



---

## Étude d'opportunité pour le secteur ouest de l'île de Montréal (A-440)

---

### Étude préparée par

#### **CIMA**

3 400, boul. du Souvenir, bureau 600  
Laval, Québec  
H7V 3Z2

téléphone : 450-688-4970  
télécopieur : 450-682-1013

Municonsult  
460, rue McGill  
Montréal, Québec  
H2Y 2H2

téléphone : 514-954-5300  
télécopieur : 514-954-5345

juin 2001

L01162A  
H20292

---

### **1.1 LA REQUÊTE DES MUNICIPALITÉS**

Les Municipalités de Pierrefonds, Kirkland, Beaconsfield, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue voient leur qualité de vie et leur croissance freinées par des secteurs résidentiels de plus en plus enclavés, l'absence d'une bonne desserte routière, des problèmes de congestion ainsi qu'une faible offre en transport en commun pour desservir les secteurs d'emplois. La Municipalité de Pierrefonds est de plus directement confrontée à des limitations sérieuses à son développement urbain.

Les Municipalités de Pierrefonds et Kirkland ont mis de l'avant, il y a quelques années déjà, l'idée d'utiliser une partie de l'emprise de la future autoroute A-440 afin de permettre des mouvements de circulation entre le boulevard Gouin et l'autoroute A-40. Elles ont soumis une requête d'étude technique de cette proposition au ministère. Elles souhaitent donc rapidement des actions.

### **1.2 LE QUESTIONNEMENT ET L'APPROCHE DU MINISTÈRE**

Le ministère a confirmé aux intervenants son intention de conserver l'emprise de la future autoroute A-440, même si le récent Plan de Transport de la Région de Montréal (2000) n'identifie pas dans un horizon de planification (10 ans) sa réalisation. La problématique de l'autoroute dans le secteur ouest de l'île et celle du contournement de la région métropolitaine demeurent entières et les études devront se poursuivre à ce chapitre. Celles-ci ne devraient être réévaluées qu'au-delà d'une nouvelle planification du Plan de Transport de la région de Montréal, soit vers 2010.

Aussi, le ministère a-t-il été réceptif à la requête du milieu et a enclenché une étude d'opportunité en demandant aux Municipalités de collaborer et participer au financement de l'étude. Pour bien saisir la problématique de ce grand secteur, celle-ci a été élargie aux Municipalités de Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé et Beaconsfield qui font également, chacune sur leur territoire, face à l'une ou l'autre des problématiques de desserte ou de congestion routière et de leurs effets. Les Municipalités environnantes de Senneville, Pointe-Clair, Île Bizard et Dollard-des-Ormeaux, sans participer à l'étude activement ont tout de même été informées de ces objectifs.

### **1.3 LES OUTILS DE PLANIFICATION**

Il est de constater que l'absence de mise à jour du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1986 n'a pas permis de mettre en lumière l'évolution majeure du développement de l'ouest et des problématiques urbaines qui en découlent. Des études sectorielles ont cependant été poursuivies au sein de la CUM et au ministère dans le domaine du réseau routier afin d'avoir une lecture globale du territoire de l'île, permettant entre autres la production d'une carte du réseau routier hiérarchisé du territoire de la Communauté (2000) à laquelle souscrivent généralement les municipalités.

De ces liens déjà discutés, l'étude par des simulations, des comptages et des analyses vient confirmer encore une fois leur nécessité.

### **1.4 LES BUTS DE L'ÉTUDE**

L'exercice tient du plan directeur de transport et de circulation pour le secteur ouest de l'île. S'y ajoute une préoccupation très manifeste du MTQ de voir s'y généraliser pour l'avenir des principes de planification du «new urbanism», favorisant une hiérarchisation des réseaux qui tiennent davantage compte du milieu humain (cadre et qualité de vie), environnemental et du transport en commun. C'est dans cet esprit qu'a été entreprise l'étude.

L'exercice expose l'évolution du développement de ce secteur de l'île, son organisation territoriale (secteurs résidentiels en forte croissance, pôle d'emplois, grandes infrastructures), ainsi que celle du réseau routier et du transport en commun.

L'exercice met en lumière les effets du manque de vision intégrée des activités et des besoins en desserte routière du territoire d'étude conduisant aujourd'hui à des engorgements, des enclaves résidentielles et des secteurs d'emplois sans véritable desserte de transport en commun.

L'étude vise donc plusieurs buts :

- après une étude globale de l'évolution du développement dans le secteur ouest et l'analyse de solutions, il importe d'évaluer la pertinence et les opportunités qu'offrirait l'utilisation de l'emprise de la section de l'autoroute A-440, entre le boulevard Gouin et l'autoroute A-40. Une comparaison entre une utilisation temporaire du corridor (ex. boulevard urbain et voies de service) et d'autres alternatives satisfaisant les besoins des Municipalités est effectuée;
- l'approche de solutions intégrées que demandait le ministère conduit à débattre du prolongement de l'axe 440 jusqu'à l'autoroute A-20 traversant le territoire de la ville de Beaconsfield. Ce dernier tronçon permet de rejoindre, outre l'autoroute A-20, la ligne de train de banlieue de Rigaud ce qui est une variable très importante dans l'organisation des déplacements dans ce secteur de l'île de Montréal;
- démontrer les besoins en liens routiers et en transport en commun;
- planifier une forme de développement urbain décourageant l'utilisation systématique de l'automobile; l'étude ne planifie pas le développement pour les municipalités, cette responsabilité leur incombe, cependant elle met en lumière certains constats de l'organisation du développement actuel démontrant des lacunes à ce chapitre et fait ressortir des problématiques que cela entraîne à l'échelle du secteur avant d'occasionner des problèmes plus régionaux.

### 1.5 L'ORGANISATION DE L'ÉTUDE

L'étude positionne le secteur d'étude dans l'environnement régional, dresse le portrait de la situation actuelle et prévisionnelle de l'organisation du territoire, identifie les problématiques urbaines et de circulation. Des études de circulation et des comptages énoncent les constats de la situation actuelle auxquels s'ajouteront les simulations des prévisions de développements résidentiels et économiques discutées avec chacune des Municipalités.

Des principes directeurs d'intervention ainsi que des scénarios d'aménagement ont été élaborés pour cadrer les pistes de solutions. Ces derniers ont été simulés et estimés budgétairement. Le dossier conclut sur des constats et recommandations tout en mesurant les impacts tant locaux que régionaux.

Un ensemble de fiches descriptives, des détails de simulations ainsi qu'un exercice de coûts se retrouvent en annexe.

### 1.6 LES RESSOURCES

En plus des rencontres régulières de travail avec le ministère des Transports et les Municipalités mandataires, la réalisation de ce dossier a donné lieu à de nombreux échanges avec des intervenants privilégiés du milieu :

Ville de Pointe-Claire  
Ville de Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard  
Village de Senneville  
Ville de Dollard-des-Ormeaux  
Ministère de l'Environnement  
Agence métropolitaine de transport  
Canadien Pacifique  
Canadien National  
Transport Canada  
Vélo-Québec  
Université McGill, Collège McDonald  
Conseil de Développement des Affaires du West Island.

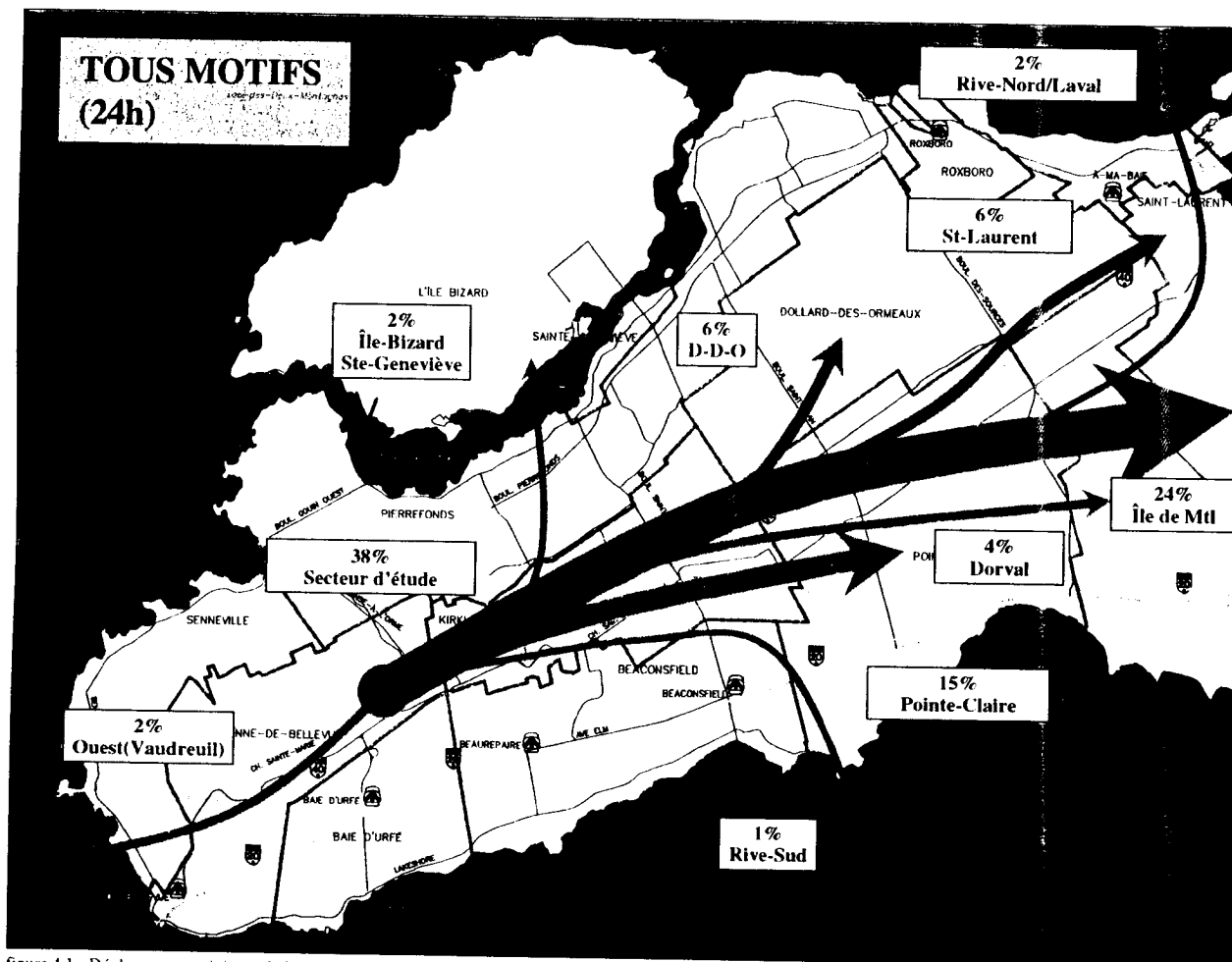


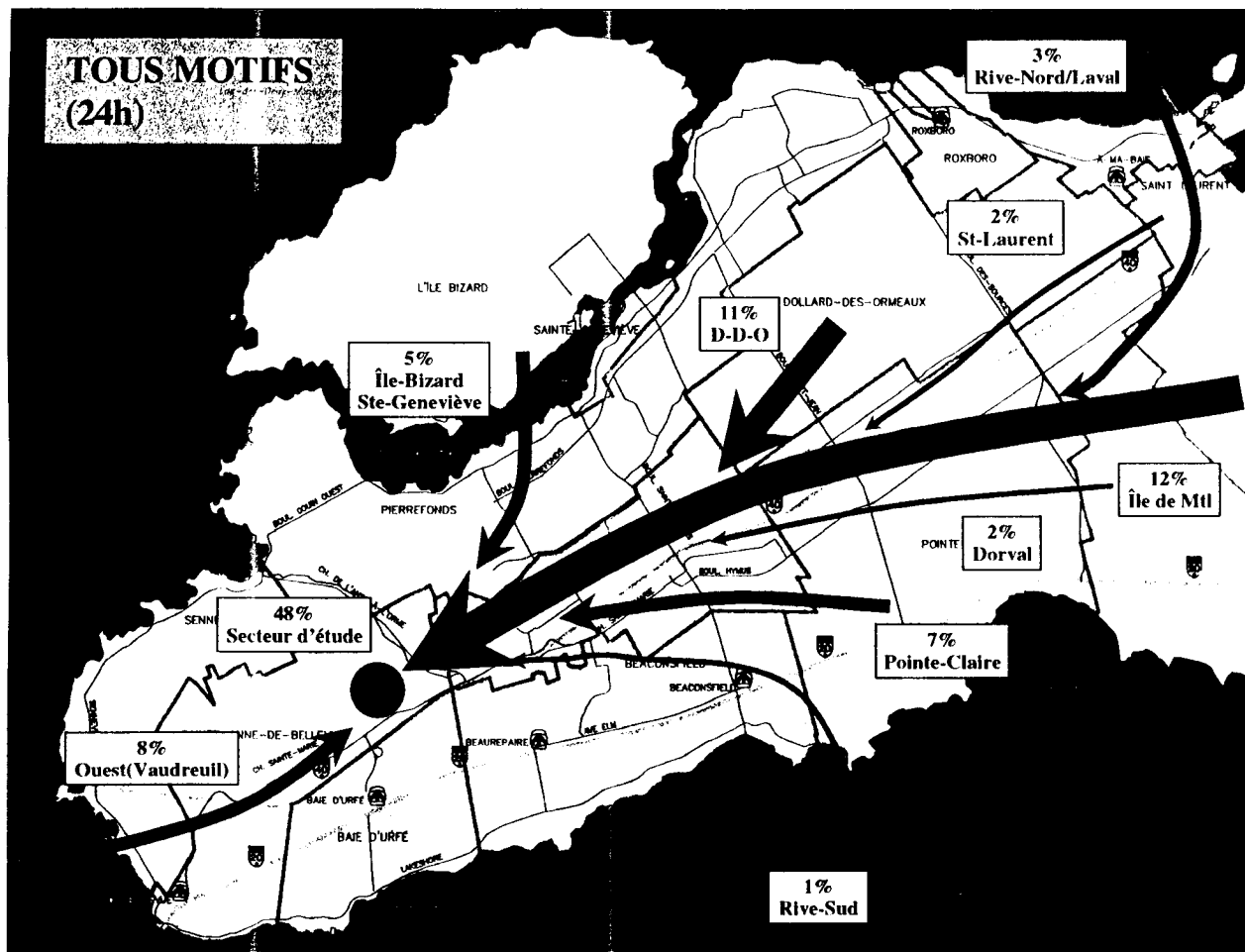
figure 4.1 - Déplacements originant de la zone, tous motifs, 24 heures

L'analyse des origines et destinations des déplacements permet de comprendre les grands mouvements de population qui ont lieu quotidiennement sur le territoire d'étude. L'enquête Origine-Destination 1998 renseigne sur les habitudes actuelles des citoyens de l'ouest de l'île de Montréal. Les résultats des traitements des données de cette enquête sont illustrés dans les pages qui suivent.

Divers traitements ont été réalisés dans le but de discerner les grandes tendances :

- période de 24 h, tous motifs;
- période de 24 h, motif travail;
- période de 24 h, motif magasinage;
- période de pointe du matin, tous motifs;
- période de pointe du matin, motif travail.

Parmi tous les déplacements de tous motifs (24 heures) ayant leur origine dans la zone d'étude, 38 % ne quittent pas cette zone. Deux destinations sont fortement sollicitées : le reste de l'île de Montréal, soit tout ce qui est à l'est de Ville Saint-Laurent, avec 24 % et Pointe-Claire avec 15 %. Viennent ensuite Saint-Laurent et Dollard-des-Ormeaux, à 6 % chacune et les autres destinations, avec moins de 5 % (figure 4.1).



Le secteur d'étude contribue pour 48 % des déplacements à destination de la zone d'étude. On note que les deux régions sollicitées en sortie perdent de l'importance dans le mouvement d'entrée par rapport à celui de sortie : l'île de Montréal ne fournit que 12 % des déplacements à destination de la zone d'étude et Pointe-Claire, 7 %. D'autre part, des provenances de l'ouest (Vaudreuil) et de Dollard-des-Ormeaux prennent de l'importance, avec 8 % et 11 % respectivement (figure 4.2).

figure 4.2 Déplacements se destinant dans la zone, tous motifs, 24 heures

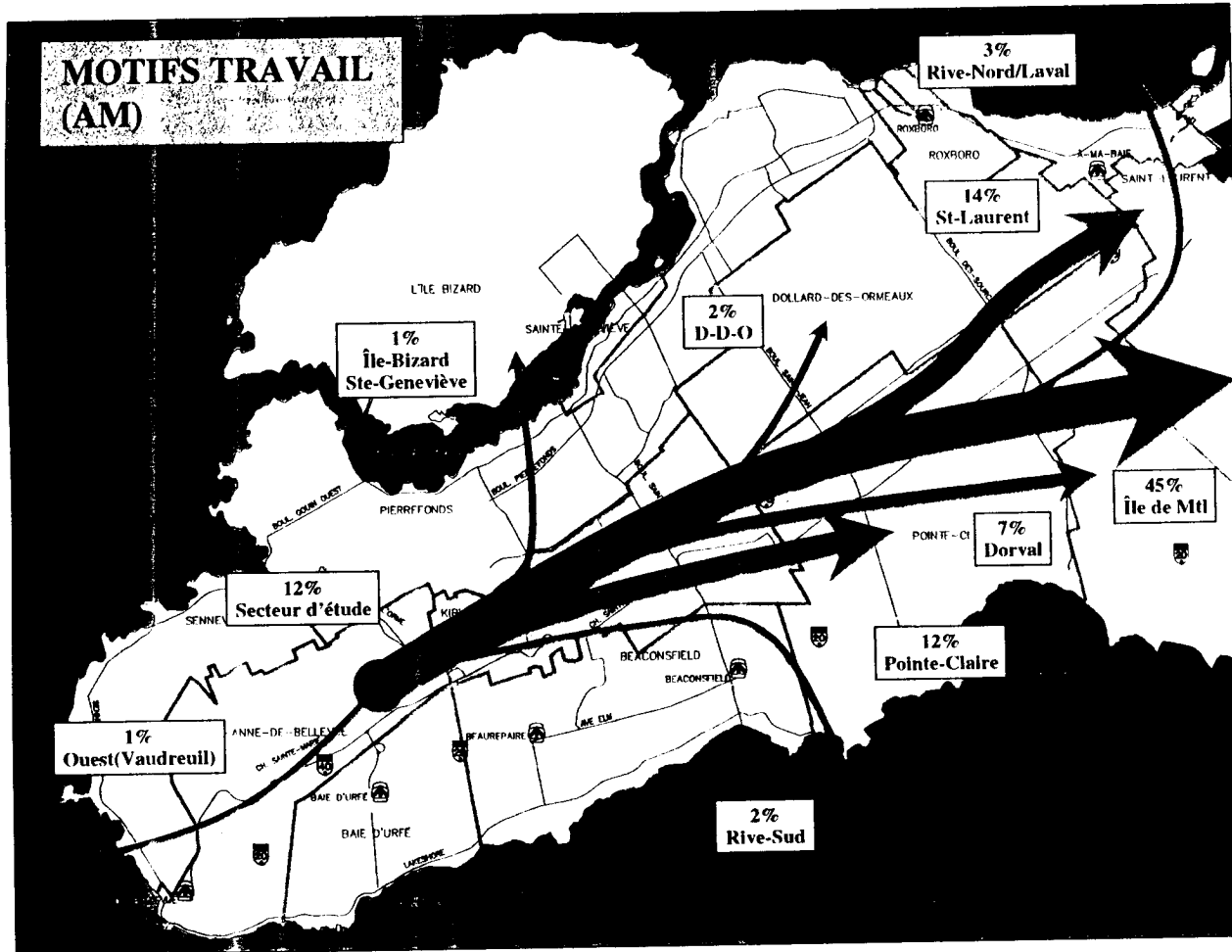


Figure 4.9 - Déplacements originant de la zone, motifs travail, matin

La destination privilégiée pour le motif travail demeure la même que lorsqu'on considère les déplacements sur 24 h, soit l'île de Montréal avec 45 %. En d'autres mots, près de la moitié des travailleurs qui quittent leur domicile le matin se dirigent vers Montréal. La proportion se dirigeant vers l'est de la zone d'étude s'élève à 85 %. En effet, un pourcentage relativement élevé de travailleurs se destinent à Saint-Laurent (14 %) en pointe du matin, de même qu'à Pointe-Claire (12 %) et Dorval (7 %) (figure 4.9).

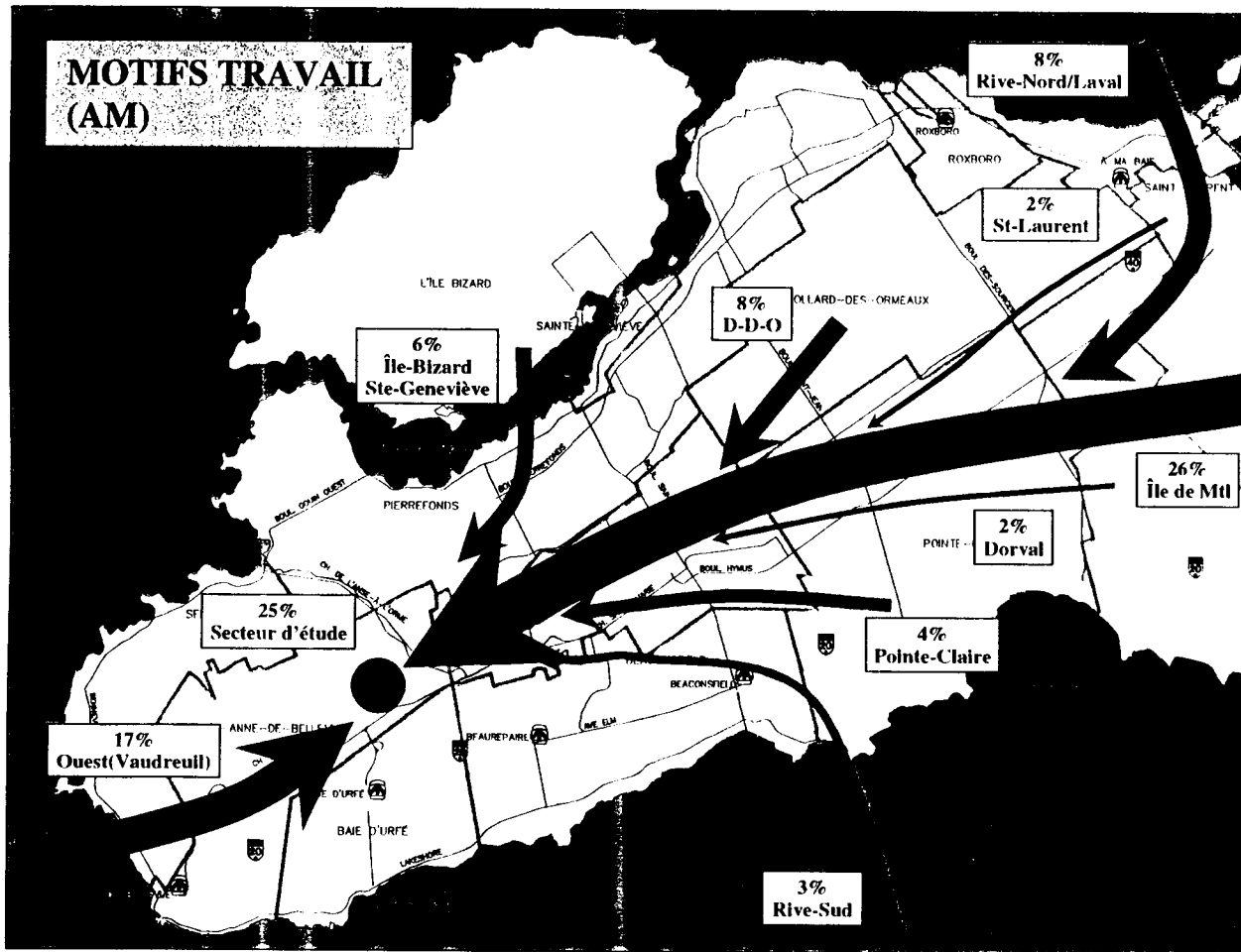


figure 4.10 - Déplacements se destinant dans la zone, motifs travail, matin

Contrairement à la tendance observée sur 24 h, les déplacements internes ne sont plus les plus grands producteurs de déplacements « travail » à destination la zone d'étude. L'île de Montréal contribue pour 26 % des déplacements alors que les déplacements internes comptent pour 25 %. La contribution des autres villes ou régions demeure semblable. Ceci porte à croire que les emplois qui ne débutent pas en matinée sont occupés en plus grande proportion par des résidents de la zone d'étude (figure 4.10).