# Mémoire : consultation sur le projet du grand Sud-Ouest de Montréal

**Opinion écrite**

déposée par les villes de Côte Saint-Luc, de Mont-Royal et l'arrondissement Saint-Laurent
dans le cadre de la consultation menée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
*Projet du grand Sud-Ouest de Montréal*

Février 2024

## INTRODUCTION

Par la présente, la coalition formée par les villes de Côte Saint-Luc, de Mont-Royal et l'arrondissement Saint-Laurent soumet ses commentaires à l'ARTM dans le cadre de la consultation sur le projet du grand Sud-Ouest de Montréal. De manière générale, nous soutenons l'idée et le besoin d'un projet structurant de transport collectif dans ce secteur névralgique de la métropole. Nous émettons toutefois des réserves tant que certains projets prioritaires pour la métropole auxquels il doit s'arrimer ne seront pas précisés techniquement ni opérationnellement par les instances responsables. Dans cette perspective, nous souhaitons apporter des pistes de réflexion pour assurer une meilleure équité quant à l'accès aux transports collectifs, aux emplois et aux déplacements durables dans la métropole.

## CONTEXTE ET ARGUMENTAIRE

Tout d'abord, nous appuyons l'ARTM et ses partenaires dans leurs démarches d'études sur les propositions de transport collectif structurant pour le grand Sud-Ouest dans la mesure où le mode et le tracé retenus seront planifiés et arrimés aux autres projets prioritaires adjacents à l'étude, soit le projet Cavendish, le prolongement de la ligne orange au nord de Côte-Vertu, puis le projet dans l'axe Côte-de-Liesse. Ensemble, ces projets présentent un potentiel indéniable quant au développement durable, économique et social, puisque leur arrimage permettrait de tisser des liens stratégiques entre les divers secteurs et pôles d'intérêts au cœur de la métropole.

En tant que coalition d'acteurs dont le territoire est adjacent à celui du grand Sud-Ouest, nous souhaitons toutefois souligner que le dossier d'opportunité présenté par l'équipe de l'ARTM, du MTMD et de la Ville de Montréal omet de reconnaître l'opportunité clé qui est de relier l'ensemble des pôles d'économie, d'emploi et de divertissement du centre ouest de l'île, plutôt que de relier le grand Sud-Ouest au centre-ville uniquement.

En effet, nous jugeons que ces autres projets structurants d'intérêt régional et prioritaire pour nos citoyens sont négligés quant à leur planification et à leur mise en œuvre. Le projet Cavendish est particulièrement important puisqu'il constituerait un nouvel axe structurant nord-sud essentiel pour le centre ouest de l'île de Montréal. Alors que les documents de planification régionale (SAD, PPPMADR) font référence à ces projets, ils ne sont ni inscrits au *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ni sont-ils traités de façon prioritaire par les instances responsables de leur planification. Par exemple, au Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM, le projet Cavendish est « à considérer » (p. 87), mais on n'y accorde pas une importance prioritaire.

## PRIORITÉ DES PROJETS ET DES INTERVENTIONS DANS LE CENTRE OUEST DE L'ÎLE

Alors que le projet du grand Sud-Ouest fait actuellement l'objet d'une vaste démarche d'études et de consultations, il existe deux importants secteurs de planification stratégique dans le centre ouest de l'île pour lesquels la planification des transports est négligée : les secteurs Namur-De La Savane et Côte-de-Liesse. Ces secteurs en plein essor font face à plusieurs défis puisque leur planification et leur aménagement doivent rétroactivement prévoir une desserte adéquate en transport collectif, chose qui n'a pas été prévue ni financée en amont par les instances responsables. Le secteur Lachine-Est, quant à lui, est actuellement présenté avec 6 scénarios potentiels de transport collectif structurant pour desservir son territoire dans les années à venir.

- **Recommandation #1** : L'étude d'opportunité en cours par l'ARTM et ses partenaires devrait non-seulement être axée sur relier le grand Sud-Ouest au centre-ville de Montréal, mais aussi sur l'idée de relier l'ensemble des pôles d'économie, d'emploi et de divertissement du centre ouest, afin de bénéficier à un plus grand nombre.

Comme illustré sur la carte ci-après, la plupart des secteurs de planification stratégique identifiés au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)* se trouvent dans le centre-ouest de l'île. Ces derniers sont mal desservis en transports collectifs alors que des développements majeurs y ont été construits ou sont en cours de développement, notamment le Triangle, le quartier Royalmount et l'Écoquartier Namur-Hippodrome. Ces deux projets en particulier feront l'objet d'une intensification urbaine, ou y sera développée une nouvelle offre dense et attrayante en habitation, en emplois et en divertissement. La densification en cours dans ces secteurs doit être soutenue par une offre structurante de transport collectif, faute de cela, ils contribueront aux embouteillages et à l'émission de GES.

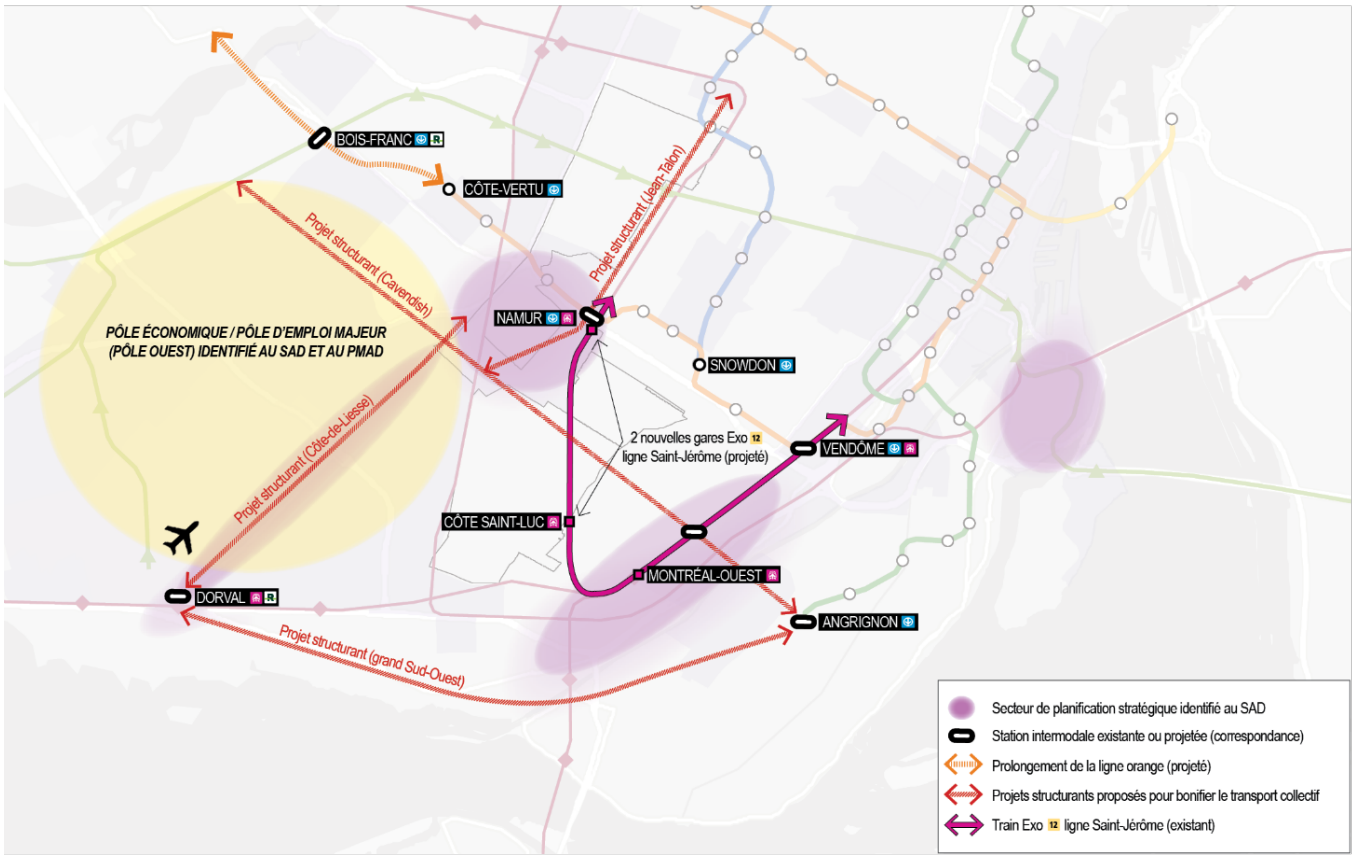



**Figure 1. Illustration des liens stratégiques prioritaires à consolider**

L'ARTM, de concert avec l'agglomération, devrait exiger des promoteurs qu'ils contribuent à des solutions de transport collectif qui soutiennent et améliorent leurs projets. Un tel scénario serait gagnant-gagnant, pour l'ARTM qui prendrait en charge une partie des coûts de l'ajout du transport en commun, pour les promoteurs qui pourraient construire plus densément et rendre leurs projets plus attrayants, pour les municipalités qui auraient un meilleur transport collectif sur leur territoire, et pour les résidents qui pourraient y accéder. Dans d'autres régions comme Cambridge, au Massachusetts, ce programme fonctionne et devrait servir de modèle. Voir l'ordonnance sur la gestion de la demande de stationnement et de transport sur la réduction des déplacements de véhicules de la ville de Cambridge, Massachusetts.

- **Recommandation #2** : Introduire et mettre en œuvre des règles, des lignes directrices et des programmes pour inciter les promoteurs à fournir et à financer des solutions de transport le long des principaux corridors de transport.

Le secteur Namur-De la Savane (« NDLS ») est un de ces secteurs d'activités et de planification stratégique désignés par le SAD, en raison de l'importance des enjeux liés à sa transformation, à la superficie des terrains à consolider ou à transformer et des projets d'infrastructures auxquels il est associé.

En plus des milliers d'emplois engendrés par les commerces et industries du secteur, il y a des projets en développement ou en voie de développement qui ont déjà attiré des centaines de millions de dollars d'investissement, entre autres, les projets du Triangle et du Westbury à CDN-NDG, le site du Carré Décarie à CSL, le projet Royalmount à Mont-Royal et le projet Cité Midtown à Saint-Laurent. De plus, au cœur du secteur NDLS on retrouve l'ancien Hippodrome qui est priorisé par l'agglomération compte tenu de l'importante capacité d'accueil pour réaliser 6 000 logements, dont une part importante de logements sociaux et abordables et pour les familles. L'enjeu principal pour ce secteur en transformation est la congestion routière, puis il a été maintes fois reconnu qu'il est urgent de désenclaver le secteur par le prolongement du boulevard Cavendish axé sur le transport collectif et actif.

De plus, la densité résidentielle qui longe actuellement l'axe Cavendish permet de justifier l'implantation d'un réseau de transport collectif structurant le long de cet important axe nord-sud, tel qu'évoqué par Jean-François Lefebvre lors de sa présentation du 23 janvier 2024 : *« Un grand virage tramway, clé du projet structurant du Grand Sud-Ouest »* (illustré ci-après).

**Figure 2. Carte extraite de la présentation de Jean-François Lefebvre (23 janvier 2024)**

À cet effet, il est à noter que l'ARTM n'accorde pas suffisamment de priorité à la poursuite de ces objectifs. Bien qu'il figure au rapport du groupe de travail Namur-De la Savane (Junca Adenot, 2019) tel qu'illustré à la figure 3 ci-après, puis qu'un avis de projet ait été déposé au ministère de l'Environnement en vue de son étude par le *Bureau d'audiences public en environnement (BAPE)*, l'intention même de mener à terme ce projet prioritaire n'est pas spécifiée par les autorités responsables.

- **Recommandation #3** : Assurer l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif dans l'axe nord-sud Cavendish, puis le relier aux futurs projets du grand Sud-Ouest, Côte-de-Liesse et Jean-Talon (tramway).

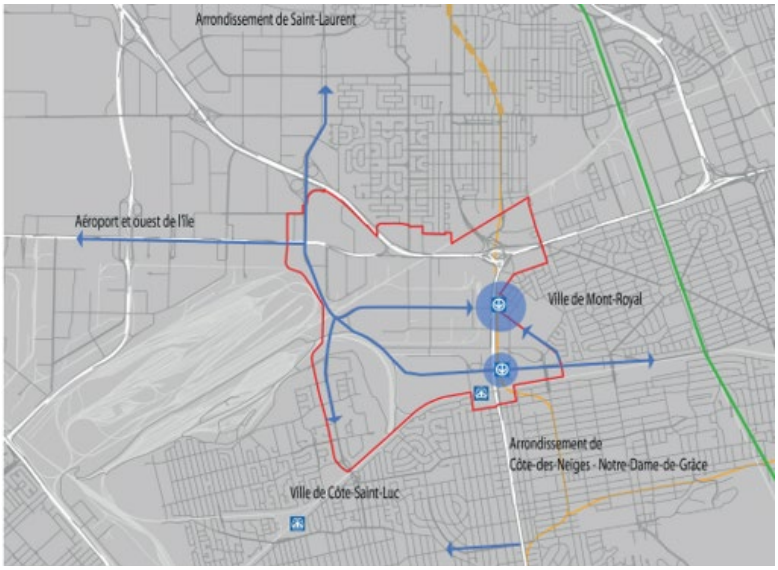



**Figure 3. Pistes de solution en transport collectif pour le secteur Namur-De la Savane (Junca Adenot, 2019)**

Il est à noter que le projet Cavendish est nécessaire pour créer un lien structurant nord-sud qui bénéficierait l'ensemble de la communauté métropolitaine. Ce projet permettrait de relier plusieurs villes et arrondissements à un pôle d'emploi majeur, soit le secteur industriel Saint-Laurent/Dorval, ainsi que de désenclaver plusieurs projets de redéveloppement tels que Royalmount et le futur écoquartier Namur-Hippodrome. Il est nécessaire que cet axe soit desservi par des réseaux de transports collectifs et actifs, tels que le *Réseau express vélo (REV)* et le projet de corridor vert qui reliera le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon, ce dernier étant financé en partie par Hydro-Québec. Pour assurer le transfert modal de l'auto solo vers les transports actifs et collectifs, il faut un réseau qui relie plusieurs points stratégiques, permettant aux usagers d'accéder à toutes les parties de l'île et à ses rives nord et sud.

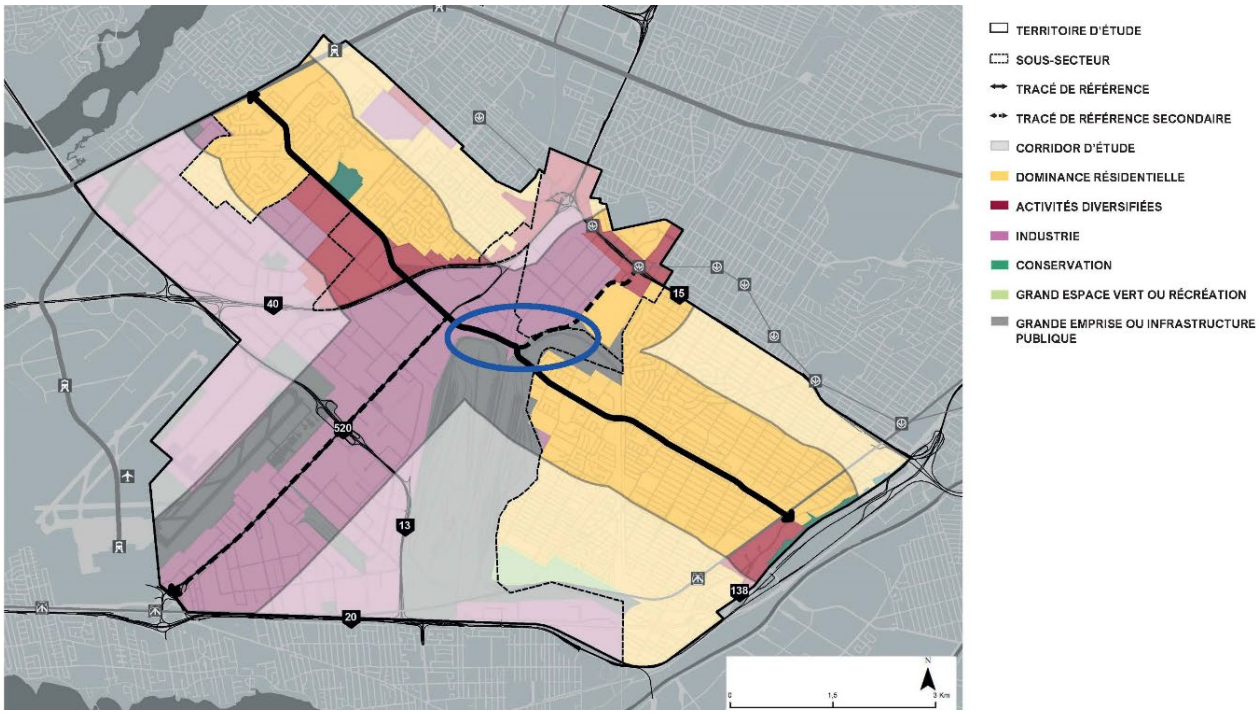



**Figure 4. Localisation stratégique du projet Cavendish (Avis de projet – Raccordement de l'axe Cavendish, 2022)**

## MIEUX EXPLOITER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES À PORTÉE DE MAIN

L'étude d'opportunité qui est en cours de réalisation par le bureau d'études de l'ARTM omet également de reconnaître le potentiel d'ouvrir deux nouvelles stations de train de banlieue Exo sur le tracé actuel de la ligne 12 (Saint-Jérôme), soit une à proximité du futur écoquartier Namur-Hippodrome, puis l'autre à proximité du Centre commercial Côte Saint-Luc. À cet effet, il est à noter que des études confirmant la faisabilité de ces projets ont déjà été réalisées par Exo (voir la documentation en annexe). Ces bonifications proposées au réseau existant permettraient de desservir et de désenclaver des quartiers établis dans le centre ouest de l'île, tels que Côte Saint-Luc, Montréal-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce et Hampstead, puis de les relier au grand Sud-Ouest.

- **Recommandation #4** : Ajouter deux nouvelles gares de train le long de la ligne EXO 12 Saint-Jérôme (au Carré Décarie-Hippodrome, et au Centre commercial Côte Saint-Luc), afin d'exploiter au maximum des infrastructures existantes.

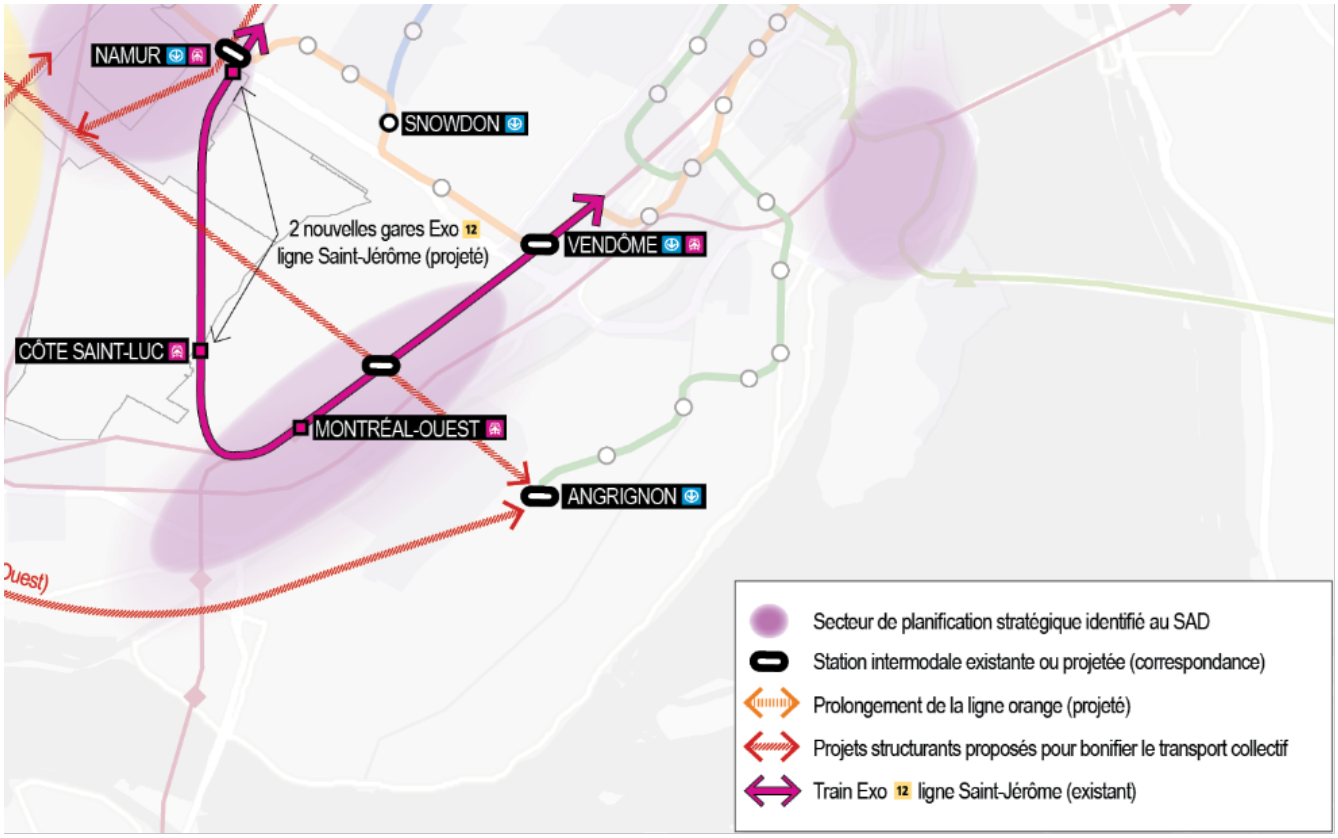



**Figure 5. Proposition d'ajouter deux gares de train EXO sur la ligne 12 (Saint-Jérôme)**

## TABLEAU SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

| RECOMMANDATION #1 |
|---|
| L'étude d'opportunité en cours par l'ARTM et ses partenaires devrait non-seulement être axée sur relier le grand Sud-Ouest au centre-ville de Montréal, mais aussi sur l'idée de relier l'ensemble des pôles d'économie, d'emploi et de divertissement du centre ouest, afin de bénéficier à un plus grand nombre. |
| **RECOMMANDATION #2** |
| Introduire et mettre en œuvre des règles, des lignes directrices et des programmes pour inciter les promoteurs à fournir et à financer des solutions de transport le long des principaux corridors de transport. |
| **RECOMMANDATION #3** |
| Assurer l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif dans l'axe nord-sud Cavendish, puis le relier aux futurs projets du grand Sud-Ouest, Côte-de-Liesse et Jean-Talon (tramway). |
| **RECOMMANDATION #4** |
| Ajouter deux nouvelles gares de train le long de la ligne EXO 12 Saint-Jérôme (au Carré Décarie-Hippodrome, et au Centre commercial Côte Saint-Luc), afin d'exploiter au maximum des infrastructures existantes. |

# ANNEXES

# Étude d’opportunité

## Gares Côte Saint-Luc

09

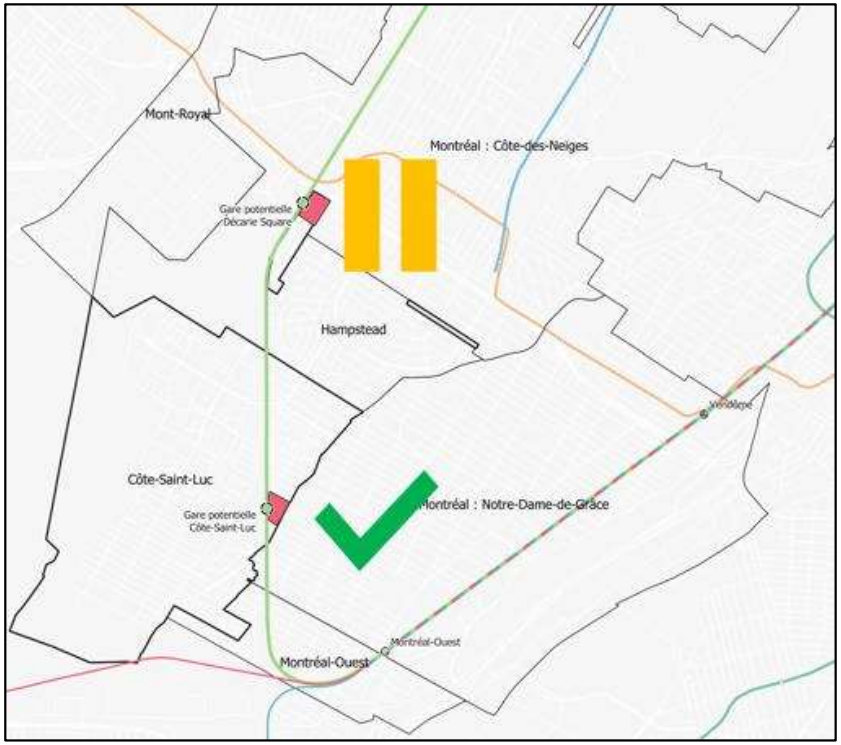
FÉVRIER 2023

# Plan de la présentation

- Historique du projet et objectif de la rencontre
- Analyse complémentaire en hors-pointe
- Discussion

# Historique du projet et objectif

- Évaluation du potentiel de deux gares sur le territoire de Côte-Saint-Luc
- Recommandation de poursuivre l'analyse pour la gare CSL
- Volonté de l'ARTM d'étudier d'autres options de mobilité (sans calendrier)
- Analyse de bonifications de service en hors-pointe (présentée à l'ARTM)



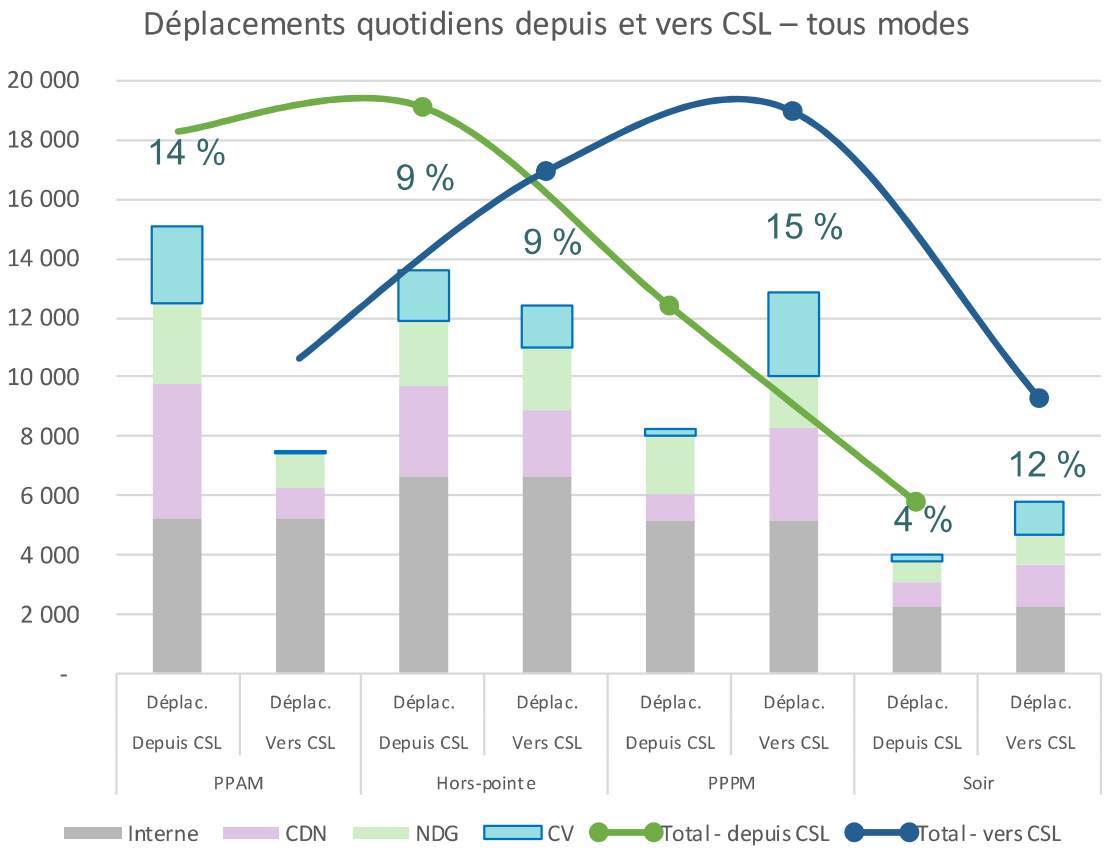

**Objectifs :**

- Présenter l'analyse complémentaire hors-pointe
- Discuter des prochaines étapes

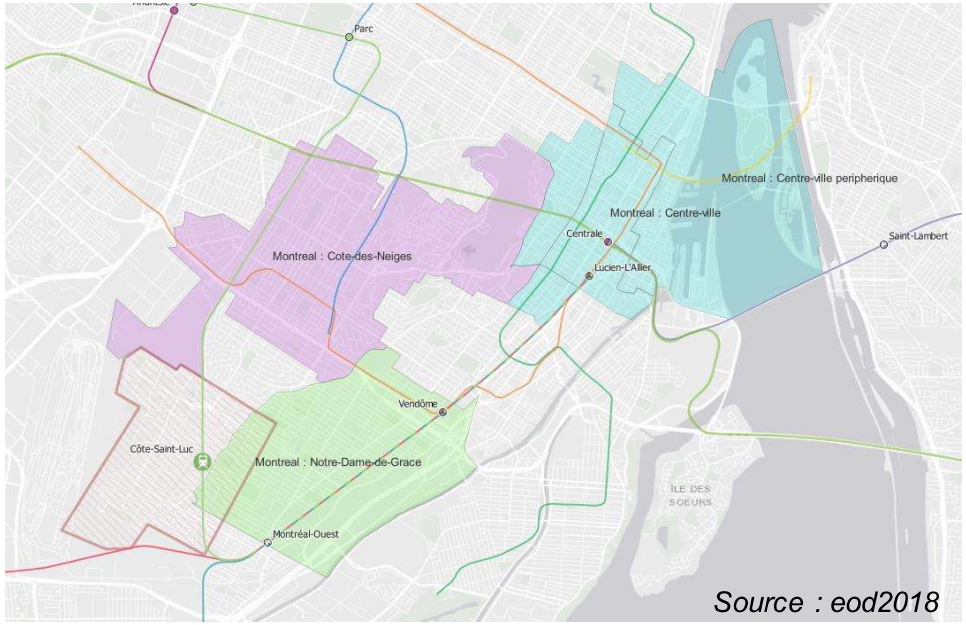
# Analyse complémentaire hors pointe

# Analyse complémentaire hors pointe

## Dynamique des déplacements




- Déplacements pendulaires AM vers le Centre-Ville et PM vers Côte Saint-Luc
- Potentiel vers le Centre-Ville et vers Côte Saint-Luc en hors pointe




*Source : eod2018*

# Analyse complémentaire hors pointe

## Potentiel d'achalandage

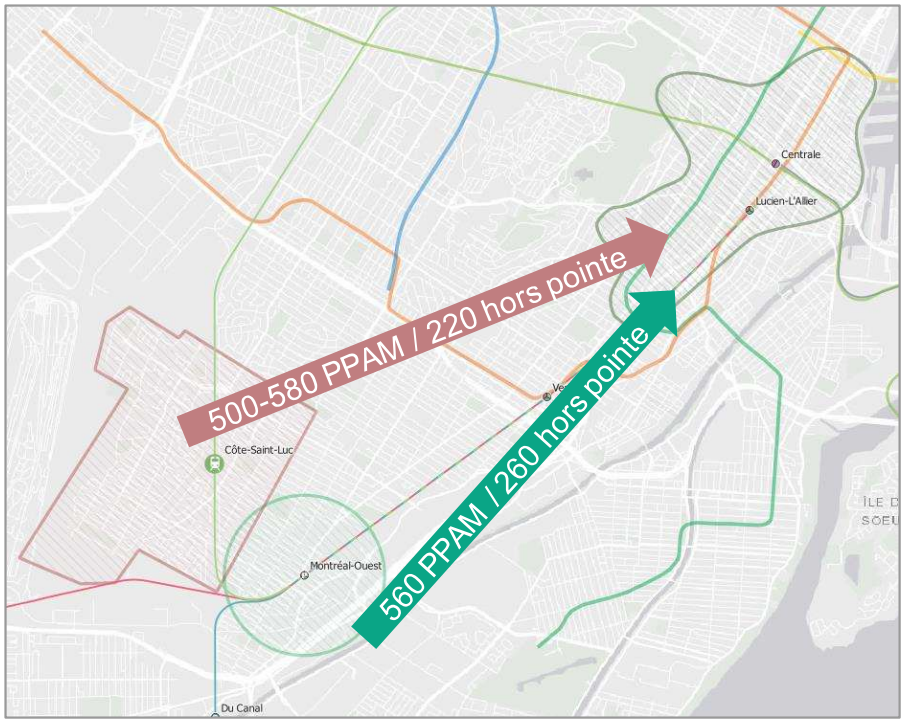
**Potentiel d'achalandage à destination du centre-ville :**

- 500 – 580 montants en PPAM (soit 27 % des déplacements TC)
- 220 montants en Hors Pointe (soit 19 % des déplacements TC)

+ Effet de l'ajout de service à la gare Montréal-Ouest

+ Effet de la refonte tarifaire (titre tous modes) facilitant les alternatives TC

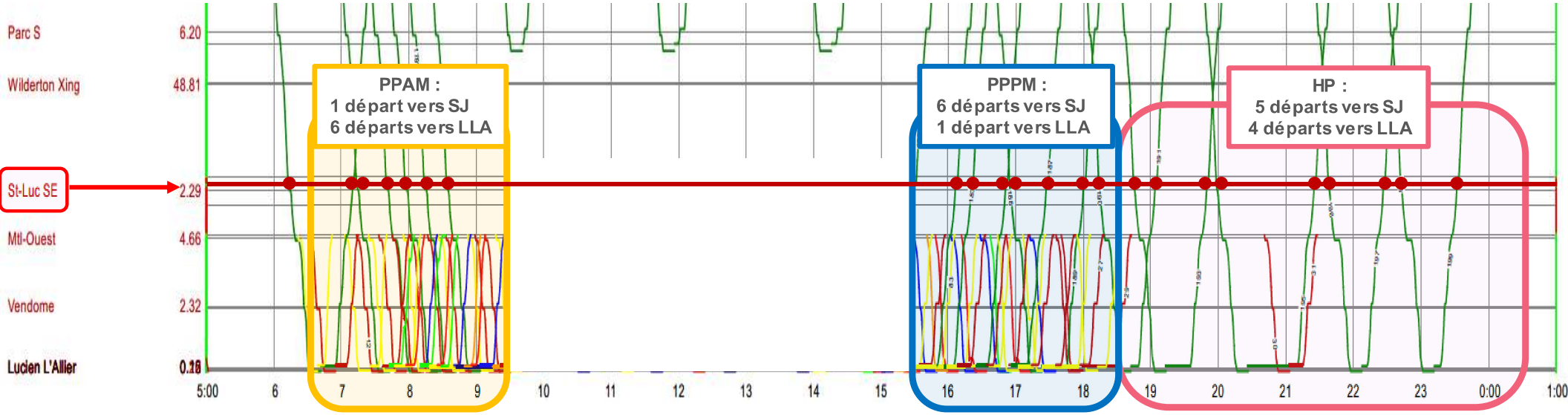
+ Développements immobiliers / densification du quartier



# Analyse complémentaire hors pointe

## Offre de service actuelle

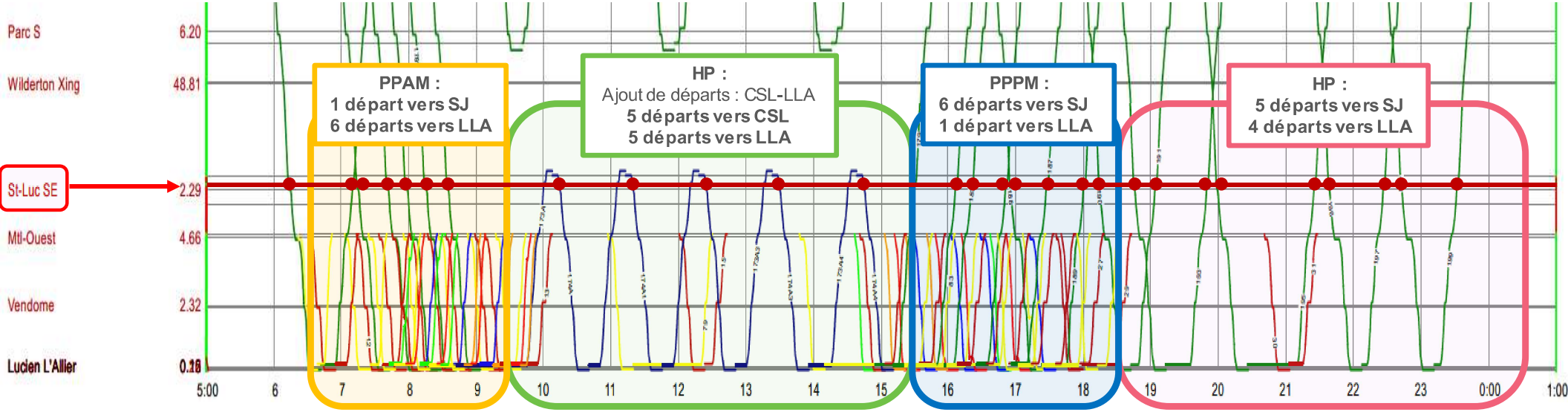
- **Service actuel** de la ligne exo2 Saint-Jérôme
  - Départs principalement en pointe AM direction LLA et en pointe PM direction SJ
- **Infrastructures ferroviaires minimales** nécessaires



# Analyse complémentaire hors pointe

## Service potentiel en hors pointe jour

- **Navette ferroviaire** entre Côte-Saint-Luc et Lucien-L'Allier en hors-pointe jour
  - Espacement de **65 minutes** entre les trains
  - Aucune infrastructure supplémentaire



# Analyse complémentaire hors pointe

## Enjeux et contraintes du service hors pointe

**Acceptation du CP**

- Les trains de la navette Côte-St-Luc augmentent le trafic de passagers pouvant être en **conflit avec la circulation de trains du CP**, notamment à **l'entrée/sortie du triage** de Côte-St-Luc
- Les **améliorations** proposées aux **infrastructures ferroviaires** devraient annuler tout impact sur le trafic CP

**Ajout de trains sur les passages à niveau à Montréal-Ouest**

- Les trains de la navette Côte-St-Luc **augmentent le trafic** en période hors-pointe seulement
- Le **déplacement** de la **gare Montréal-Ouest** et la **fermeture de passage à niveau** pourraient être requis par Transport Canada

**Coûts d'exploitation**

- L'ajout de la navette Côte-St-Luc engendrera des coûts additionnels :
  - Équipages de trains
  - Carburant
  - Droits de passages (CP)

# Discussion

# Discussion

- **exo** a démontré le potentiel de la gare

- En attente de validation de l'**ARTM** qui souhaite analyser d'autres solutions de mobilité (Grand Sud-Ouest, refonte STM, etc.)
  - Le calendrier est incertain
  - Pour **exo** la poursuite du projet est en attente

- À la suite de l'approbation de l'ARTM :
  - Consultation des autres parties prenantes (CP, Hydro, STM)
  - Évaluation de la faisabilité technique du projet (notamment les passerelles)
  - Analyse financière

# Implantation d'une nouvelle gare Côte-St-Luc

## Rencontre de discussion

11

MARS 2021

# Création d'exo et gouvernance métropolitaine

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

AMT
CIT Laurentides
CIT La Presqu'île
CIT Roussillon
Bus plus qu'un bus
RTCR
MRC de Marguerite-D'Youville
urbis
CIT Vallée du Richelieu
C.I.T.H.S.L.
CIT Le Richelain
CIT Sorel-Varennes
CITSO
Sainte-Julie

exo

# Cheminement classique d'un projet de gare

**Études préliminaires**
- Recension des besoins
- Étude d'opportunité

**Conception préliminaire**
- Faisabilité
- Avant-projet préliminaire, incluant
  - Normes MTQ
  - Normes ferroviaires
  - Normes exo
  - Règlementation municipale
  - Volet environnemental, etc.

**Conception détaillée**
- Avant-projet définitif
- Plans et devis

**Réalisation**
- Permis et autorisation
- Financement
- Construction

**MES**

Réalisé par exo en collaboration avec ses partenaires

**Activités complémentaires**
- Consultation et ententes avec les partenaires
- Acquisition des terrains par exo
- Démarche pour les autorisations environnementale
- Consultations citoyennes
- Gestion des utilités publiques
- Planification du service train et de rabattement

# Financement type d’une gare

Pour tous projets dont le montant est inférieur à 50M$:

- Le projet doit être inscrit au plan des immobilisations d’exo (PDI) approuvé par l’ARTM et doit être inscrit au plan des immobilisations en transport collectif du MTQ (PITC)
- Une demande d’autorisation finale doit avoir été déposé au MTQ pour le financement avant la réalisation des travaux
- Le financement est d’environ 75% selon les programmes en vigueur

# Portrait ligne Saint-Jérôme

**Longueur de la ligne:** 55,1 km.

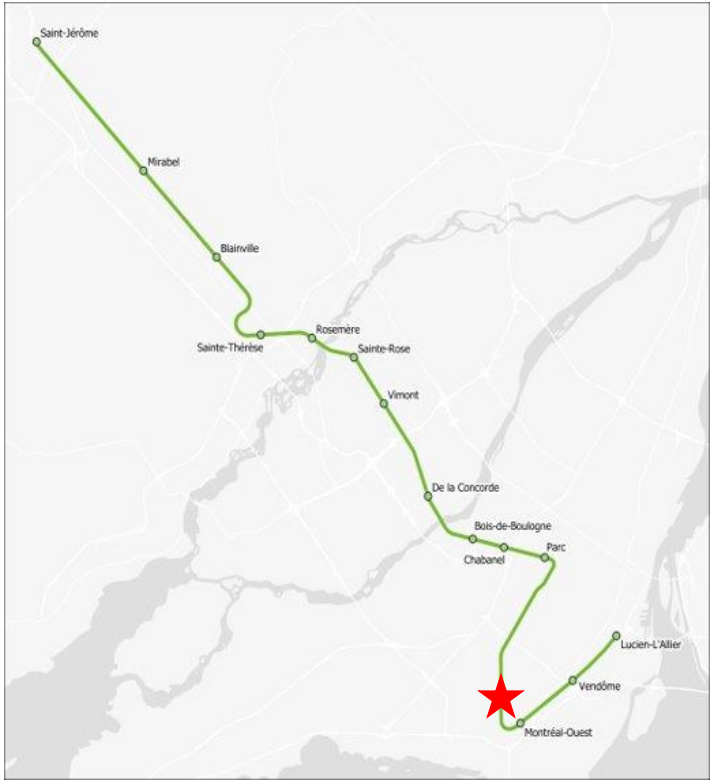
**Propriété** :
28,2 % exo, 71,8 % CP (56 % de la ligne est partagée avec les trains de marchandises).

**Temps de parcours total:** 90 minutes (Saint-Jérôme/Lucien-L'allier).

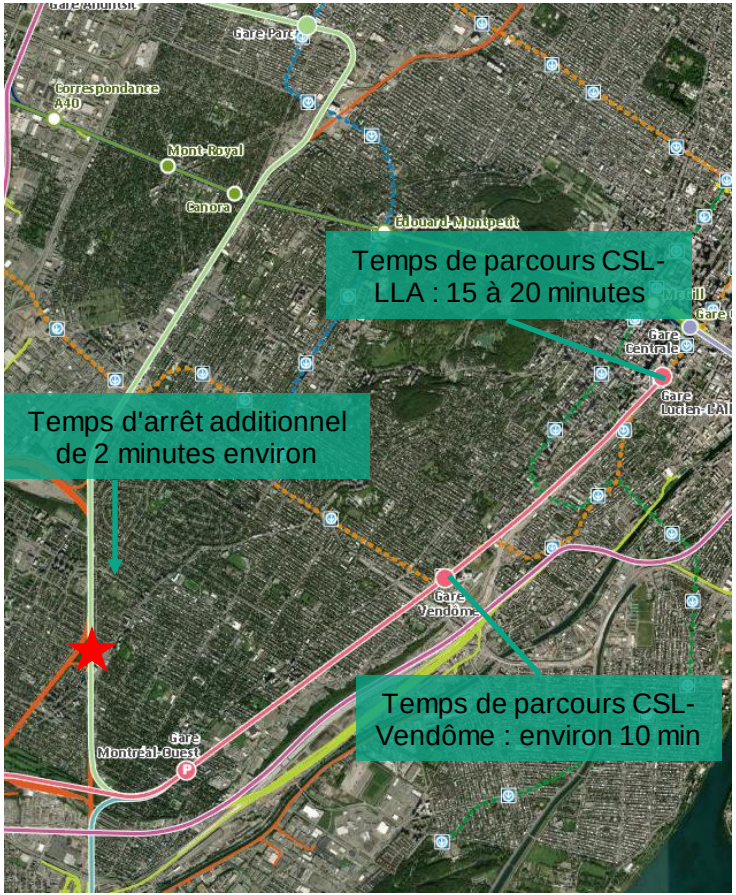
**Nombre de gares :** 14

**Nombre de départs :**
• Direction Lucien-L'Allier : 6 départs en PPAM, 3 départs en hors pointe (Parc), 3 départs PPPM et 3 départs le soir.
• Direction Saint-Jérôme : 1 départ en PPAM, 3 départs en hors pointe (Parc), 6 départs en PPPM et 5 départs le soir.

**Achalandage annuel et croissance moyenne:**
• Achalandage annuel en 2019 de 3 457 600 passagers (8000 quotidiens environ en PPAM).
• Évolution moyenne annuelle de 4,1% depuis 2005 et 5,2% depuis 2010.



# Portrait ligne Saint-Jérôme




**Pointe AM**
**12-sept-19**

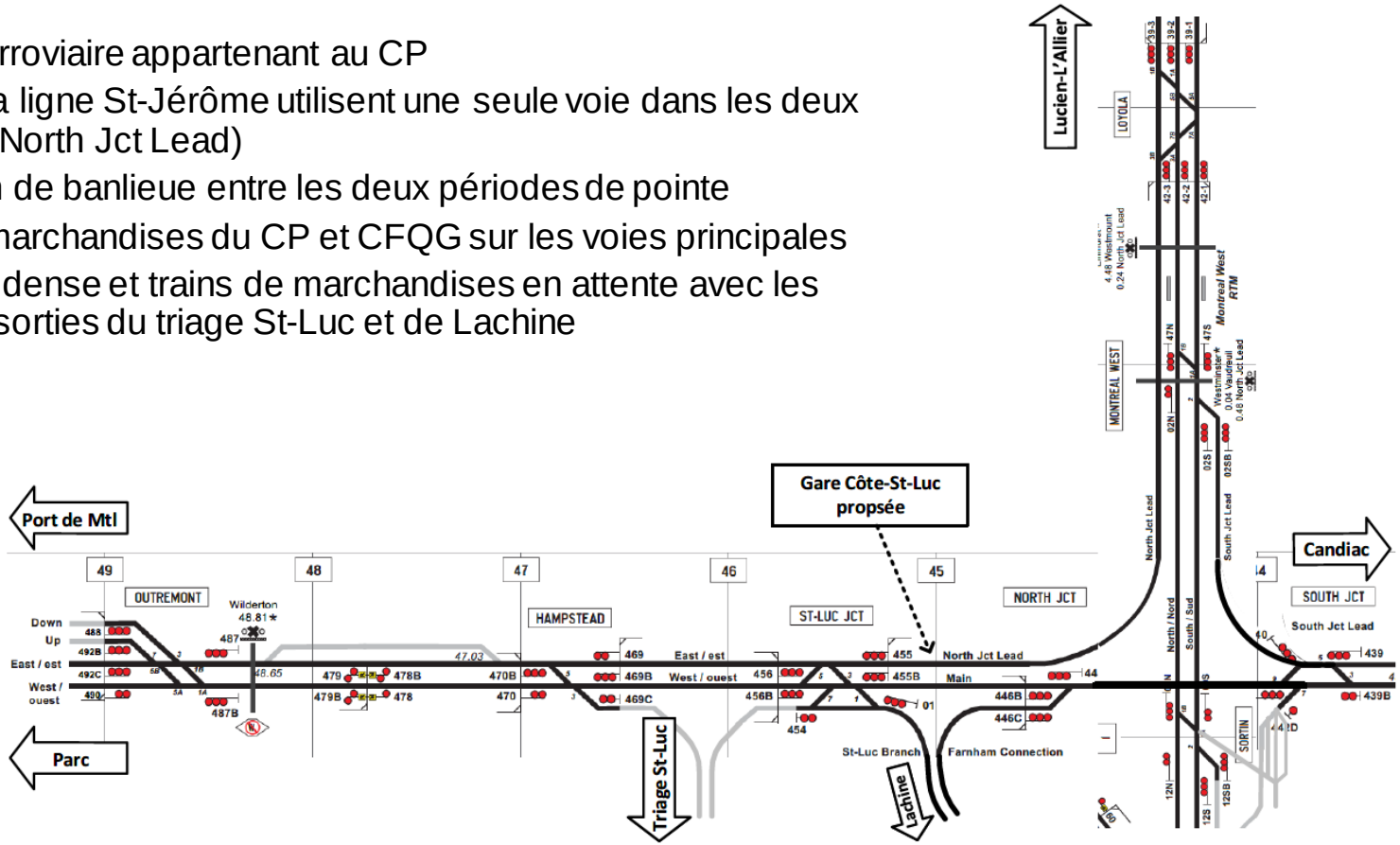
| | |
|---|---|
| | **exo2 Saint-Jérôme** |

| | |
|---|---|
| | **Direction Montréal** |

| GARES | | TOTAL M | TOTAL D | Corrigé charge |
|---|---|---|---|---|
| **Saint-Jérôme** | | 1199 | 0 | 1199 |
| **Blainville** | | 1261 | 7 | 2453 |
| **Sainte-Thérèse** | | 1534 | 13 | 3975 |
| **Rosemère** | | 1353 | 8 | 5320 |
| **Sainte-Rose** | | 1238 | 27 | 6530 |
| **Vimont** | 37% de descentes | 782 | 28 | 7285 |
| **De la Concorde** | | 292 | **2685** | 4891 |
| **Bois-de-Boulogne** | | 87 | 384 | 4594 |
| **Chabanel** | 43% de descentes | 26 | 233 | 4387 |
| **Parc** | | 85 | **1888** | 2584 |
| ***Côte-Saint-Luc*** | | | | |
| **Montréal-Ouest** | | 164 | 445 | 2303 |
| **Vendôme** | | 7 | 620 | 1690 |
| **Lucien L'Allier** | | 0 | 1690 | 0 |
| | | 8028 | 8028 | |

# Contraintes ferroviaires du corridor

- Emprise ferroviaire appartenant au CP
- Trains de la ligne St-Jérôme utilisent une seule voie dans les deux directions (North Jct Lead)
- Aucun train de banlieue entre les deux périodes de pointe
- Trains de marchandises du CP et CFQG sur les voies principales
- Circulation dense et trains de marchandises en attente avec les entrées et sorties du triage St-Luc et de Lachine



# Prochaines étapes proposées

Étude d'opportunité exo *Gare Côte-Saint-Luc* pour T3 2021 :

- Études transport
  - Offre de service considérée
  - Estimation d'achalandage à la gare (incluant effets développements immobiliers)
  - Effets réseaux
- Contraintes ferroviaires haut-niveau
- Coûts haut-niveau

Maintien des discussions en parallèle