



La Chambre de commerce de l'**Ouest-de-l'Île** de Montréal
The **West Island** of Montreal Chamber of Commerce

MÉMOIRE

Projet de Réseau électrique métropolitain (REM) proposé par CDPQ-Infra

Mémoire déposé par La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal

Présenté au secrétaire du BAPE
Attn. Mme Caroline Cloutier

L'intérêt de notre Chambre par rapport au projet de Réseau électrique métropolitain (REM)

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) a récemment annoncé le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) qui bonifierait l'offre en transport en commun dans l'ouest de l'île de Montréal, entre autres. En effet, ce train léger électrique et entièrement automatisé possédera 7 stations sur le territoire de l'ouest de l'île de Montréal. Il répondra à une problématique soulevée fréquemment, soit le manque d'infrastructure dans le centre du territoire.

À propos de La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal

La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal (la « CCOIM ») est la voix de la communauté des affaires de l'ouest de l'île. Depuis sa création en 1978, la CCOIM se donne pour mission d'encourager et de promouvoir le développement de sa communauté d'affaires. Son territoire comprend : Lachine, L'Île-Bizard/Sainte-Geneviève, Pierrefonds/Roxboro, Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, L'Île-Dorval et Kirkland.

Ainsi, les objectifs de la CCOIM sont de :

- Réunir les gens d'affaires de l'ouest de l'île de Montréal et leur fournir des occasions de travailler ensemble et de contribuer ainsi au développement industriel, commercial et économique de la région;
- Représenter les intérêts des membres de la Chambre vis-à-vis des instances gouvernementales et publiques;
- Encourager la formation et la coopération avec les dirigeants de ses secteurs;
- Mettre sur pieds et promouvoir des occasions de réseautage pour ses membres;
- Faire connaître l'ouest de l'île par une participation active aux activités régionales, provinciales, nationales ainsi qu'aux différents comités et conseils d'administration régionaux;
- Offrir de la formation sur une variété de sujets;
- Reconnaître l'excellence des entreprises locales.

NOTRE TERRITOIRE

L'ouest de l'île, avec près de 149 000 emplois, est un important générateur économique pour l'agglomération. Les 7 300 établissements de travail localisés dans l'ouest de l'île correspondent à plus du dixième des établissements de l'île de Montréal.

À titre de partenaire stratégique pour le développement socioéconomique de l'ouest de l'île de Montréal, la CCOIM tient à apporter son plein soutien au projet de *Réseau électrique métropolitain (REM)*.

L'ouest de l'île réunit un vaste éventail d'entreprises au sein de différentes industries. Sa communauté d'affaires, composée de petites et de moyennes entreprises, ainsi que de multinationales, a évolué de façon marquante. Au fil des ans, l'ouest de l'île s'est forgée une place de choix dans plusieurs secteurs de l'économie y compris l'aérospatiale, les sciences de la vie, les technologies de l'information et les télécommunications ainsi que la recherche et le développement. Les entreprises y trouvent une main d'œuvre ayant un des plus hauts niveaux taux de diplomation universitaire (29 %) et de bilinguisme (70 %) par rapport aux autres régions de la province.

En raison du profil des industries qui y sont établies et du nombre important d'entreprises en croissance sur son territoire, l'ouest de l'île de Montréal doit compter sur un réseau de transport en commun fiable et vaste pour supporter cette croissance.

En effet, en termes de développement, l'ouest de l'île de Montréal constitue un pôle d'attraction pour de nouvelles entreprises. Le secteur possède un important potentiel, tant par les nombreux terrains à vocation industrielle ou commerciale disponibles que par sa situation idéale au cœur d'un réseau routier étendu et à proximité de l'aéroport international Montréal-Trudeau.

À titre d'exemples, quelques projets d'expansion ou d'implantation qui ont cours dans l'ouest de l'île et qui témoignent de la vitalité économique de la région :

Traffic Tech - établissement du siège social à Kirkland : Secteurs transport et logistique

La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal s'est réjoui à l'annonce de Traffic Tech, une entreprise internationale spécialisée en transport et en logistique, qui

déménage son siège social de Montréal à Kirkland dans l'ancien bâtiment de Merck Frost sur la Transcanadienne. Plus de 500 employés y déménageront pour répondre à la croissance exceptionnelle de l'entreprise. Traffic Tech prendra possession de quatre des cinq étages de l'édifice en novembre 2016 avec une option d'occupation sur l'ensemble du bâtiment d'ici mars 2017.

Galderma – projet d'expansion : Secteur des sciences de la vie

La CCOIM félicite le projet d'expansion de 46 M\$ de Galderma, une entreprise qui offre des solutions novatrices en matière de produits dermatologiques depuis plus de 30 ans, située à Baie-D'Urfé. Soixante-cinq emplois spécialisés s'ajouteront aux 315 emplois actuels, ce qui constitue une excellente nouvelle pour la main d'œuvre du territoire.

Medtronic CryoCath – projet d'expansion : Secteur des sciences de la vie

La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal salue le projet d'expansion de 10,7 M\$ de Medtronic CryoCath, basée à Pointe-Claire. L'expansion de Medtronic qui œuvre dans le secteur des technologies médicales depuis 60 ans permettra de regrouper les activités de ses 400 employés en un seul site et de créer près de 50 emplois de plus, sur trois ans.

Cogeco – premier centre de données au Québec à Kirkland : Secteur des communications

Cogeco Services Réseaux, la filiale de Cogeco, a acheté pour 8,3 M\$ l'ancien immeuble occupé par Hewlett Packard sur l'autoroute transcanadienne à Kirkland, dans l'ouest de l'île de Montréal. Le centre de données occupe 100 000 pieds carrés et constitue le plus important de Cogeco sous un seul toit. Selon l'entreprise, « Des sources d'énergie généreuses et fiables, ainsi qu'un climat frais pendant la majeure partie de l'année font de l'île de Montréal un emplacement idéal pour héberger le nouveau centre de données ».

Aéroport Montreal-Trudeau à Dorval

Aéroports de Montréal (ADM) a récemment inauguré officiellement une nouvelle aile internationale dans l'aéroport Montréal-Trudeau. L'aéroport détient 28 000 salariés, ce qui constitue l'un des employeurs les plus importants du territoire, en plus d'avoir des projets d'envergure contribuant de façon significative à notre économie.

ENJEU ÉCONOMIQUE

Dans l'optique de demeurer compétitifs, les membres de la CCOIM ont exprimé comme enjeu l'importance de l'accessibilité à une masse plus vaste de travailleurs, grâce à un réseau de transport en commun répondant à une clientèle ne possédant par exemple pas de voiture. Cela dit, avec le manque actuel de transport collectif régulier les soirs et la nuit, il devient difficile de gérer cet enjeu. Actuellement, une des solutions mise en place par ceux-ci est l'offre d'un service de navette à leurs employés entre les parcs industriels et le terminus d'autobus du centre commercial Fairview, à Pointe-Claire. Bien entendu, cette solution représente des coûts importants et directs aux employeurs.

Par ailleurs, ce projet de train permettra à l'Aéroport Montréal-Trudeau de se lier directement au centre-ville, un besoin qui était criant depuis plusieurs décennies. Cela nous placera enfin dans la même position des autres aéroports internationaux aux quatre coins du monde. Ce service de navette augmentera l'offre de service pour les clients de l'aéroport (les passagers), ce qui aidera à stimuler l'économie au niveau local, montréalais, provincial et fédéral de par le tourisme et l'activité des entreprises.

Il fait partie des pratiques de la CCOIM de sonder leurs membres afin de déterminer la pertinence et l'importance de tout enjeu les affectant, ainsi que la communauté d'affaires de façon générale. Il en est de même pour le projet de train électrique REM.

Compte tenu de l'état du réseau de transport en commun et de l'infrastructure dans l'ouest de l'île, les résultats de notre sondage concernant ce projet seront sans aucun doute bien reçus. En effet, à la question « Quelle est votre position à l'égard de ce projet? », 95 % des répondants étaient en faveur, 2 % étaient contres et 3 % étaient indécis. La communauté d'affaires de l'ouest de l'île de Montréal est en faveur de ce projet pour la simple et bonne raison que le système de transport en commun actuel entrave une accessibilité vaste à des travailleurs dépendants de ce dernier pour leurs déplacements quotidiens. En fait, cette réalité est davantage évidente lorsqu'on constate les résultats à la question « Est-ce que la construction de cette nouvelle ligne de train serait bénéfique pour votre entreprise en ce qui concerne vos employés, vos clients ou vos fournisseurs? » : 80 % étaient tout à fait en accord.

Toutefois, bien que nos membres soient en faveur du projet, certains membres dont leur entreprise est située dans la Cité de Dorval et l'arrondissement de Lachine ont exprimé leurs préoccupations concernant le projet pour deux raisons :

- D'abord, comme nous le constatons avec le tracé préliminaire, Dorval et Lachine n'auront pas d'accès au nouveau train car les arrêts y sont inexistant. Alors que la CCOIM reconnaît que cette nouvelle ligne de train répondra à plusieurs enjeux dans l'ouest de l'île, cette absence de service pour ses membres dans ces régions néglige les parcs industriels vitaux qui s'y situent.
- Enfin, le REM pourrait potentiellement réduire le taux d'utilisation de la ligne de train actuelle dans Vaudreuil-Soulanges. Ceci pourrait avoir un effet négatif en ce qui a trait au maintien d'un budget limité à la suite d'une fermeture totale de la ligne de train de Vaudreuil-Soulanges. Ce scénario aura ensuite un impact négatif direct à Dorval et à Lachine ainsi que sur les utilisateurs du transport en commun des autres régions de l'ouest de l'île utilisant déjà la ligne de Vaudreuil-Soulanges.

Solutions possibles :

La CCOIM serait en faveur d'une solution pratique incluant Dorval et Lachine en y étendant la ligne proposée où :

- un nombre minimal d'arrêts seraient disponibles afin de maximiser l'utilisation dans ces deux municipalités;
- la prolongation du tracé proposé permettrait de voyager facilement entre le centre-ville de Montréal et le reste de l'ouest de l'île;
- une deuxième phase du réseau serait mise en place pour desservir la communauté d'affaires de Dorval et de Lachine et de leurs parcs industriels respectifs.

SOLUTION ÉCO-DURABLE

Avec l'accent mis sur des solutions tenant compte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la CCOIM est à l'aise de supporter le fait qu'il s'agira d'un train propulsé avec une source d'énergie verte, c'est-à-dire, l'électricité (provenant en plus d'une source hydro-électrique et non d'énergies fossiles). De plus, grâce au fait que nous possédons une abondance de cette source d'énergie, l'alimentation ne sera jamais un enjeu car Hydro-Québec assurera une capacité adéquate pour ce projet.

TRANSPORT EN COMMUN - ÉTAT DE LA PRÉSENTE SITUATION

Les réseaux de train de banlieue et d'autobus sont surtout orientés pour les déplacements entre l'ouest de l'île et le centre de la région métropolitaine de Montréal. Les parts modales du transport collectif sont déjà très élevées vers le centre-ville (55 %). À l'inverse, elles sont très faibles pour les déplacements internes dans l'ouest de l'île (autour de 8 %, selon les secteurs, en pointe matinale).

Autobus :

Le réseau des autobus pour l'ouest de l'île compte trois terminus, soit les terminus Fairview, Dorval et MacDonald.

L'emplacement du terminus Fairview est au centre de l'ouest de l'île, à proximité du boulevard Saint-Jean et de l'autoroute 40. Le terminus est saturé et présente des déficiences d'efficacité et de contrôle de mouvements. Advenant que le tracé proposé par la CDPQ-Infra pour le projet du train électrique, il est possible qu'un nouveau site pour ce terminus soit étudié.

Le terminus d'autobus de la gare de Dorval est situé à l'intersection des autoroutes 20 et 520, et avoisinant l'aéroport Montréal-Trudeau.

Le terminus MacDonald est situé à Sainte-Anne-de-Bellevue et en proximité des campus MacDonald de l'Université McGill et le Collège John-Abbott.

Le réseau d'autobus de la STM desservent plutôt les axes principaux est-ouest (autoroutes 20, 40, boulevard Pierrefonds) et nord-sud (boulevards Des Sources, Saint-Charles et Saint-Jean).

Le territoire est desservi par plusieurs lignes d'autobus mais quelques secteurs ne reçoivent pas le même niveau de service en termes de fréquence et de plages horaires (nuits).

À Lachine les services d'autobus présentent toutefois des limites, de plus en plus reconnues, notamment la fréquence peu élevée du service sur chaque ligne à l'extérieur des heures de pointe.

Voies réservées :

Pour faciliter le voyageur sur les axes nord-sud et est-ouest, la mise en place de voies réservées sur les autoroutes et les grandes artères de l'ouest de l'île répond au problème d'efficacité pour le service d'autobus.

Trains de banlieue :

Sur le territoire de l'ouest de l'île circulent deux lignes de trains de banlieue : celles de Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Hudson qui jouent un rôle important. Leur aire d'influence principale s'étale généralement dans un rayon de près d'un kilomètre autour de chaque station. Les zones d'emploi de l'ouest de l'île ne sont pas adéquatement desservies par ces deux lignes qui offrent une fréquence de service limitée.

La ligne Deux-Montagnes dessert principalement Dollard-des-Ormeaux, L'Île-Bizard, Roxboro et Sainte-Geneviève tandis que la ligne Vaudreuil-Hudson touche aux municipalités de Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Dorval, Kirkland, Lachine, Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue.

PROJETS ROUTIERS

Le comité des enjeux économiques de la CCOIM ont mis en lumière plusieurs projets routiers vitaux à l'amélioration de la circulation des employés et de la marchandise touchant son territoire :

Prolongement du boulevard Jacques-Bizard :

Ce projet vise à relier le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40 en créant un échangeur complet avec l'autoroute et un raccordement à la rue Stillview, au sud. Les membres de la CCOIM ont identifié l'ajout d'axes nord-sud comme solution pour augmenter l'efficacité du voyageur à l'intérieur du territoire.

Extension de l'autoroute 440 :

Pour les mêmes raisons de l'extension du boulevard Jacques-Bizard, le prolongement de l'autoroute 440, qui serait aménagé entre le boulevard Gouin ouest et l'autoroute 40 en forme de boulevard et raccordé aux boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon, serait une solution pour augmenter l'efficacité des axes nord-sud.

Raccordement du boulevard et de la rue Morgan :

Ce projet vise à améliorer l'accessibilité du secteur industriel de Baie-D'Urfé et à faciliter l'accès à la gare de train de banlieue. Réaménager l'échangeur avec l'autoroute 20 sera nécessaire.

Reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes :

Le pont de l'Île-aux-Tourtes représente le pont le plus achalandé quant à la circulation de marchandise entre le Québec et l'Ontario. Le ministère des Transports doit, soit moderniser le pont ou le remplacer. Peu importe leur décision, ces travaux auront un impact majeur sur la circulation de transit entre l'ouest de l'île et Vaudreuil-Soulanges.

L'échangeur Turcot :

Situé dans l'arrondissement Sud-Ouest, il représente un secteur automobile névralgique en reliant les autoroutes 15, 20 et 720, en plus de faciliter l'accès au pont Champlain. Il constitue également un lien essentiel entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

Il va sans dire que ce projet influencera la circulation dans l'ouest de l'île, notamment par son lien avec l'aéroport.

CONCLUSION

Le projet de *Réseau électrique métropolitain* de la CDPQ-Infra sera plus que bienvenu pour la communauté d'affaires de l'ouest de l'île car il permettra une couverture plus importante sur le territoire en complétant les lignes de train existantes (Vaudreuil-Soulanges et Deux-Montagnes). Cette nouvelle proposition de ligne de train représente un premier projet de transport en commun majeur.

LA POSITION DE LA CCOIM

- Considérant que les membres de la CCOIM doivent demeurer compétitifs grâce à l'accessibilité à une masse plus vaste de travailleurs dépendants du transport en commun pour tous leurs déplacements;
- Considérant que les lignes de train actuelles ne diffèrent pas de façon majeure de celles proposées, et que les besoins de la communauté d'affaires de l'ouest de l'île, incluant ceux de l'Aéroport de Montréal (l'aéroport Montréal-Trudeau) seront rencontrés;

- Considérant que l'horaire des lignes de train permettra une répartition équilibrée du transport de passagers vers l'intérieur et vers l'extérieur du territoire de l'ouest de l'île;
- Considérant qu'une solution pour répondre aux besoins de Dorval et Lachine soit étudiée afin qu'une deuxième phase de la ligne de train soit mise en place et ainsi permettre un accès aux passagers vers le centre-ville, mais également au reste de l'ouest de l'île;
- Considérant que, dans la structure des stations proposées, que l'accessibilité et la compatibilité de tous les modes de transports, notamment les autobus, les voitures, les vélos, et les piétons soit considérée;
- Considérant que, dans la structure des stations proposées, qu'un nombre suffisant de places de stationnement soit considéré;
- Considérant que, en tant que gestionnaire du projet, la CCOIM apprécierait recevoir des rapports réguliers et transparents quant à la progression de toutes les étapes du projet;
- Considérant que, la CDPQ-Infra respecte l'échéancier et le budget présenté à la consultation entre elle et la communauté d'affaires du printemps 2016;
- Considérant que la ligne de train proposée respectera les lois et les lignes directrices des normes environnementales;
- Considérant que la ligne de train proposée ne cause pas une réduction ou une fin de service de la ligne de train de Vaudreuil-Soulanges existante.

La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal appuie le projet de train électrique REM et considère que ce projet doit aller de l'avant pour le plus grand bénéfice des collectivités d'affaires de notre région.



Joseph Huza
Président, Directeur exécutif
La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal