



**Westmount**

Cabinet du maire  
Office of the Mayor

Westmount, 7 octobre 2010

Monsieur Michel Veilleux  
Vice-président Planification et innovations  
Agence métropolitaine de transport  
500 Place D'Armes, 25<sup>e</sup> étage  
Montréal (Qc.) H2Y 2W2

Monsieur,

Nous faisons suite à votre demande du 14 septembre dernier de vous faire part de nos idées et initiatives dans le cadre de l'exercice que vous avez entamé sur le positionnement stratégique du transport collectif métropolitain qui est en cours d'élaboration. Nous tenons à vous remercier d'avoir pensé à nous et c'est avec plaisir que nous vous transmettons le fruit de nos réflexions.

Ce plan stratégique permettra de mettre en œuvre une vision des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal pour les dix prochaines années. Il va sans dire que nous reconnaissons la valeur de votre démarche et nous favorisons, sans contredit, l'utilisation du transport en commun.

Nous souhaitons vivement que les observations dont nous vous faisons part puissent contribuer positivement à vos travaux.

Dans un premier temps, il y a lieu de tenir compte du contexte dans s'insère notre réflexion car celle-ci ne s'inscrit pas uniquement dans une problématique purement locale mais englobe tout autant les municipalités voisines et autres villes qui auront à vivre avec les impacts des décisions qui seront prises.

Tout comme les autres municipalités concernées, la ville de Westmount et ses citoyens auront à composer avec des inconvénients et nuisances importantes au cours des prochaines années avec la construction du Centre universitaire de santé McGill (« CUSM ») et le projet de réfection de l'échangeur Turcot. Ces deux projets d'infrastructure majeur ajouteront énormément de trafic, de bruit et de pollution dans notre ville. Nos grandes artères telles Sherbrooke, Sainte-Catherine et The Boulevard - sans mentionner nos artères nord-sud - serviront d'exutoire à la circulation, déjà très dense, lors des travaux, augmentant d'autant la circulation dans nos quartiers. Nous considérons que nos citoyens font déjà preuve de beaucoup d'altruisme pour composer avec de telles situations et que, dans les circonstances, nous ne pouvons leur en demander plus.

.../2

Depuis quelques années, nous constatons que de nombreux efforts ont été déployés afin d'étendre le réseau des trains de banlieue bien au-delà des limites territoriales de l'île de Montréal et même de la Région métropolitaine de recensement. Nous croyons que ce type de mesures de configuration en étoile a eu pour effet malheureux de favoriser l'étalement urbain et ce, au détriment des communautés locales que nous souhaitons unies et fortes. Nous déplorons cette situation et recommandons l'élaboration d'un plan directeur qui fasse fi du contexte territorial pour se concentrer sur les enjeux structurels des stratégies proposées.

Le déploiement accéléré du réseau de trains de banlieue a évidemment eu pour conséquence d'augmenter significativement le nombre et la fréquence des trains circulants sur les voies du CP. Nos évaluations nous indiquent que les ajouts prévus par l'Agence métropolitaine de transport (« AMT ») à l'ensemble du réseau de trains de banlieue au cours des prochaines années ajoutés à la probable mise en route d'une navette entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal auront pour effet d'augmenter le trafic ferroviaire sur ce tracé à un niveau cinq fois plus élevé que ce que l'on observait au début des années 2000. Cette croissance est pour le moins énorme et ne sera pas sans conséquence pour notre collectivité. Depuis quelques années, la hausse constante du trafic automobile et ferroviaire dans notre secteur donne l'impression à nos citoyens d'être le point de chute ultime de toutes ces initiatives et surtout, d'avoir à en assumer la majeure partie des inconvénients. C'est pourquoi nous sommes d'avis que les citoyens de Westmount tout comme ceux des autres villes font déjà amplement leur part. Il n'est donc pas étonnant de constater que l'intention annoncée par l'AMT d'améliorer significativement l'offre de service et donc, le nombre et la fréquence des trains, n'est pas de nature à les rassurer.

En ce qui concerne le projet de la ligne Vaudreuil/Hudson, le projet de l'AMT poursuit deux objectifs, à savoir augmenter le service aux résidents de l'ouest de l'île de Montréal en utilisant la voie du CP et relier l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau au centre-ville de Montréal en privilégiant aussi la voie du CP.

Nous vous soumettons qu'une telle décision n'est ni optimale ni souhaitable, et ce, pour plusieurs raisons. Selon nous ces deux objectifs devraient être rencontrés en privilégiant le passage de la navette aéroportuaire et celui des trains de banlieues sur la voie du CN.

Premièrement, le tracé du CP est déjà largement utilisé. Les hausses de service, notamment sur les lignes Vaudreuil, Blainville et Delson, ont eu pour effet d'utiliser au maximum la capacité des infrastructures. Sans parler des discussions entourant l'ajout d'une troisième voie entre Westmount et Montréal-Ouest qui, dans ce contexte, est tout à fait inacceptable, nos citoyens ne peuvent envisager un nouvel accroissement de l'achalandage jusqu'à tard en soirée, certaines résidences étant collées aux voies de chemin de fer du CP. La capacité du nombre de trains est déjà à un niveau à la limite de l'acceptable et toute augmentation aurait des conséquences graves sur la sécurité et à la santé de mes concitoyens westmountais.

Deuxièmement, tel que souhaité par l'Aéroport de Montréal (« ADM »), la chambre de commerce de Montréal, Ville Mont-Royal et Westmount, nous croyons que l'acceptabilité sociale de toute augmentation du trafic ferroviaire serait plus facile en utilisant le tracé CN puisque celui-ci traverse déjà des secteurs industriels. Encore une fois, nous vous réitérons que les citoyens qui habitent le long du tracé CP, qu'ils soient de Montréal-Ouest, de Notre-Dame-de-Grâce ou de Westmount ont fait des efforts considérables au cours des dernières années pour supporter leur lot d'inconvénients. D'ailleurs à ce sujet, certains ont fait connaître leur position auprès de l'Office des transports du Canada.

Troisièmement, il nous apparaît logique que l'AMT puisse utiliser la gare Centrale comme terminus de la navette de l'aéroport et de la ligne Vaudreuil/Hudson plutôt que d'utiliser le tracé du CP et de rénover la gare Lucien-L'Allier. Les avantages offerts par la gare Centrale sont nombreux. Elle est mieux située au centre-ville de Montréal, celle-ci étant plus près des édifices à bureaux, des hôtels et des attractions touristiques. La gare Lucien-L'Allier quant à elle est plutôt excentrée. De plus, la gare Centrale présente l'avantage indéniable d'être reliée au cœur même du réseau souterrain du centre-ville de Montréal et de permettre aux passagers de se déplacer aisément. À notre avis, la gare Centrale devrait être la destination de choix.

Nous sommes convaincus que tous les arguments militent en faveur de procéder à l'expansion du réseau de trains de banlieue sur le tracé du CN et également d'y implanter la navette reliant l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau au centre-ville de Montréal.

Ce n'est certainement pas le syndrome du « Pas dans ma cour » qui nous anime. Bien au contraire, nos citoyens subissent depuis quelques années l'augmentation du trafic, qu'il soit ferroviaire ou routier. On ne peut leur demander d'en supporter plus, surtout lorsque l'on tient compte des inconvénients importants qui s'ajouteront avec les projets d'infrastructure majeurs que sont le CUSM et la réfection de l'échangeur Turcot.

Je ne connais aucune communauté qui, placée dans les mêmes circonstances, souhaiterait avoir encore plus de trains et d'achalandage routier. Nous ne pouvons analyser la situation sans tenir compte de l'ensemble des projets prévus au cours des prochaines années. Il en va de la qualité de vie dans nos quartiers.

Que l'AMT aille ou non de l'avant avec une augmentation de trafic sur le tracé du CP, la ville de Westmount et ses citoyens tiennent néanmoins à ce que certaines mesures d'atténuation soient mises en place afin d'améliorer la situation et ultimement, la qualité de vie de nos quartiers.

À cet effet, nous souhaitons que l'AMT se dote des technologies de pointe pour tout son matériel [light rail technologies] ; celles-ci lui permettront de diminuer le bruit et les vibrations, deux irritants majeurs pour tous les citoyens habitant à proximité des infrastructures ferroviaires. Nous vous encourageons aussi à poursuivre vos efforts afin de diminuer la pollution. Le recours à des murs antibruit devrait également être envisagé lorsque c'est possible. Ces mesures nous apparaissent tout à fait raisonnables et devraient être implantées dans tout le réseau.

Tel que demandé par l'ADM, la Chambre de commerce de Montréal, Ville Mont Royal et Westmount, nous favorisons la recherche d'une solution commune qui appuie le tracé du CN. À titre de partenaire de l'AMT, nous souhaitons que notre position et celle de nos citoyens soient entendues. Les citoyens de Westmount ont participé financièrement au déploiement du réseau des trains de banlieue et ils ont très certainement contribué amplement à celui-ci en acceptant cette augmentation considérable du trafic ferroviaire.

Nous avons beaucoup donné et nous souhaitons que l'AMT puisse reconnaître ces efforts en poursuivant ses prochaines expansions sur le tracé du CN. Je tiens également à vous aviser que le conseil municipal de la Ville de Westmount à adopter lors de sa dernière séance une résolution au soutien de la position que nous vous soumettons.

Bien sincèrement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter F. Trent', written in a cursive style.

Peter F. Trent  
Maire

c.c. Jacques Chagnon, député Westmount-St-Louis  
Membres du conseil de Westmount  
Duncan Campbell, directeur général, Ville de Westmount

p. j.