Est doit voir dans les prochaines années la venue de plus de 10 000 nouveaux résidents dans le cadre du projet immobilier Villanova. Sans une offre de transport en commun efficace et structurante, ce projet risque au contraire de favoriser l'utilisation de l'automobile chez ses futurs résidents. Une situation qui semble être totalement incohérente avec la vision de la ville de Montréal et qui viendrait mettre une pression supplémentaire sur le trafic routier dans l'axe de l'autoroute 20 autour du chantier de l'échangeur Turcot.

LA SOLUTION PROPOSÉE PAR LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE

La Stratégie centre-ville mise essentiellement sur le projet du REM de la nouvelle filiale de la Caisse de dépôt et placement, CPDQ-Infra. Le projet représente un important investissement qui s'élève déjà à plus de 5.5 milliards de dollars et qui est partagé entre la Caisse et le gouvernement du Québec. Le projet consiste à mettre en place un réseau de train léger automatisé reliant les secteurs de Brossard, de Deux Montagnes et de Sainte-Anne-de-Bellevue au centre-ville tout en permettant une desserte de l'Aéroport Montréal-Trudeau via l'actuelle emprise ferroviaire utilisé par l'AMT pour le train de banlieue de Deux-Montagnes ainsi que son tunnel. Bien que le type technologie utilisé ainsi que le tracé que propose d'utiliser la CDPQ pour son train puisse être sujet à de nombreuses critiques, la desserte du centre-ville offerte par le REM doit également soulever de nombreuses questions.

La Caisse mise, entre autres, sur l'utilisation d'une technologie en tout point similaire à celle utilisée pour le SkyTrain de Vancouver en Colombie-Britannique. On parle, ici, de matériel roulant entièrement automatisé et sans chauffeur, exploité en site propre sur des voies qui lui sont exclusives. Les voies utilisées seraient, en partie, aériennes et en tunnel avec certains tronçons au niveau du sol. Si une telle technologie peut présenter des avantages, notamment concernant les coûts en main d'œuvre pour l'exploitation, elle représente surtout un surcoût important du côté des infrastructures. Des études réalisées à Vancouver ont d'ailleurs révélé que ce mode de transport pouvait coûter jusqu'à trois fois plus cher que le tram-train à capacité équivalente⁶. Il est donc clair qu'avec un budget similaire et une planification basée sur les besoins de la population dans les quartiers existants ou disposant d'un fort potentiel de développement, la desserte en transport en commun serait beaucoup plus efficace. Un réseau de tramway pourrait facilement desservir une population beaucoup plus grande que celle visée par le REM tout en jouant le rôle d'axes de transports structurants pour le centre-ville tant rechercher par la Stratégie centre-ville.

Il faut également garder en tête que la Stratégie centre-ville vise à améliorer l'offre existante en transport en commun tout en permettant l'ajout de nouvelles dessertes dans des secteurs clés. La mise en opération de la branche ouest du REM dans l'axe de l'autoroute 40, profitant de meilleurs fréquences et disposant de stationnements

⁶ CONDON, P.atrik et DOW, Kari. (Sept 2008). *A Cost Comparison of Transportation Modes*. Foundational Research Bulletin. [en ligne] http://www.sxd.sala.ubc.ca/8_research/sxd_frb07transport.pdf

incitatifs, risque au contraire d'entrer en compétition directe avec la ligne de train de banlieue de Vaudreuil-Hudson et pourraient bien accaparer une partie de son achalandage⁷. La viabilité à moyen et long terme de la ligne de train pourrait très certainement remettre sa pertinence et son financement en question, privant ainsi des milliers d'usagers qui profitaient d'un service à proximité de chez eux et souvent accessible par les modes de transport actif. Là où le réseau devrait s'étendre et permettre une accessibilité au centre-ville en transport en commun pour tous les Montréalais, le REM vient à l'inverse faire compétition aux autres services et mettre en péril l'offre existante.

⁷ MICHAUD, Vicky. (26 sept 2016). *Train menacé dans l'Ouest-de-l'île* [en ligne] <http://journalmetro.com/local/lachine-dorval/actualites/1026849/train-menace-dans-louest-de-lile/>

UNE OCCASION MANQUÉE

L'arrondissement Lachine, ainsi que plusieurs citoyens et acteurs du milieu sociocommunautaire, sont en pleine réflexion quant à l'avenir de l'ancien site industriel de Lachine-Est en bordure du canal de Lachine. Rappelons que le site fait l'objet d'une importante proposition de développement avec le projet Villanova. À lui seul, l'important site de 52 acres pourrait attirer jusqu'à 4 000 nouveaux ménages dans l'arrondissement. L'occasion serait excellente pour concevoir un nouveau milieu de vie proposant un modèle d'écoquartier construit autour d'un axe de transport en commun structurant pour Lachine et pour le centre-ville.

Au-delà du seul secteur de Lachine-Est, c'est également tout le secteur Turcot qui est mis de côté par la Stratégie centre-ville. Le pôle Turcot-Lachine-Est représente un important potentiel de redéveloppement urbain dans l'axe de l'autoroute 20, tout près du centre-ville, et permettant la mise en place d'un corridor structurant de transport en commun pouvant desservir ce secteur.

Tel qu'exigé par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)⁸, les nouveaux développements à venir dans la région métropolitaine doivent impérativement s'inscrire dans une logique d'aménagement orienté sur le transport collectif (connu en anglais sous le nom de TOD pour Transit oriented development) et doivent à tout prix privilégier les opportunités de développement dans les espaces situés dans les secteurs péricentraux de Montréal. Avec son tracé et ses stations situés pour la majorité à l'extérieur des quartiers péricentraux de Montréal, le REM, même en favorisant un modèle de développement de type TOD, contribuerait à l'étalement urbain plutôt que d'agir comme élément structurant des quartiers à l'intérieur de l'agglomération montréalaise.

L'important investissement que représente la mise en place du REM risque également de cannibaliser une bonne partie des fonds destinés au développement et à l'amélioration des services de transports en commun dans la métropole. Une étude récente effectuée par monsieur Luc Gagnon, chargé de cours en développement durable à l'École de technologie supérieure, a permis de démontrer qu'un réseau de tramways bien conçu pourrait se montrer beaucoup plus efficace que le projet de la

⁸ Communauté métropolitaine de Montréal (2011) *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. [en ligne] <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>

CDPQ. Son projet, *Le grand virage*⁹, propose la mise en place d'un réseau de 6 lignes de tramway, totalisant 140 stations situées principalement dans des secteurs présentement mal desservies par les transports en commun et permettant une meilleure connectivité avec le centre-ville, pour un investissement très similaire à celui du REM.

Il faut également garder en tête que si la région métropolitaine de Montréal souhaite se rapprocher des cibles de réduction de gaz à effet de serre (37.5 % d'ici 2030 pour la province de Québec), elle doit obligatoirement faire le choix du transport collectif électrique. Le REM peut sembler être un pas dans cette direction, mais rappelons qu'il est largement basé sur un service déjà existant, le train de banlieue de Deux-Montagnes, et que la plupart de ses nouvelles stations, situées à l'écart des secteurs résidentiels, seront dotées de stationnement incitatif, ce qui aurait pour effet d'encourager l'usage de l'automobile plutôt qu'en diminuer l'utilisation.

⁹ Option transport durable. (s.d.) *Le Grand Virage*. [en ligne] <http://www.transportdurable.org/le-grand-virage.html>

CONCLUSION

Avec le projet Villanova, l'arrondissement Lachine est en voie de connaître une expansion sans précédent. Mais afin d'accueillir les nouveaux ménages qui pourraient s'installer dans l'arrondissement, il faut impérativement améliorer les conditions de transport entre l'arrondissement et le centre-ville. La consultation sur la Stratégie centre-ville semble être l'endroit tout indiqué afin de faire part de nos préoccupations concernant l'accessibilité au centre-ville avec l'arrondissement Lachine.

Rappelons que présentement, l'offre de service en matière de train de banlieue ne permet pas une grande flexibilité quant à l'amélioration de sa fréquence. Les lignes d'autobus, grandement dépendantes du réseau routier et très sensibles à la congestion, ne permettent pas non plus d'offrir un service de qualité favorisant les déplacements vers le centre-ville pour les résidents de Lachine. Les importants chantiers situés dans le secteur des échangeurs Turcot et St-Pierre, dans l'axe de l'autoroute 20, représenteront un défi quotidien pour les navetteurs au cours des prochaines années.

Le secteur Turcot-Lachine-Est représente l'un des plus importants potentiels de développement de l'île de Montréal pour les prochaines décennies. En plus d'être à proximité du centre-ville, ce secteur représente une opportunité unique de créer un réseau complémentaire de transport en commun permettant un meilleur accès de l'Ouest-de-l'Île avec le centre-ville. Si la ville de Montréal souhaite réellement faire un effort dans la lutte contre les gaz à effet de serre, elle doit absolument considérer des mesures alternatives comme l'implantation d'un réseau de tramways, une initiative à la fois structurante pour les quartiers, mais également pour le centre-ville.