



**MORIN**

RELATIONS PUBLIQUES

# RAPPORT DE CONSULTATION

---

**Stratégie d'engagement et de consultation  
des publics**

**Projet structurant du grand Sud-Ouest**

Présenté à l'Autorité régionale de transport métropolitain



**ARTM**

1 juin 2024

## TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE.....	3
FAITS SAILLANTS DE LA PHASE 1 .....	6
PRÉSENTATION DE LA PHASE 2.....	7
RÉSULTATS DE LA PHASE 2 .....	13
Rencontres d'information.....	13
Plateforme de consultation en ligne.....	15
Questionnaire .....	15
Constats généraux sur l'ensemble des scénarios.....	16
Constats spécifiques à chacun des scénarios .....	19
Carte interactive.....	43
Mémoires.....	47
EN RÉSUMÉ.....	51
PROCHAINES ÉTAPES .....	52
ANNEXES .....	53
Annexe 1 : Listes des organismes invités et présents à la phase 1 .....	53
Annexe 2 : Panneaux – Rencontres d'information phase 2 .....	58
Annexe 3 : Questionnaire de la plateforme de consultation en ligne .....	61
Annexe 4 : Listes des organismes invités et présents à la phase 2 .....	79

## CONTEXTE

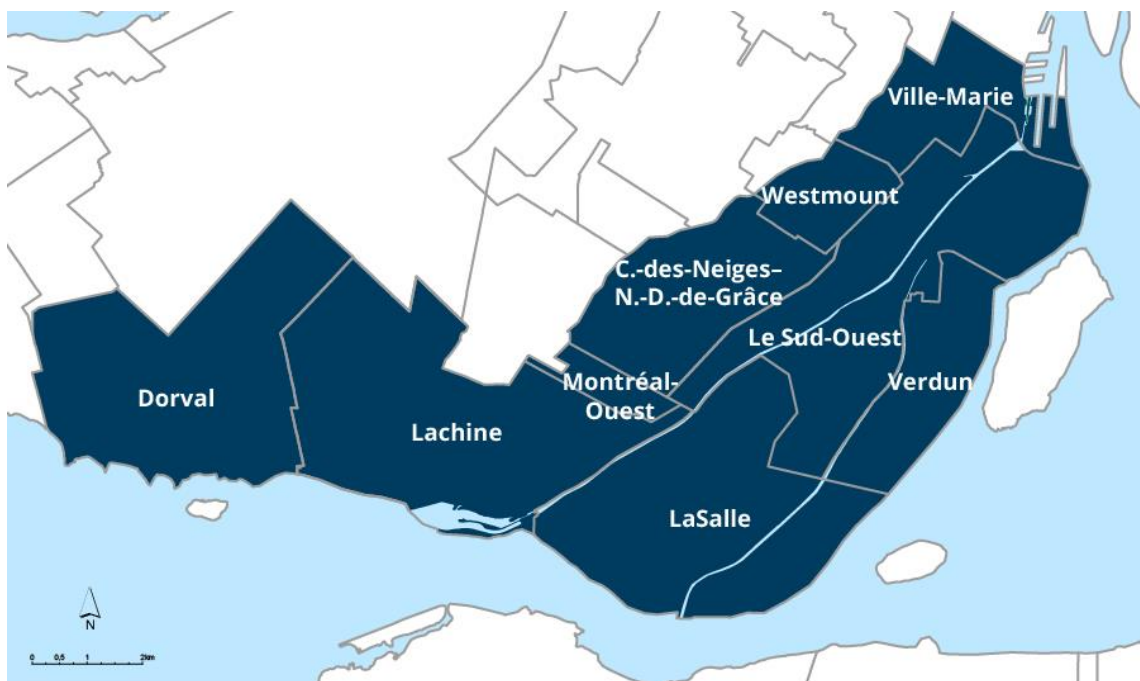
L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) mène des études, de concert avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) et la Ville de Montréal, pour évaluer les besoins de mobilité dans le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et proposer un projet de transport structurant. La zone à l'étude regroupe six arrondissements et trois villes liées de l'agglomération de Montréal.

Arrondissements :

- Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
- Lachine
- LaSalle
- Le Sud-Ouest
- Verdun
- Ville-Marie

Villes liées :

- Dorval
- Montréal-Ouest
- Westmount



Ces études s'inscrivent dans le cadre du mandat octroyé par le gouvernement du Québec de réaliser un dossier d'opportunité afin d'évaluer la pertinence d'un projet de transport collectif structurant et de recommander la meilleure option, parmi celles analysées et selon les ressources financières disponibles, pour répondre aux besoins à long terme. Tous les modes de transport structurants sont à l'étude (SRB, tramway, métro, métro léger, train).

Le dépôt d'une version préliminaire du dossier d'opportunité au gouvernement est prévu au début 2025.

### La démarche globale

L'une des premières étapes de la préparation du dossier d'opportunité est de réaliser un diagnostic du territoire, notamment pour établir un portrait socio-économique du secteur et identifier les principaux pôles de déplacements, les zones appelées à se développer ou à se redévelopper, ainsi que les contraintes du territoire. Une étude documente également les besoins de mobilité des communautés. À partir de ces analyses, les experts identifient les corridors de déplacement porteurs ainsi que différents scénarios de modes et de tracés à comparer en vue de formuler une recommandation.

L'ARTM a confié à Morin Relations Publiques la responsabilité de l'accompagner dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie d'engagement et de consultation des publics dès l'étape du dossier d'opportunité.

Les principaux objectifs de la démarche étaient :

- D'informer les parties prenantes de l'avancement du dossier d'opportunité du projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal;
- D'impliquer les parties prenantes en amont du projet en vue de favoriser l'acceptabilité sociale;
- Et de confirmer les analyses déjà réalisées, écouter et recueillir les commentaires afin de bonifier les travaux.

Deux phases distinctes d’engagement et de consultation des publics ont été planifiées.

	<b>Phase 1</b> Diagnostic du territoire et besoins de mobilité	<b>Phase 2</b> Scénarios de modes et de tracés
<b>Quand</b>	Automne 2022 – Printemps 2023	Été 2023 - Hiver 2024
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Présenter le diagnostic du territoire et les besoins de mobilité</li> <li>– Informer des prochaines étapes</li> <li>– Recueillir les commentaires sur les besoins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Présenter les scénarios de modes et de tracés identifiés</li> <li>– Identifier les enjeux et opportunités associés aux scénarios</li> </ul>
<b>Publics cibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Élus municipaux (automne 2022)</li> <li>– Organismes de transport</li> <li>– Représentants de la société civile</li> <li>– Représentants des grands pôles de déplacement (institutions de santé, établissements d'enseignement, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Élus municipaux et provinciaux</li> <li>– Organismes de transport</li> <li>– Représentants de la société civile</li> <li>– Représentants des grands pôles de déplacement (institutions de santé, établissements d'enseignement, etc.)</li> <li>– Population de la zone à l'étude</li> </ul>
<b>Activités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rencontres sur invitation, en présentiel et en virtuel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rencontres sur invitation, en présentiel et en virtuel</li> <li>– Événements portes ouvertes à l’intention du grand public</li> <li>– Plateforme de consultation en ligne</li> </ul>

## FAITS SAILLANTS DE LA PHASE 1

À l'automne 2022, des rencontres se sont tenues avec des intervenants municipaux de neuf arrondissements et villes liées du territoire à l'étude. Ceux-ci ont accueilli favorablement le projet qu'ils ont tous jugé pertinent.

Par la suite, en mars 2023, cinq rencontres d'information (deux en présentiel, trois en ligne) ont été organisées pour rejoindre les divers publics de l'ARTM, soit les organismes de transport, les organismes supraterritoriaux et les acteurs de la société civile des arrondissements et villes liées de la zone à l'étude.

Sur les 135 organismes invités, 41 ont participé aux séances d'information, soit un taux de participation de 30 %. La liste complète des organismes invités et des participants est présentée à l'annexe 1.



Grâce à la diversité des organismes rencontrés, les échanges ont permis de récolter une variété de points de vue représentatifs des différents secteurs d'activités intéressés par le projet (économie, santé, environnement, communautaire, etc.). Ces commentaires ont porté principalement sur quatre grands thèmes :

1. Assurer une collaboration étroite et intégrée entre les acteurs impliqués dans le projet, dont la Ville de Montréal et les sociétés de transport collectif;
2. Faciliter l'intermodalité avec les autres moyens de transport durable présents dans le secteur, dont le transport collectif (autobus, métro, train), le vélo et l'autopartage;
3. Favoriser l'accessibilité, autant pour les personnes à mobilité réduite que pour les populations à faible revenu;
4. Et considérer l'impact de l'implantation d'un mode de transport structurant sur les communautés d'accueil, tant sur les plans de l'accessibilité au logement, de l'environnement que de la santé des populations.

Le questionnaire administré à la sortie des rencontres pour évaluer la satisfaction des participants a permis de constater que, de façon quasi unanime, le format portes ouvertes avait été apprécié, notamment car il avait favorisé des échanges constructifs avec les intervenants de leur choix, sur les contenus qui les intéressaient. De plus, la totalité des répondants a considéré plutôt ou très important la réalisation d'un projet de transport structurant pour répondre aux besoins de mobilité du territoire à l'étude. Finalement, la grande majorité des participants a signifié son intérêt à participer aux prochaines étapes de la consultation publique et avait hâte d'en savoir plus sur les divers aspects du projet.

## PRÉSENTATION DE LA PHASE 2

La phase 2 de la démarche de consultation publique s'est déroulée durant l'été 2023 et l'hiver 2024. Trois méthodes de participation ont été mises en place pour favoriser la participation des différents publics à la démarche et faciliter la rétroaction :

1. Rencontres personnalisées avec les intervenants municipaux;
2. Rencontres d'information de type portes ouvertes avec les représentants de la société civile et le public; et,
3. Plateforme de consultation en ligne, incluant un questionnaire, une carte interactive et un module de soumission de mémoires.

### 1- Rencontres avec les élus et intervenants municipaux

Comme la Ville de Montréal fait partie intégrante du bureau d'études, des échanges avec le personnel technique des arrondissements et villes liées se sont fait tout au long des études.

De plus, en septembre 2023, cinq rencontres ont été organisées pour permettre aux élus et intervenants municipaux (élus, responsables de cabinet, attachés politiques, gestionnaires, conseillers en mobilité durable, etc.) de prendre formellement connaissance des scénarios en amont des rencontres publiques d'information.

La rétroaction fournie par les intervenants municipaux dans le cadre de ces forums d'échanges a permis d'étoffer l'analyse des scénarios à l'étude.

### 2- Rencontres publiques d'information

#### *Secteurs géographiques*

Pour assurer une diffusion adéquate des renseignements sur les scénarios à l'étude et favoriser l'accessibilité aux rencontres d'information, des événements ont été organisés dans quatre secteurs du territoire à l'étude :

- Verdun (16 janvier – Centre Marcel-Giroux)
- LaSalle (18 janvier – Bibliothèque L'Octogone)
- Dorval (22 janvier – Centre communautaire Sarto-Desnoyers)
- Lachine (24 janvier – Mairie de Lachine)

#### *Activités de promotion de la consultation publique*

Pour faire connaître la consultation au plus grand nombre, l'ARTM a diffusé une campagne de communication, tant dans les médias traditionnels que sur ses propres plateformes sociales, et ce, tout au long de la période de consultation publique.

### *Déroulement des rencontres publiques*

Tout au long de la démarche d'engagement public, l'ARTM a misé sur une approche d'ouverture et d'écoute. De plus, comme il s'agit d'un projet complexe et de grande envergure, une dimension pédagogique a été intégrée aux activités publiques. Le format « portes ouvertes » a donc été privilégié pour aller à la rencontre des représentants de la société civile, en après-midi, et du grand public, en soirée. Dans les deux cas, l'approche consistait à inviter les participants à parcourir, à leur gré, différentes stations d'information animées par les intervenants de l'ARTM et ses partenaires.



Mentionnons qu'une attention particulière a été accordée à faciliter la participation du plus grand nombre. Ainsi, outre le choix de salles universellement accessibles, un service de halte-garderie était offert à chacune des rencontres publiques et une interprète québécoise en langue des signes était présente à la séance de Verdun.

Lors de ces rencontres, les participants ont eu l'occasion de :

- Consulter les renseignements présentés sur les panneaux d'information, notamment en lien avec les scénarios (voir images en annexe 2) :
  1. *Présentation du projet structurant du grand Sud-Ouest*
  2. *Planification du réseau de transport collectif*
  3. *Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville | Scénarios A et B*
  4. *Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville | Scénarios C et D*
  5. *Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville | Scénarios E et F*



- Visionner deux vidéos explicatives sur :
  1. [La planification du réseau de transport collectif](#)
  2. [L'étude du territoire du grand Sud-Ouest et de la mobilité](#)
- Échanger avec les représentants de l'ARTM et de la Ville de Montréal sur les divers scénarios et poser leurs questions.
- Se familiariser avec la plateforme de consultation en ligne à l'aide des tablettes électroniques disponibles à la sortie et, le cas échéant, remplir le questionnaire sur place.



### **3- Plateforme de consultation en ligne**

#### ***Pages Web et informations disponibles***

La plateforme de consultation en ligne était constituée de trois pages : 1) Accueil; 2) Scénarios de modes et de tracés; et, 3) Portrait du territoire et de la mobilité.

#### **Accueil**

Cette page regroupait l'essentiel de l'information sur la démarche de consultation. Elle était divisée en quatre sections :

- Informations générales sur la démarche, le projet et le territoire à l'étude
- Vidéo [Présentation des scénarios](#)
- Présentation des façons de participer à la consultation publique
- Échéancier global du projet

#### **Scénarios de modes et de tracés**

La page dédiée aux scénarios présentait en détail les 6 propositions de tracés et de modes à l'étude ainsi que les outils de rétroaction (voir ci-dessous). On y retrouvait également les cartes des différents tracés, les dates clés de la démarche de consultation ainsi que des renseignements complémentaires (foire aux questions, vidéos, coordonnées de la personne-ressource du projet).

#### **Portrait du territoire et de la mobilité.**

Cette page présentait les renseignements relatifs à l'analyse du territoire et des besoins de mobilité effectuée par l'ARTM à l'automne 2022 (vidéo sur l'étude du territoire et de la mobilité, images du territoire, principaux constats sur le territoire et la mobilité, retour sur les rencontres avec les parties prenantes du milieu).

### *Outils de rétroaction*

Les outils de rétroaction étaient accessibles au public du 15 janvier au 11 février 2024.

#### Questionnaire sur les scénarios à l'étude

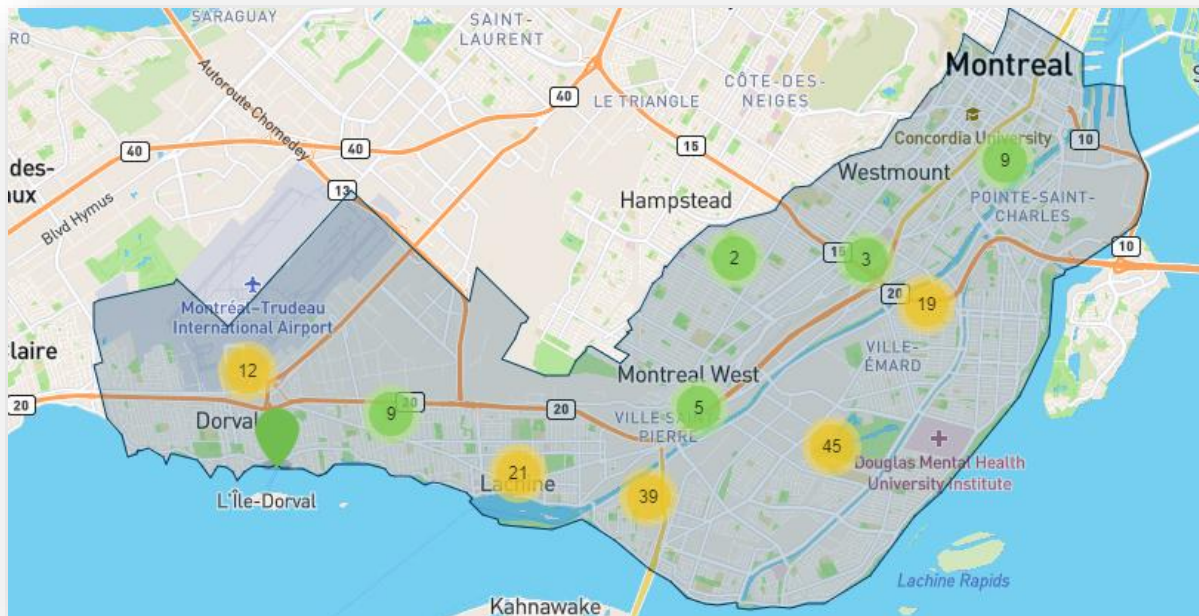
Le questionnaire a été conçu en s'appuyant sur certains des domaines d'analyse utilisés dans le cadre du dossier d'opportunité. Ainsi, les participants étaient invités à apprécier chacun des scénarios selon les trois critères retenus pour l'exercice :

1. L'amélioration de la mobilité :
  - optimiser les temps de déplacement;
  - améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
  - offrir des services fréquents, fiables et confortables;
  - assurer un accès facile et sécuritaire;
  - faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.); et,
  - maximiser l'achalandage.
  
2. L'intégration dans le milieu :
  - favoriser l'acceptabilité sociale;
  - minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
  - permettre la revitalisation et le développement urbain, et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
  - améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
  - assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.); et,
  - favoriser la mixité et la diversité sociales dans le secteur.
  
3. La préservation de l'environnement :
  - les milieux naturels et les arbres;
  - les espèces animales;
  - les espaces verts;
  - les niveaux sonores;
  - les vibrations urbaines; et,
  - la qualité de l'air.

Pour chaque critère, il était également possible de laisser des commentaires. Le questionnaire complet est présenté à l'annexe 3.

### Carte interactive

La carte interactive permettait aux citoyens et aux organismes de localiser géographiquement des éléments (opportunités ou considérations) qu'ils souhaitaient porter à l'attention de l'ARTM, notamment à propos des scénarios proposés.



### Mémoires

Une section permettant le dépôt de mémoires était également disponible sur la plateforme Web.

## **4- Plan de communication**

Pour faire connaître le projet et inviter la population à participer aux activités de consultation publique, l'ARTM, en collaboration avec ses partenaires du bureau d'études, a mis en place un plan de communication et de promotion efficace.

Parmi les activités réalisées en matière de relations de presse, notons la diffusion d'un communiqué et les entrevues accordées par le directeur du projet à plusieurs journalistes. De plus, l'ARTM a mis à profit l'ensemble de ses canaux de diffusion numérique, autant son site Web que ses médias sociaux, pour communiquer ses messages. Une collaboration a également été établie avec les organismes de la société civile présents dans le grand Sud-Ouest de Montréal et les partenaires de l'écosystème de la mobilité afin d'assurer le relais des renseignements sur la consultation publique auprès de leurs audiences. Enfin, une campagne de publicité a été déployée dans les marchés du territoire à l'étude, principalement sous forme de bannières Web.



## MORIN RELATIONS PUBLIQUES

En somme, la démarche a bénéficié d'une abondante couverture dans les médias locaux et régionaux, avec plus d'une vingtaine de mentions autant en anglais qu'en français, et ce, à la radio, à la télé, dans la presse écrite et sur le Web. De plus, la diffusion de messages sur les médias sociaux et autres médias numériques, tels que les infolettres, en collaboration avec les partenaires du milieu, ainsi que les publicités dans l'écosystème Google, ont permis de rejoindre efficacement les publics visés par la démarche de consultation. Ces activités ont contribué à faire connaître le projet et les modalités de participation de manière à assurer une participation satisfaisante du milieu.

## RÉSULTATS DE LA PHASE 2

Cette section fait état de la participation à la consultation publique ainsi que des commentaires et propositions récoltés à travers les trois outils de rétroaction disponibles sur la plateforme en ligne.

### Rencontres d'information

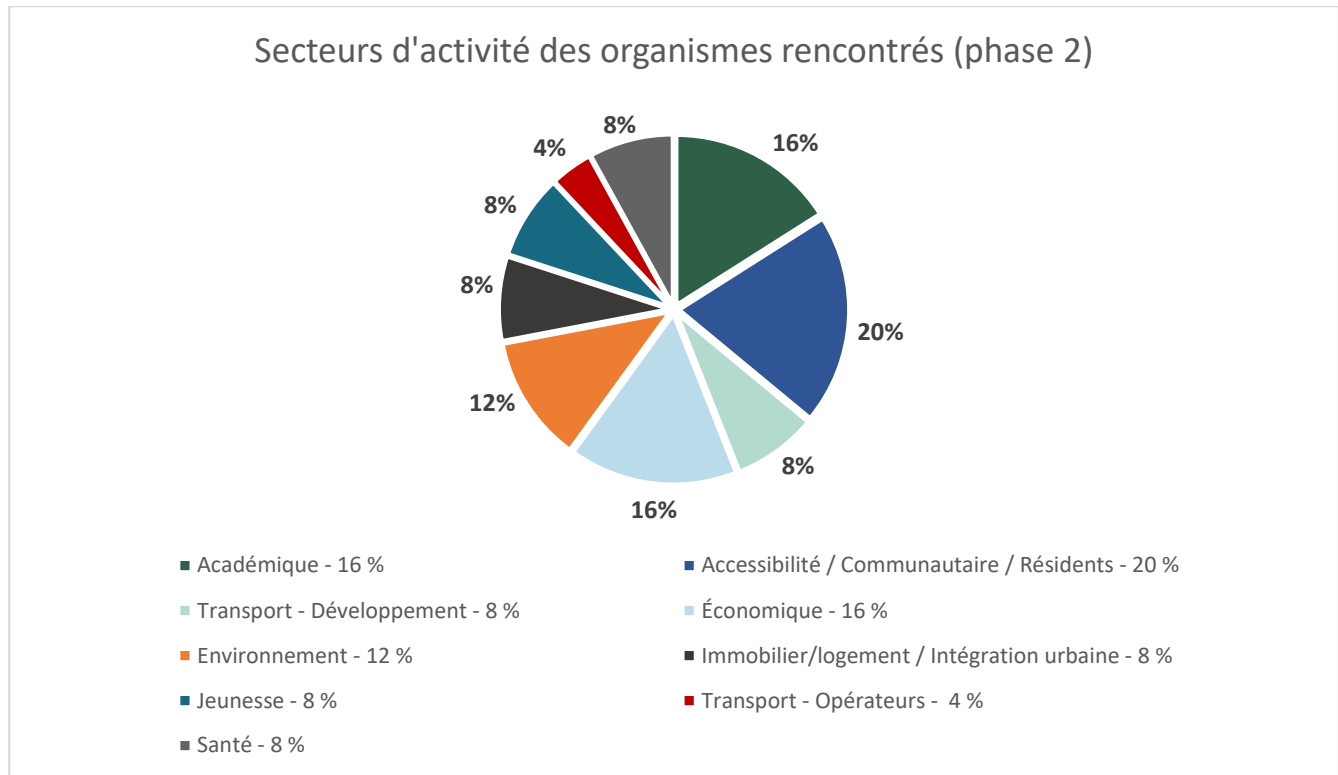
Au total, 560 personnes ont participé, en personne, aux différentes rencontres d'information.

	Verdun	LaSalle	Dorval	Lachine
Acteurs de la société civile	15	11	15	18
Grand public	140	140	73	148
Total	155	151	88	166
<b>560</b>				

### *Participation des organisations*

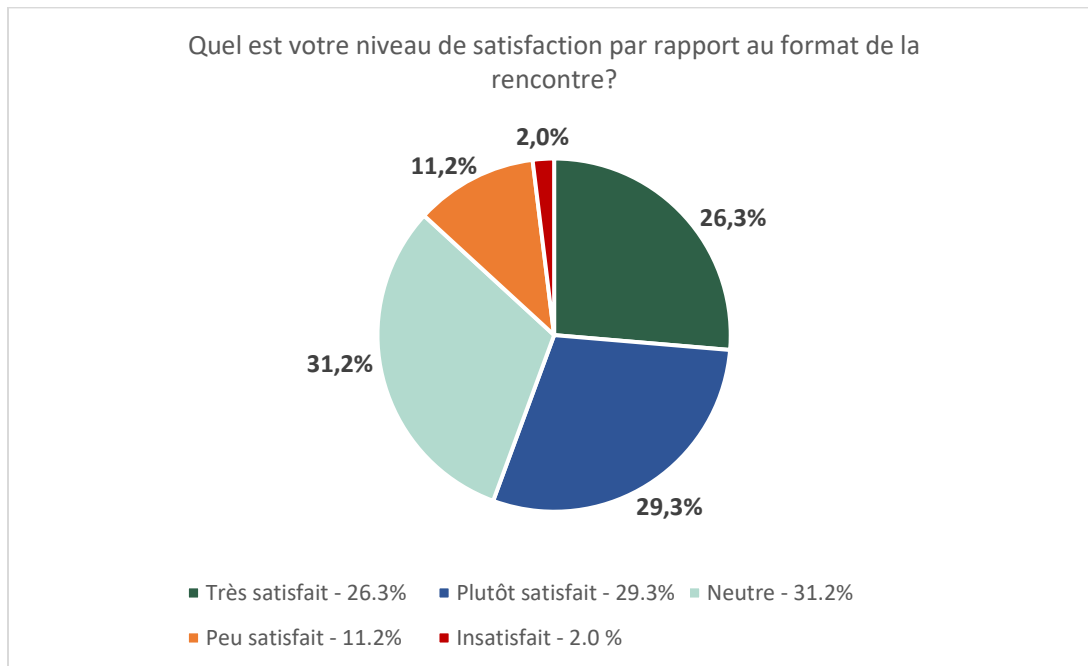
Par souci de rejoindre un large éventail de parties prenantes potentiellement intéressées par le projet, l'ARTM a convié 106 organismes d'horizons divers à participer à l'une des quatre rencontres d'information. Ces organismes couvraient l'ensemble du territoire à l'étude et évoluaient dans une variété de secteurs d'activité allant du milieu académique au communautaire, en passant par l'environnement et la santé. La liste exhaustive des organismes invités et participants se trouve à l'annexe 4.

Le graphique suivant présente les secteurs d'activité auxquels sont rattachés les organismes rencontrés :



### Satisfaction des participants aux rencontres

Le questionnaire en ligne s'intéressait notamment à la satisfaction des participants à l'égard du format des rencontres publiques d'information. Ainsi, sur les 670 répondants au questionnaire, 205 avaient participé aux rencontres en présentiel. On constate ainsi que plus de la moitié des participants aux rencontres (55,6 %) était très satisfaits ou plutôt satisfaits du format proposé.

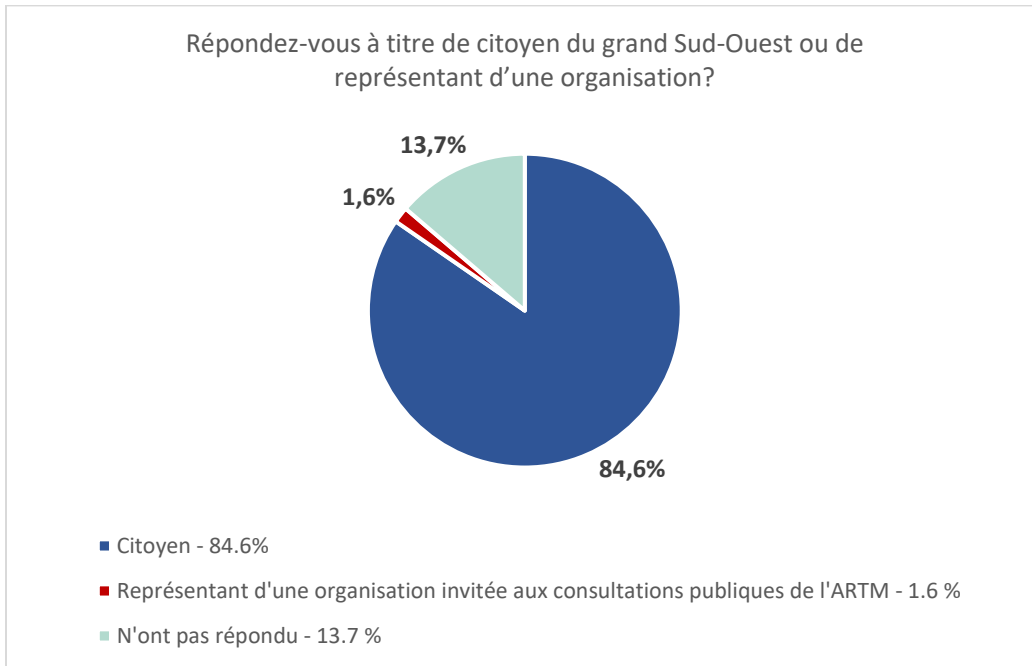


### Plateforme de consultation en ligne

Les trois outils de rétroaction mis à la disposition de la population, soit le questionnaire, la carte interactive et le module de dépôt de mémoires, ont permis de recueillir 887 contributions, en français et en anglais.

#### *Questionnaire*

Au total, le questionnaire a été complété par 585 personnes en français et 85 en anglais, dont 11 représentants d'organismes.



Pour chacun des scénarios, les gens étaient invités à évaluer leur niveau d'accord avec une série d'affirmations. Celles-ci étaient organisées selon trois critères : l'amélioration de la mobilité, l'intégration dans le milieu et la préservation de l'environnement.

Les participants qui le souhaitaient pouvaient aussi ajouter un commentaire écrit. Ces commentaires, émis en complément des réponses au questionnaire, sont résumés dans les pages qui suivent. Le poids statistique de ces commentaires émis sur une base volontaire, même lorsque regroupés, n'est pas assez fort pour être considéré comme représentatif.

### **Constats généraux sur l'ensemble des scénarios**

Quel que soit le scénario présenté, une majorité de répondants a indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec les affirmations soutenant que les propositions de projet de transport collectif présentées dans le cadre de la consultation publique contribuent à l'amélioration de la mobilité, à l'amélioration du milieu de vie ainsi qu'à la préservation de l'environnement. Des constats généraux portant sur l'ensemble des scénarios proposés, tirés du questionnaire et des commentaires écrits laissés par les participants en ligne, sont présentés ci-dessous. Les constats spécifiques à chacun des scénarios proposés sont présentés dans la section suivante, *Analyse par scénario*.



Critère 1 : Amélioration de la mobilité

- À la lumière des résultats du questionnaire, une majorité de répondants a signifié être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle les propositions contribuent à améliorer la mobilité dans le grand Sud-Ouest, et ce, pour l'ensemble des scénarios présentés.
- Le scénario F, qui mise sur le métro pour relier les arrondissements Le Sud-Ouest (métro Angrignon) et Lachine, est celui qui a récolté un niveau d'accord supérieur quant à sa contribution à l'amélioration de la mobilité (71,3 % d'accord ou complètement d'accord).
- En revanche, les répondants ont estimé que le scénario A, qui relie les arrondissements Le Sud-Ouest (métro Angrignon) et Lachine, ainsi que le E, qui relie la Ville de Dorval et le centre-ville de Montréal (métro Square-Victoria-OACI), tous deux en mode tramway ou SRB, ont récolté un niveau d'accord inférieur quant à leur contribution à l'amélioration de la mobilité (respectivement 58,7 % et 60,2 % d'accord ou complètement d'accord).
- Les commentaires écrits laissés par les répondants dans le questionnaire ont principalement porté sur les avantages et inconvénients perçus à l'égard de chacun des scénarios. Plus spécifiquement, il a été question des tracés (les secteurs desservis), des temps de déplacement et des connexions aux autres modes de transport collectif.
- Inversement, le niveau de confort, la sécurité et l'achalandage ont suscité peu de commentaires.
- Dans les scénarios mettant de l'avant les modes SRB et tramway, on remarque une préférence pour le mode tramway.
- Des craintes ont été émises sur les coûts, les délais et les ressources nécessaires à la construction du mode métro.

Critère 2 : Intégration dans le milieu

- À la lumière des résultats du questionnaire, une majorité de répondants a signifié être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle les propositions contribuent à améliorer le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest, et ce, pour l'ensemble des scénarios présentés.
- Le scénario F, qui mise sur le métro pour relier les arrondissements Le Sud-Ouest (métro Angrignon) et Lachine, est celui qui a récolté un niveau d'accord supérieur quant à sa contribution à l'amélioration du milieu de vie (70,7 % d'accord ou complètement d'accord).
- En revanche, les répondants ont estimé que le scénario E, qui relie la Ville de Dorval et le centre-ville de Montréal (métro Square-Victoria-OACI) en mode tramway ou SRB, a récolté un niveau d'accord inférieur quant à sa contribution à l'amélioration du milieu de vie (56,1 % d'accord ou complètement d'accord).

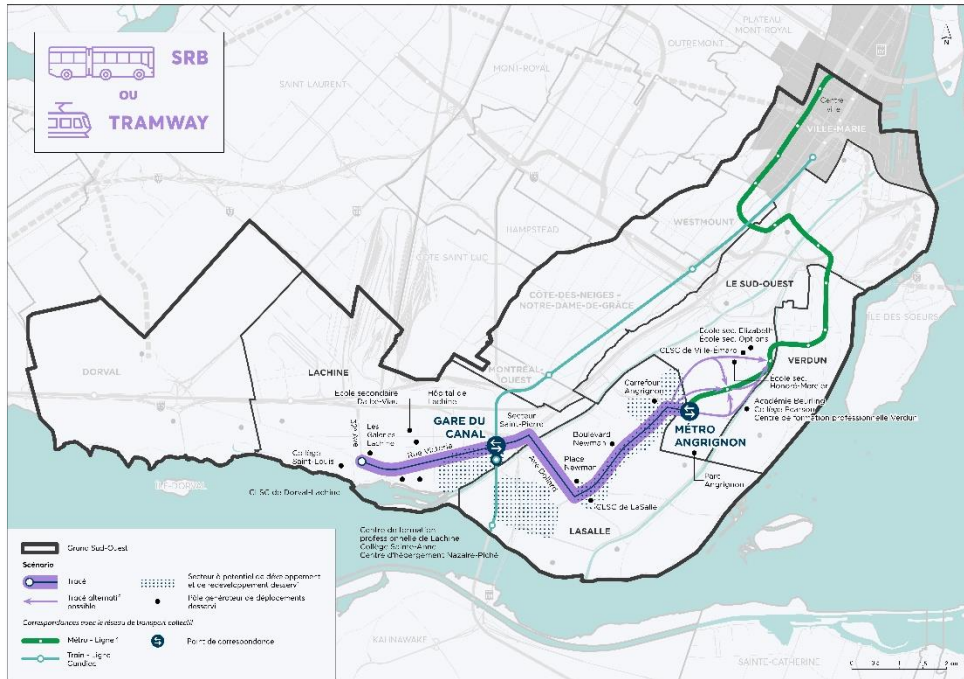
- Dans les commentaires écrits, on note des questions liées à l'impact des propositions de transport structurant sur la revitalisation et le développement urbain ainsi que sur les retombées économiques.

### Critère 3 : Préservation de l'environnement

- À la lumière des résultats du questionnaire, une majorité de répondants a signifié être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle les propositions contribuent à préserver l'environnement dans le grand Sud-Ouest, et ce, pour l'ensemble des scénarios présentés.
- Le scénario F, qui mise sur le métro pour relier les arrondissements Le Sud-Ouest (métro Angrignon) et Lachine, est celui qui a récolté un niveau d'accord supérieur quant à sa contribution à la préservation de l'environnement (70,4 % d'accord ou complètement d'accord).
- En revanche, le scénario D, qui relie la Ville de Dorval et l'arrondissement Le Sud-Ouest (métro Lionel-Groulx), et le E, qui relie la Ville de Dorval et le centre-ville de Montréal (métro Square-Victoria-OACI), tous deux en mode tramway ou SRB, ont récolté un niveau d'accord inférieur quant à leur contribution à la préservation de l'environnement (respectivement 51 % et 49 % d'accord ou complètement d'accord).
- Dans les commentaires écrits, on note, pour l'ensemble des scénarios, des préoccupations liées aux niveaux sonores (le métro étant jugé moins bruyant qu'un tramway ou un SRB), et aux vibrations urbaines.
- Des répondants indiquent que le tramway a un impact plus positif sur la qualité de l'air que le SRB. La préservation des milieux naturels, des arbres et espaces verts, notamment le potentiel de verdissement que comporte l'implantation d'un tramway, est également parmi les considérations notées.
- Peu importe le scénario ou le mode, les répondants indiquent qu'un grand projet de transport collectif contribuerait à améliorer l'environnement en réduisant la quantité de voitures sur la route.

Constats spécifiques à chacun des scénarios

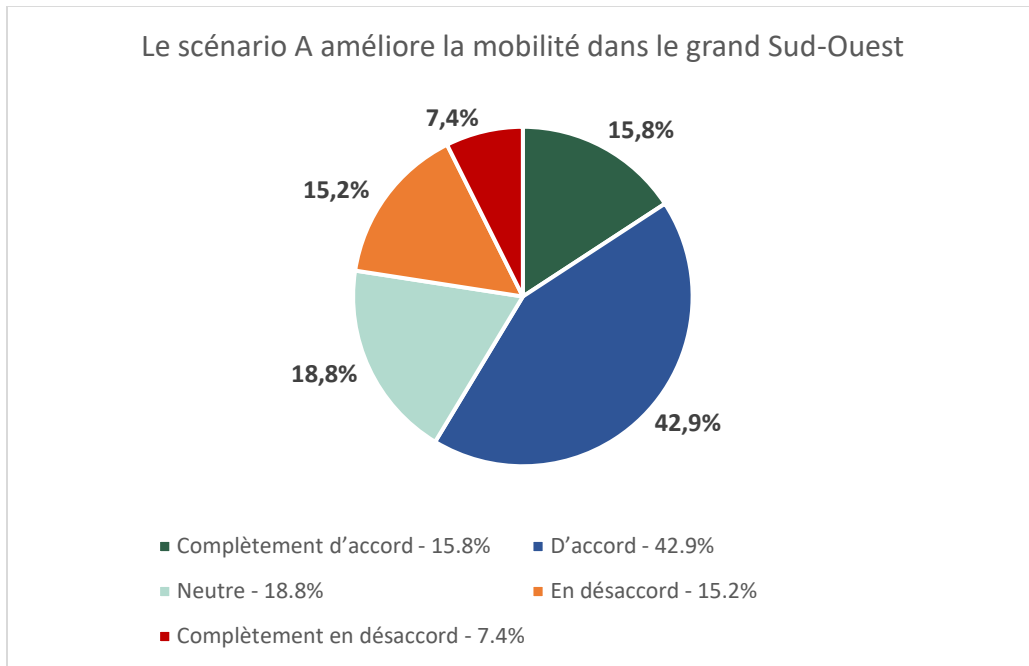
Scénario A. Lachine ↔ Le Sud-Ouest (Angrignon), 1 antenne



Caractéristiques préliminaires

- Tracé non optimisé : 8,4 km
- Nombre de stations possibles : 16 stations
- Temps de parcours théorique : plus de 20 minutes
- Fréquence théorique : 5 minutes
- Desserte rayon dans un rayon de 1 200 m :
  - Environ 125 444 habitants
  - Environ 24 264 emplois

Critère 1 : Amélioration de la mobilité

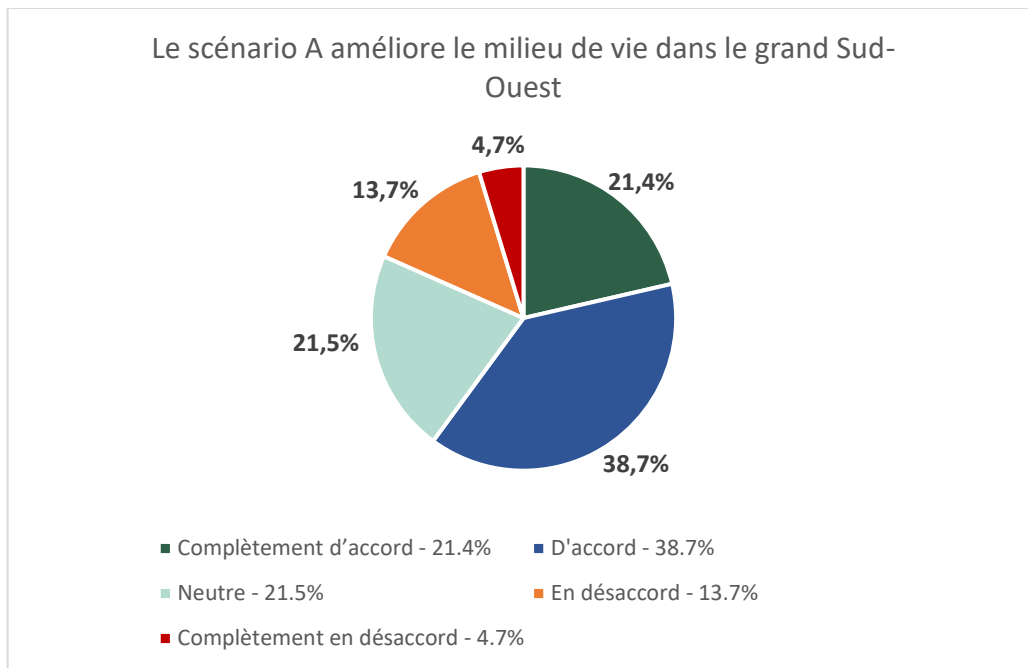


- 58,7 % des répondants ont signifié être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario A contribue à améliorer la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Parmi les commentaires, on note que les temps de parcours ne seraient potentiellement pas compétitifs par rapport à ceux offerts par les autres options de transport actuellement disponibles (automobile ou transport collectif).
- Plusieurs territoires (Dorval, l'ouest de Lachine et le sud de LaSalle) et pôles générateurs de déplacements du grand Sud-Ouest (hôpital LaSalle, Cégep André-Laurendeau, bibliothèque L'Octogone et aéroport de Dorval) ne sont pas desservis dans ce scénario.
- Il pourrait être préférable que la connexion proposée à la ligne verte via la station de métro Angrignon soit plus près du centre-ville, comme à la station Lionel-Groulx, ou encore accompagnée d'une connexion supplémentaire à la ligne orange.

Critère 2 : Intégration dans le milieu

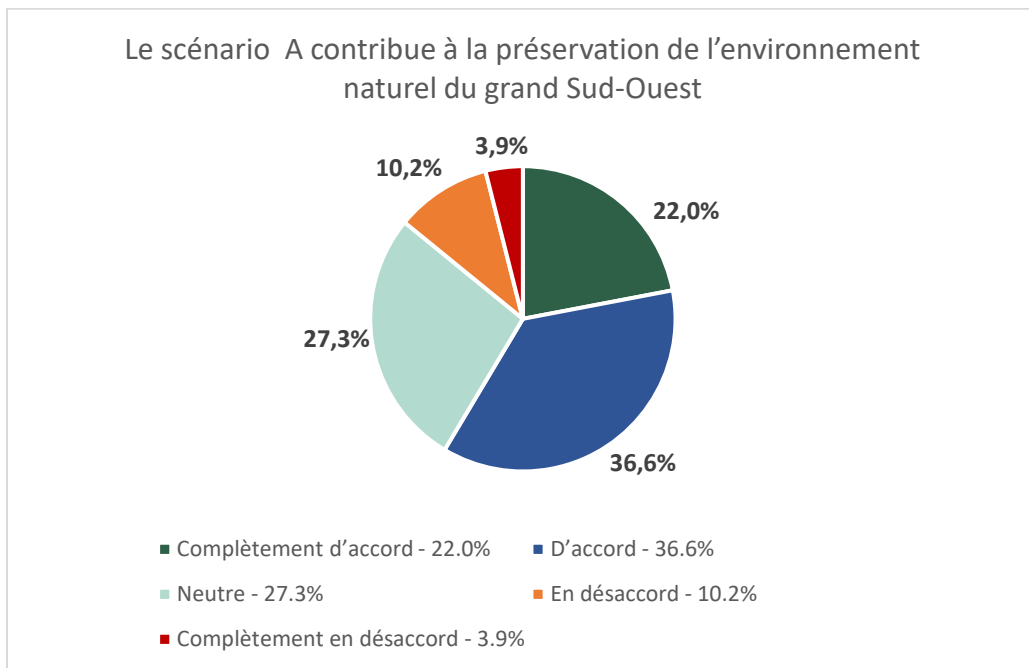


- 60,1 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario A contribue à améliorer le milieu de vie du grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

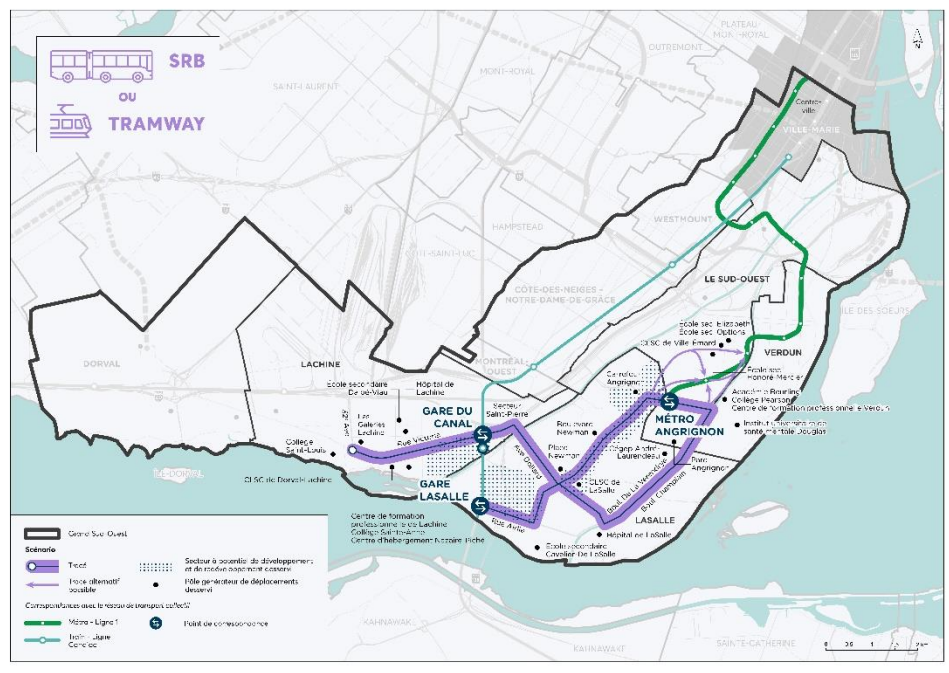
- Parmi les commentaires, on souligne que le scénario A ne serait pas suffisamment ambitieux pour améliorer significativement le milieu de vie.

Critère 3 : Préservation de l'environnement



- 58,6 % des répondants ont affirmé être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario A contribue à préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

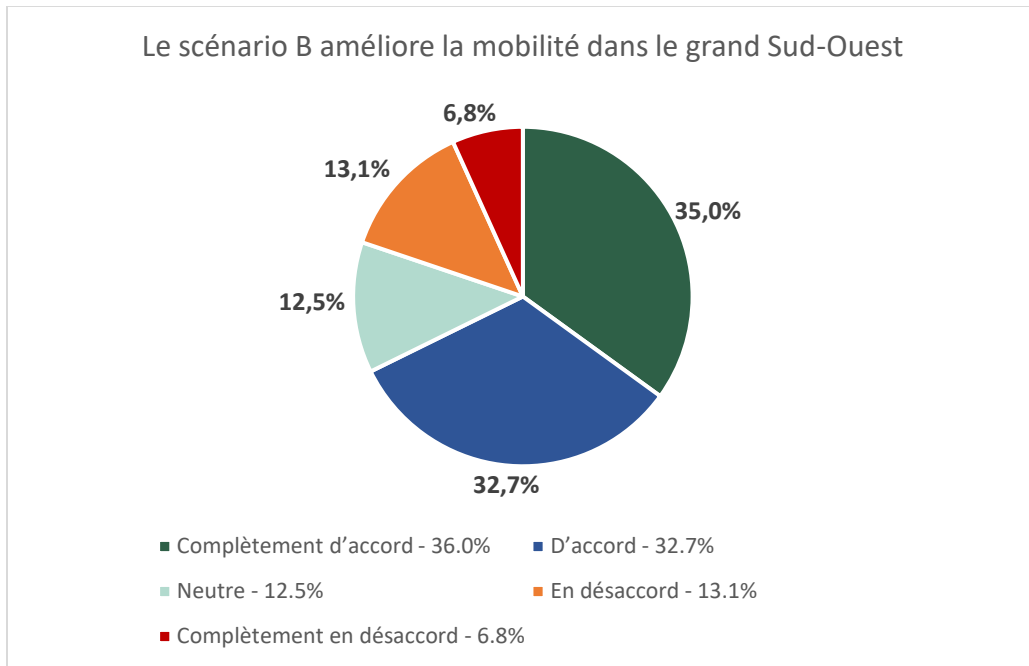
Scénario B. Lachine ↔ Le Sud-Ouest ↔ LaSalle, 2 antennes



**Caractéristiques préliminaires**

- Tracé non optimisé : 16 km
- Nombre de stations possibles : 29 stations
- Temps de parcours théorique :
  - Lachine à Angrignon : plus de 20 minutes
  - LaSalle à Angrignon : moins de 20 minutes
- Fréquence théorique : 5 minutes
- Desserte dans un rayon de 1 200 m :
  - Environ 172 601 habitants
  - Environ 31 989 emplois

Critère 1 : Amélioration de la mobilité



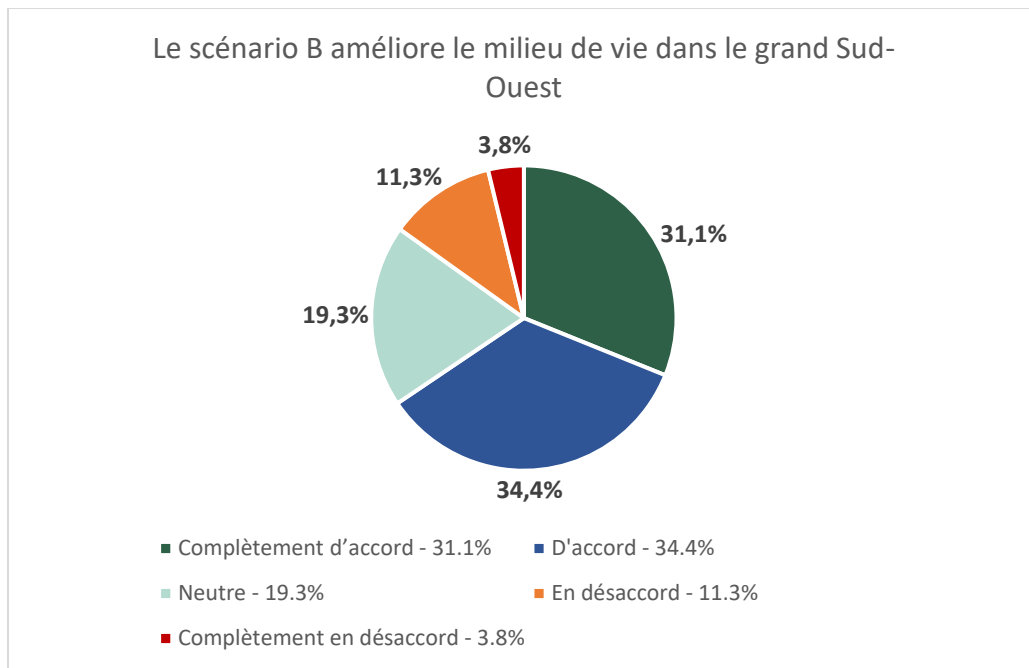
- 67,7 % des répondants ont signifié être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario B améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Parmi les commentaires écrits, on note qu'à l'instar du scénario A, les temps de parcours ne seraient pas compétitifs par rapport à ceux offerts par les autres options de transport actuellement disponibles (automobile ou transport collectif).
- Dorval (incluant l'aéroport) et une bonne partie de Lachine ne sont pas desservis dans ce scénario. Il serait avantageux que le trajet se rende directement au centre-ville.
- À l'inverse, les principaux pôles de LaSalle et le secteur de Lachine-Est seraient bien desservis par ce trajet.
- Comme ce trajet se raccorde à la station de métro Angrignon, cela pourrait générer un volume additionnel et provoquer un achalandage trop important sur la ligne verte.

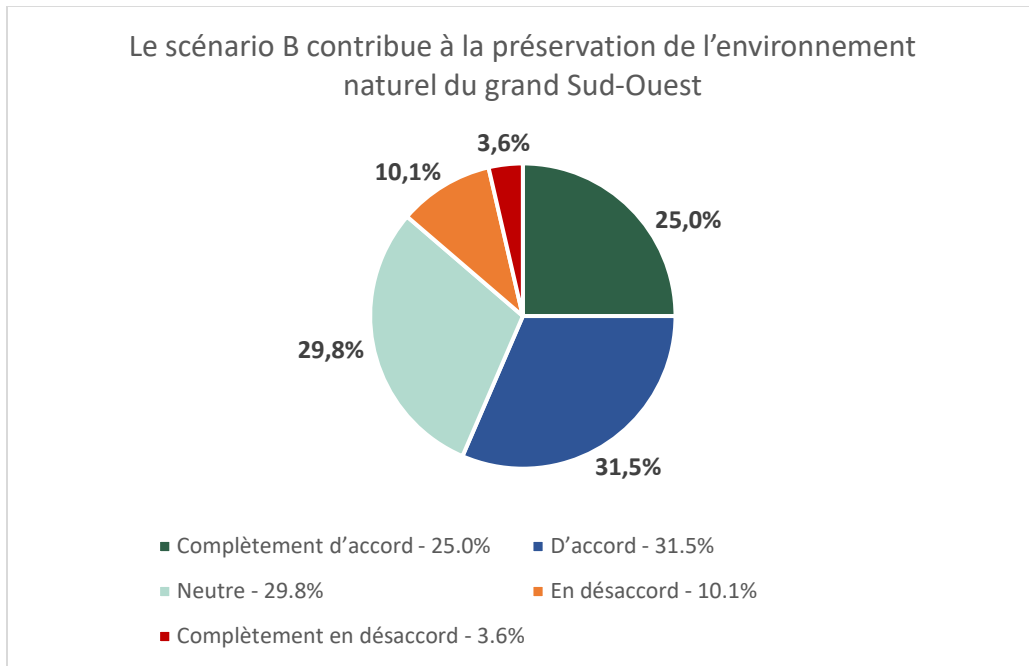


Critère 2 : Intégration dans le milieu



- 65,5 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario B améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

Critère 3 : Préservation de l'environnement

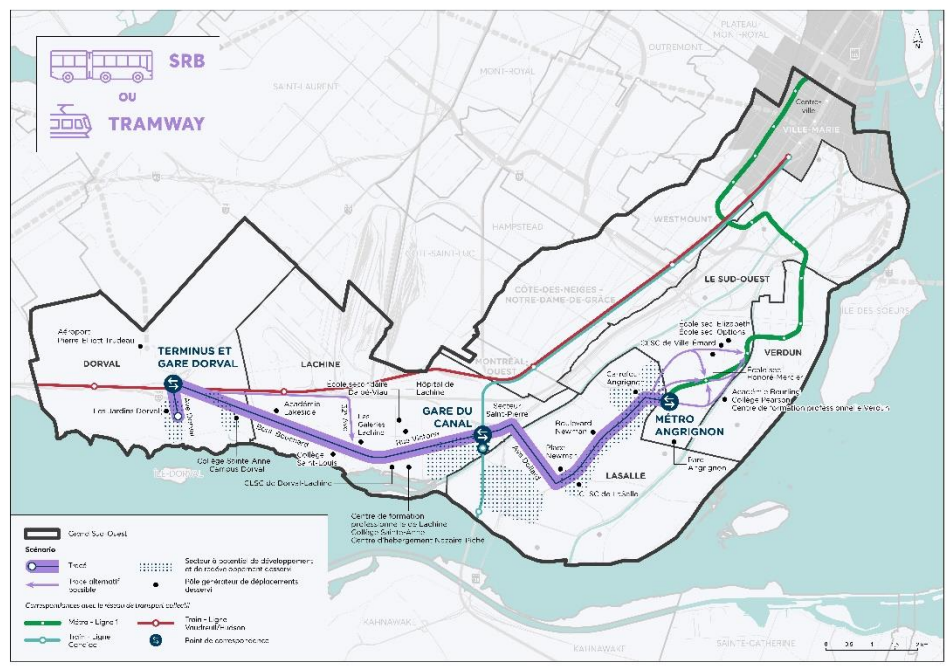


- 56,5 % des répondants ont affirmé être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario B contribue à préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Parmi les commentaires, on souligne des préoccupations quant aux impacts potentiels de la construction du réseau de transport sur le parc Angrignon et le canal de l'Aqueduc, qui sont à proximité du tracé proposé.

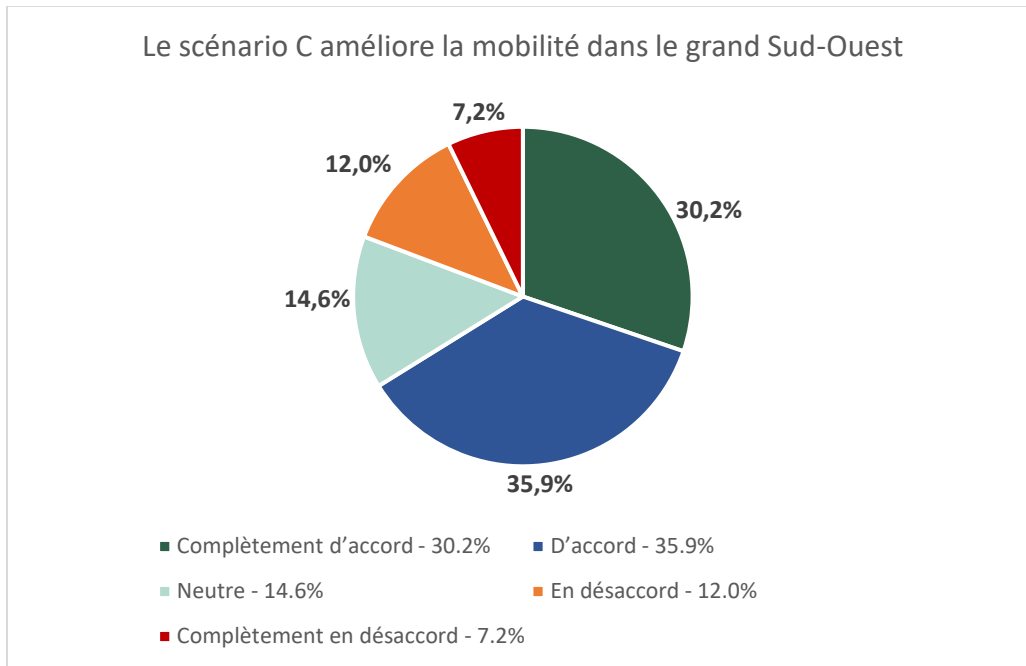
Scénario C. Dorval ↔ Le Sud-Ouest (Angrignon)



Caractéristiques préliminaires

- Tracé non optimisé : 13,2 km
- Nombre de stations possibles : 23 stations
- Temps de parcours théorique : plus de 30 minutes
- Fréquence théorique : 5 minutes
- Desserte dans un rayon de 1 200 m :
  - Environ 159 387 habitants
  - Environ 34 175 emplois

Critère 1 : Amélioration de la mobilité

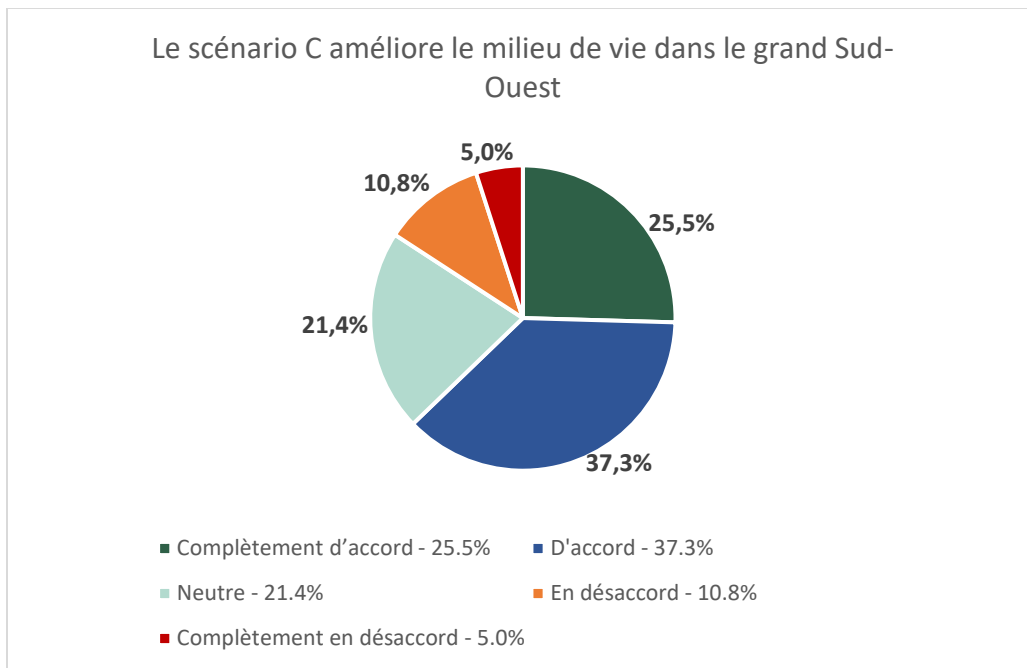


- 66,1 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario C améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

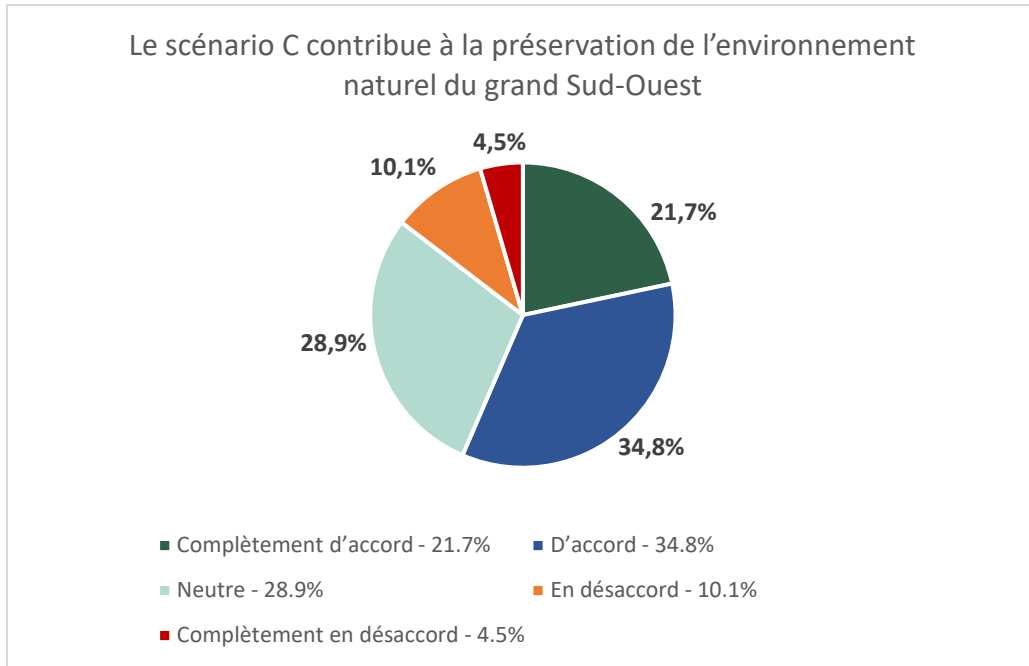
- Parmi les commentaires, on mentionne les temps de parcours qui ne seraient pas compétitifs par rapport à ceux offerts par les autres options de transport actuellement disponibles (automobile ou transport collectif, particulièrement la ligne de bus 496 Express Victoria).
- La partie sud de LaSalle n'est pas desservie dans ce scénario.
- Il serait avantageux que le trajet se rende directement au centre-ville et/ou à l'aéroport.
- La connexion à la gare intermodale de Dorval semble intéressante, notamment à cause du potentiel lié à une future connexion au REM.
- À l'instar du scénario B, la connexion avec la ligne verte soulève des préoccupations quant à son efficacité (changement modal entre le SRB/tramway et le métro) et à l'achalandage additionnel que le projet pourrait générer.

Critère 2 : Intégration dans le milieu



- 62,8 % des répondants ont souligné être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario C améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

Critère 3 : Préservation de l'environnement

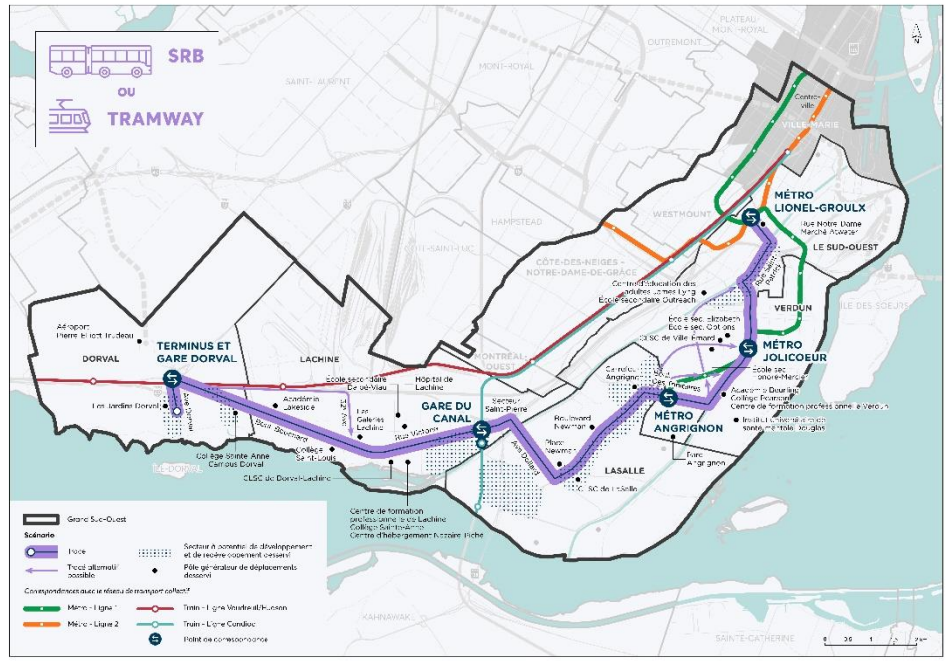


- 56,5 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario C contribue à préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Parmi les commentaires, on constate des préoccupations par rapport à d'éventuelles coupes d'arbres qui seraient nécessaires, notamment en bordure de la rue Victoria.

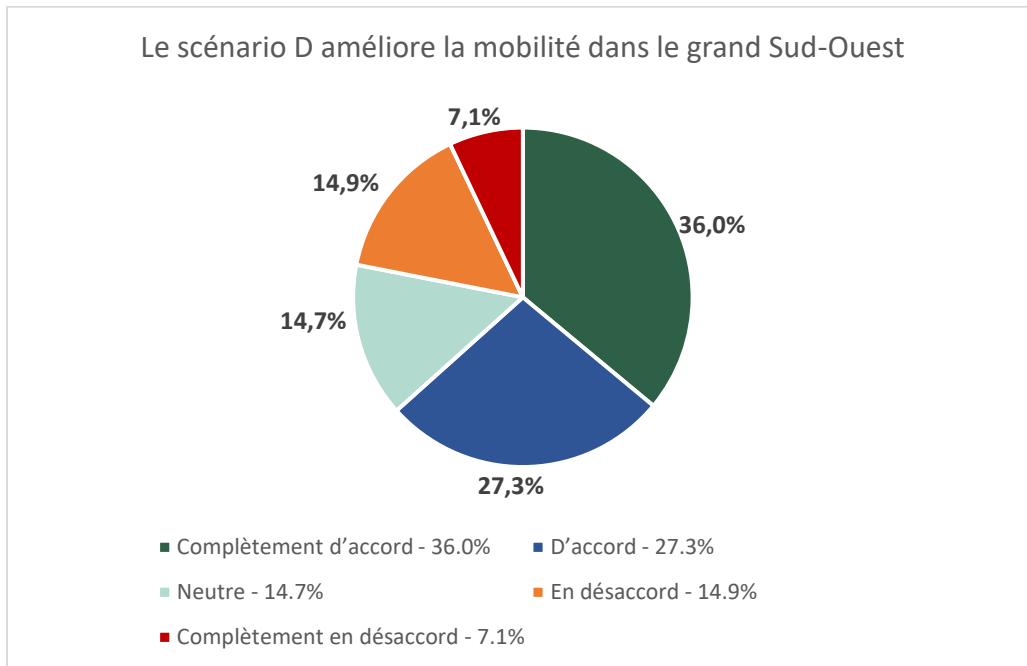
Scénario D. Dorval ↔ Le Sud-Ouest (Lionel-Groulx)



Caractéristiques préliminaires

- Tracé non optimisé : 19,2 km
- Nombre de stations possibles : 32 stations
- Temps de parcours théorique : moins de 50 minutes
- Fréquence théorique : 5 minutes
- Desserte dans un rayon de 1 200 m :
  - Environ 274 995 habitants
  - Environ 76 401 emplois

Critère 1 : Amélioration de la mobilité



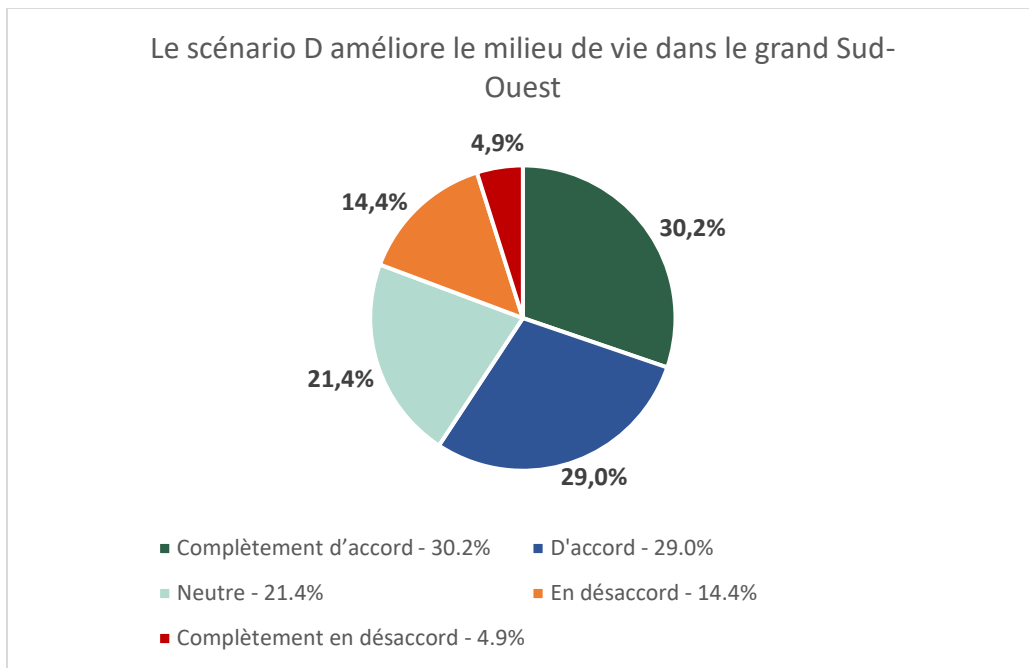
- 63,3 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario D améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Dans les commentaires, on note que les temps de parcours ne seraient pas compétitifs par rapport à ceux offerts par les autres options de transport actuellement disponibles (automobile ou transport collectif, particulièrement la ligne de bus 496 Express Victoria).
- Comme le trajet proposé suit un parcours similaire à celui de la ligne verte, la pertinence d'avoir deux modes structurants dans le même secteur est remise en question.
- À l'instar du scénario C, le sud de LaSalle et certains pôles du grand Sud-Ouest (hôpital LaSalle, le Cégep André-Laurendeau, la bibliothèque L'Octogone) ne sont pas desservis dans ce scénario.
- Il serait avantageux que le trajet se rende directement au centre-ville et/ou à l'aéroport.
- À l'inverse, ce trajet couvre une bonne partie du grand Sud-Ouest et il assure une connexion intéressante avec le centre-ville à partir de la station de métro Lionel-Groulx.

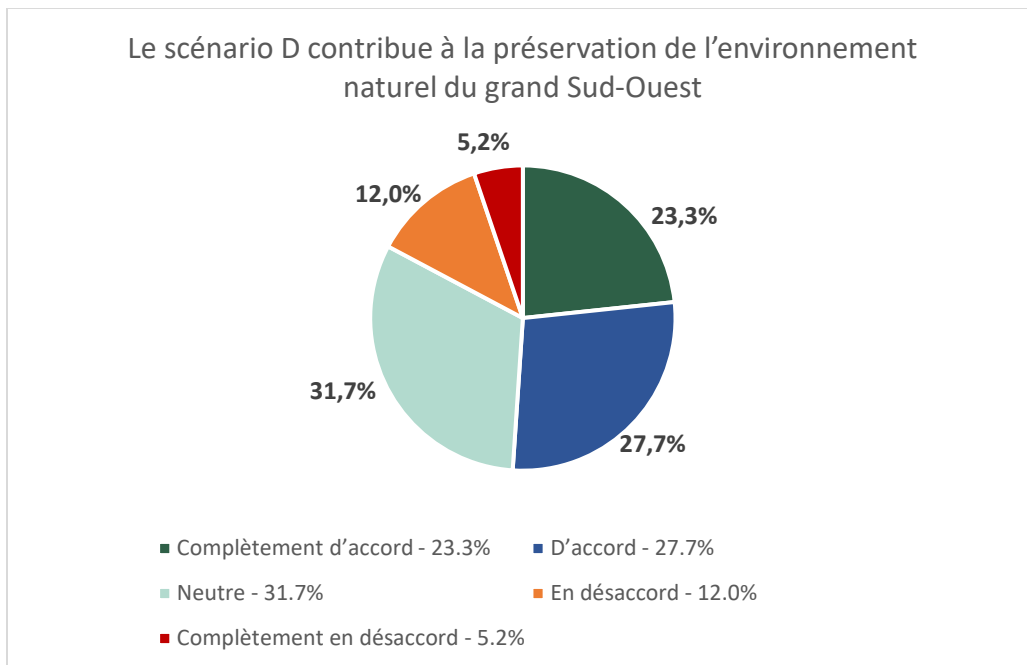


Critère 2 : Intégration dans le milieu



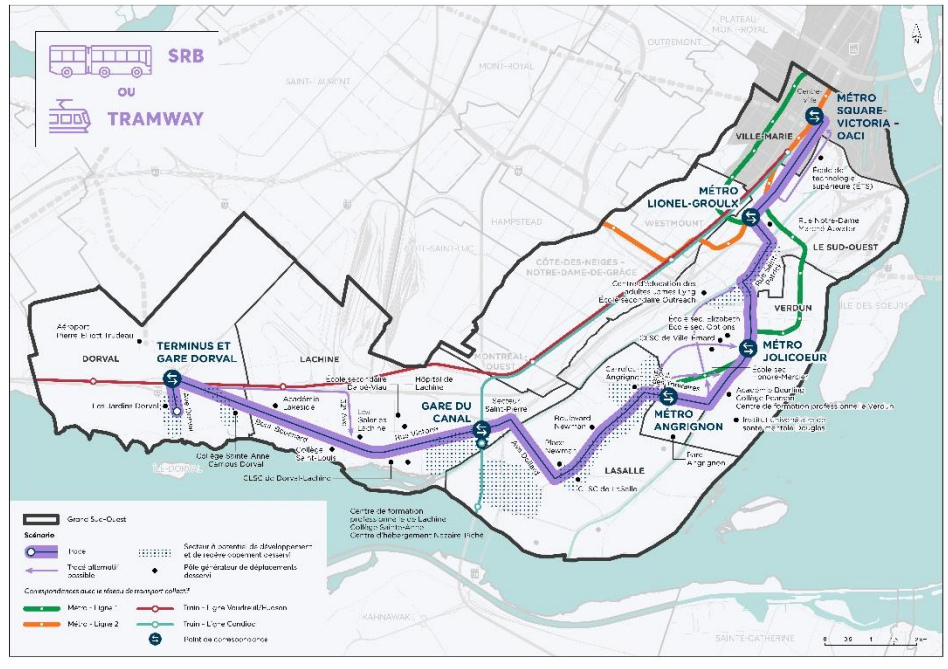
- 59,2 % des répondants ont affirmé être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario D améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

Critère 3 : Préservation de l'environnement



- 51 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario D contribue à préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

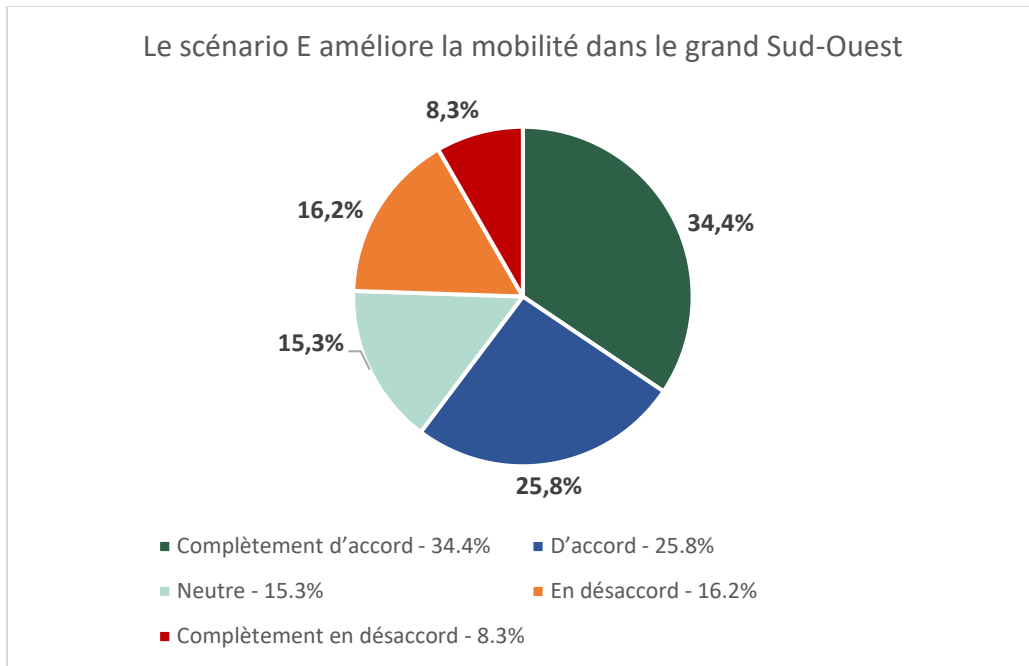
Scénario E. Dorval ↔ Ville-Marie



Caractéristiques préliminaires

- Tracé non optimisé : 21,9 km
- Nombre de stations possibles : 37 stations
- Temps de parcours théorique : plus de 55 minutes
- Fréquence théorique : 5 minutes
- Desserte dans un rayon de 1 200 m :
  - Environ 313 767 habitants
  - Environ 328 088 emplois

Critère 1 : Amélioration de la mobilité

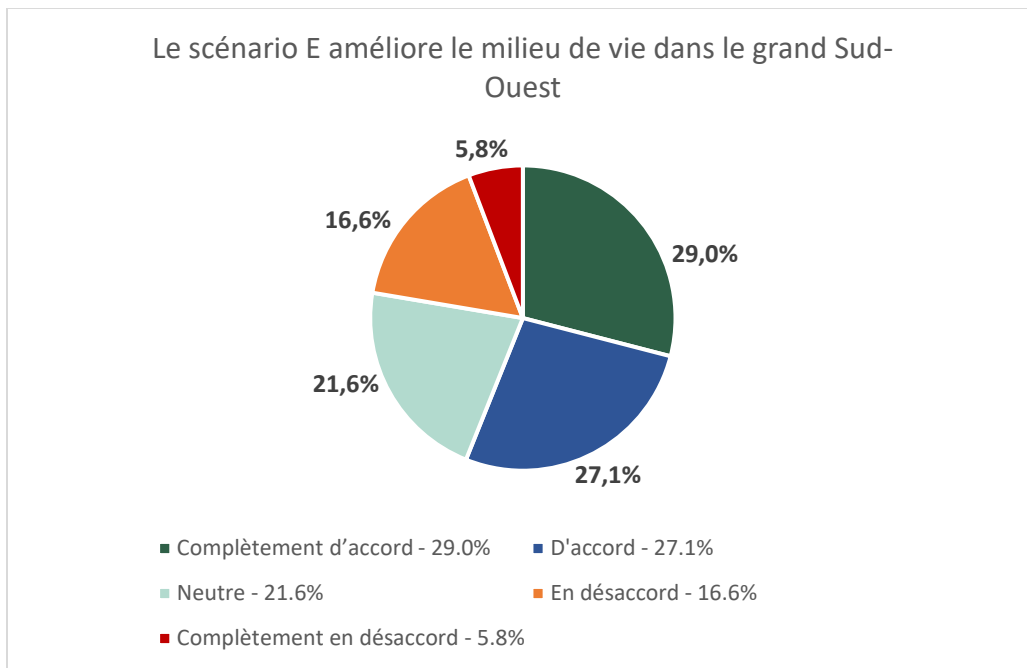


- 60,2 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario E améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

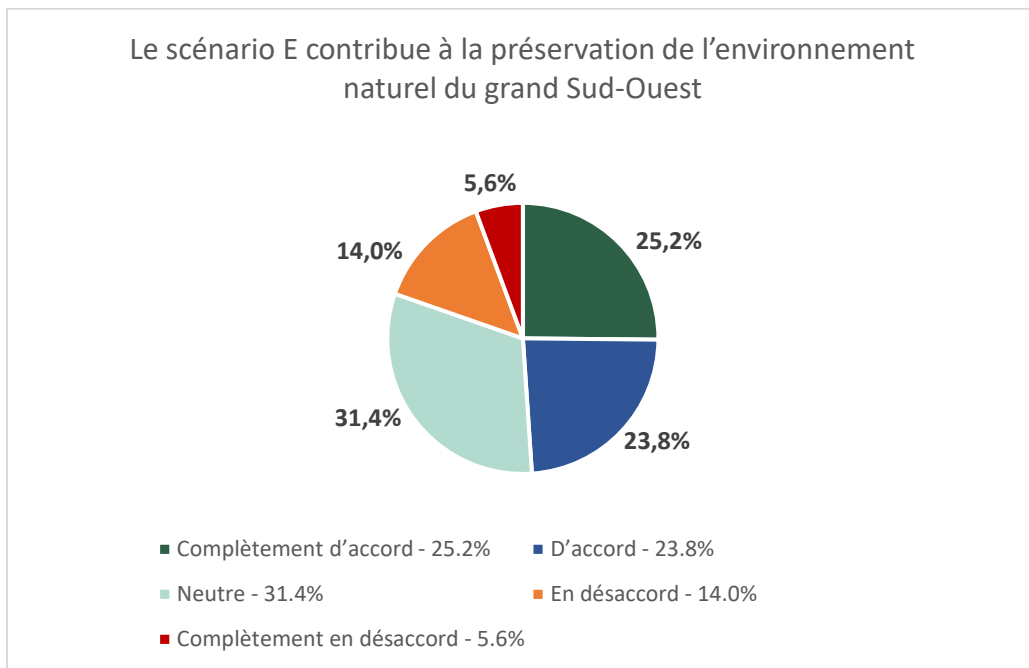
- On note dans les commentaires que le trajet est trop long et que, conséquemment, le temps de parcours ne serait pas compétitif par rapport à celui offert par les autres options de transport actuellement disponibles (automobile ou transport collectif).
- À l'instar des scénarios C et D, le sud de LaSalle et certains pôles du grand Sud-Ouest (hôpital LaSalle, le Cégep André-Laurendeau, la bibliothèque L'Octogone) ne sont pas desservis dans ce scénario.
- L'accès direct au centre-ville, sans transfert modal, est toutefois apprécié.
- Inversement, d'autres mentionnent que la desserte au centre-ville n'est pas nécessaire et le trajet pourrait s'arrêter à la station de métro Lionel-Groulx.
- Tout comme pour le scénario D, le trajet proposé suit un parcours similaire à celui de la ligne verte et la pertinence d'avoir deux modes structurants dans le même secteur est remise en question.

Critère 2 : Intégration dans le milieu



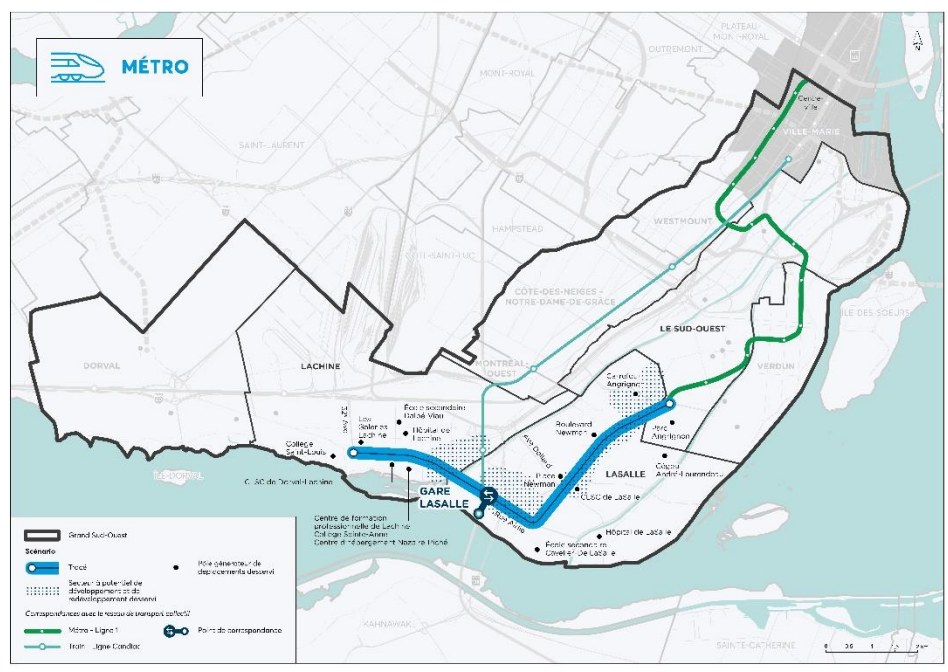
- 56,1 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario E améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

Critère 3 : Préservation de l'environnement



- 49 % des répondants ont affirmé être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario E contribue à préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

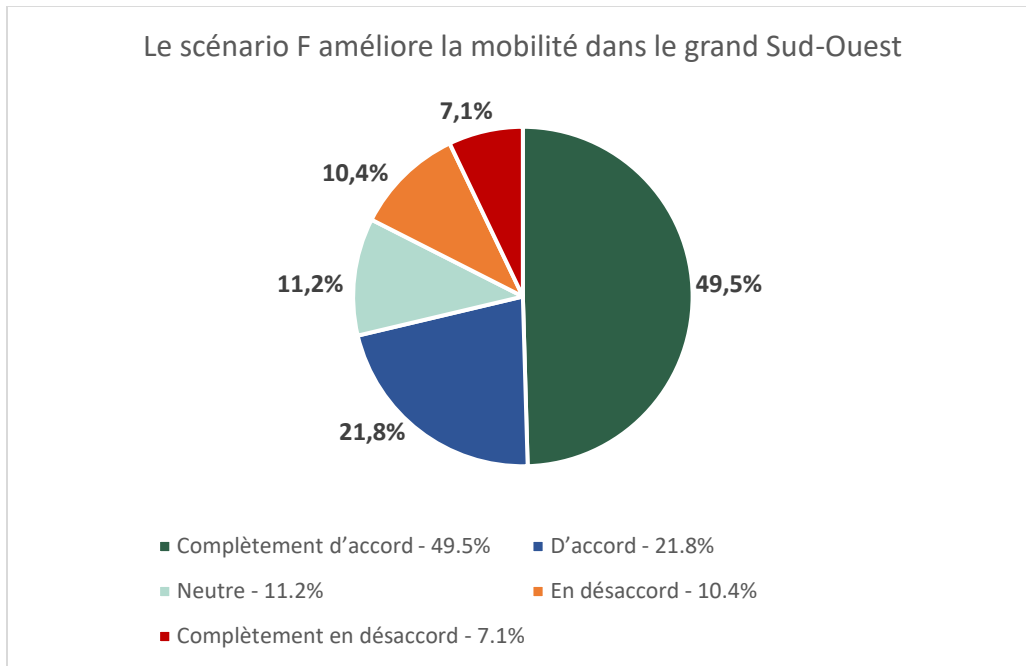
## Scénario F. Lachine ↔ Le Sud-Ouest (Angrignon)



### Caractéristiques préliminaires

- Tracé non optimisé :
  - 8,5 km (long)
  - 5,4 km (court)
- Nombre de stations possibles :
  - 6 stations (long)
  - 4 stations (court)
- Temps de parcours théorique : moins de 15 minutes
- Fréquence théorique : 3,6 minutes
- Desserte dans un rayon de 1 200 m :
  - Environ 127 280 habitants
  - Environ 23 674 emplois

Critère 1 : Amélioration de la mobilité



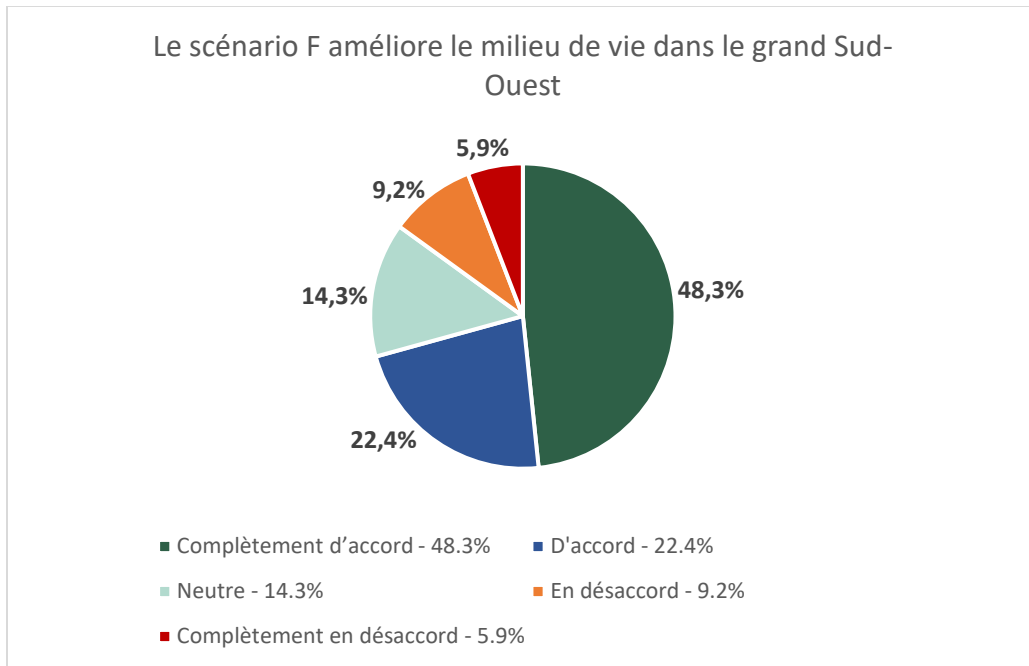
- 71,3 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario F améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Les commentaires soulignent que les déplacements seraient plus rapides, fiables et fluides sans changement modal, ce que propose le trajet en métro.
- Selon certains, le trajet proposé ne permet toutefois pas une desserte assez élargie du grand Sud-Ouest. Plusieurs pôles ne seraient pas desservis (particulièrement l'aéroport et la ville de Dorval).
- Le tracé et le mode faciliteraient l'accès au centre-ville et les déplacements entre les secteurs situés à l'intérieur de la zone d'étude.
- La faisabilité du projet ainsi que le ratio du coût par rapport à la grandeur du secteur desservi ou au nombre de personnes desservies sont remis en question.



Critère 2 : Intégration dans le milieu

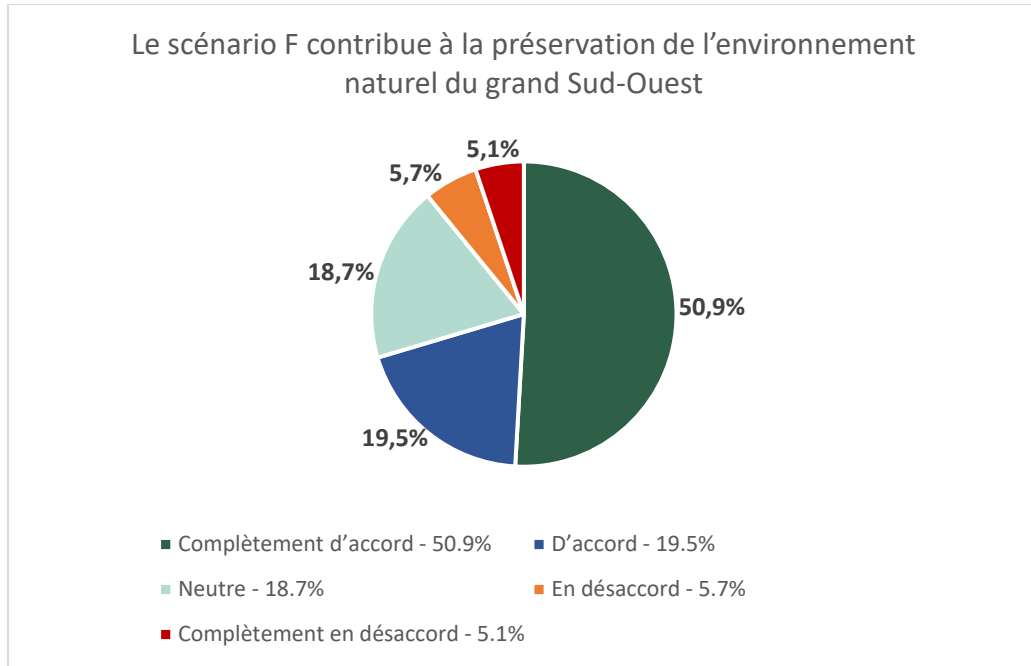


- 70,7 % des répondants ont indiqué être d'accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario F améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Parmi les commentaires, on note que le métro est le mode de transport s'intégrant le plus harmonieusement au milieu et ayant le moins d'impacts négatifs sur celui-ci.
- Cette option favoriserait le réaménagement et une plus grande revitalisation des quartiers du grand Sud-Ouest, en plus d'engendrer le plus de retombées économiques.

Critère 3 : Préservation de l'environnement



- 70,4 % des répondants ont indiqué être en accord ou complètement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le scénario F contribue à préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

*Commentaires écrits*

- Dans les commentaires, on mentionne que le métro comporte un avantage par rapport aux systèmes de tramway ou de SRB en ce qui concerne l'absence de bruit en surface.
- Certains mentionnent que la construction d'un métro pourrait impliquer des impacts majeurs sur l'environnement.
- D'autres soulignent que l'exploitation d'un métro en souterrain génèrerait moins d'impacts sur l'environnement qu'un mode de transport en surface.

## Carte interactive

La carte interactive a permis de recueillir 165 commentaires en français et 21 commentaires en anglais de la part de 57 contributeurs différents. On note que peu de répondants ont émis plusieurs commentaires; il s'agissait pour la plupart de contributions uniques. Voici un aperçu des commentaires de la carte interactive, organisés par secteurs du grand Sud-Ouest :

### Dorval

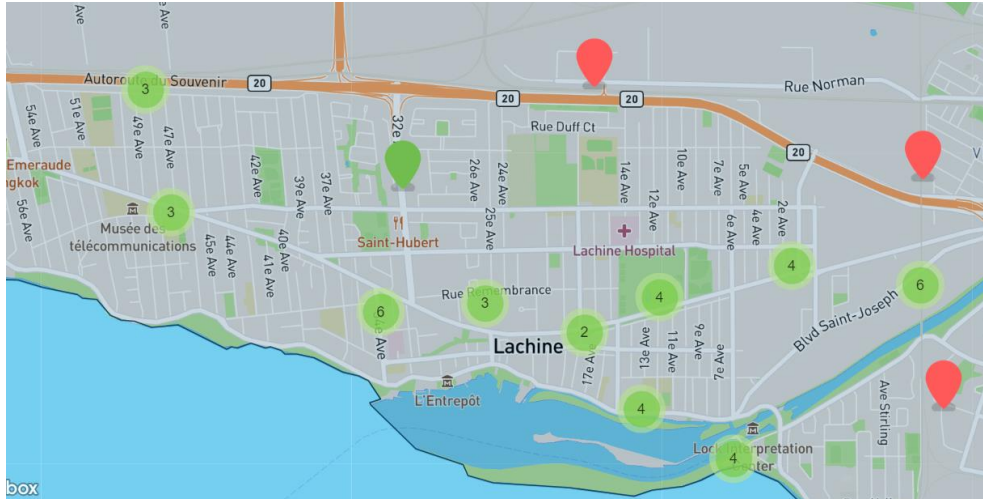


Un total de 19 commentaires a été inscrit sur le territoire de Dorval. Les deux commentaires suivants ont été mentionnés à quelques reprises :

- La connexion du projet structurant à la future gare du REM à l'aéroport de Dorval serait un atout indéniable.
- Il pourrait être intéressant de connecter la gare Dorval à la future station du REM à l'aéroport.

## MORIN RELATIONS PUBLIQUES

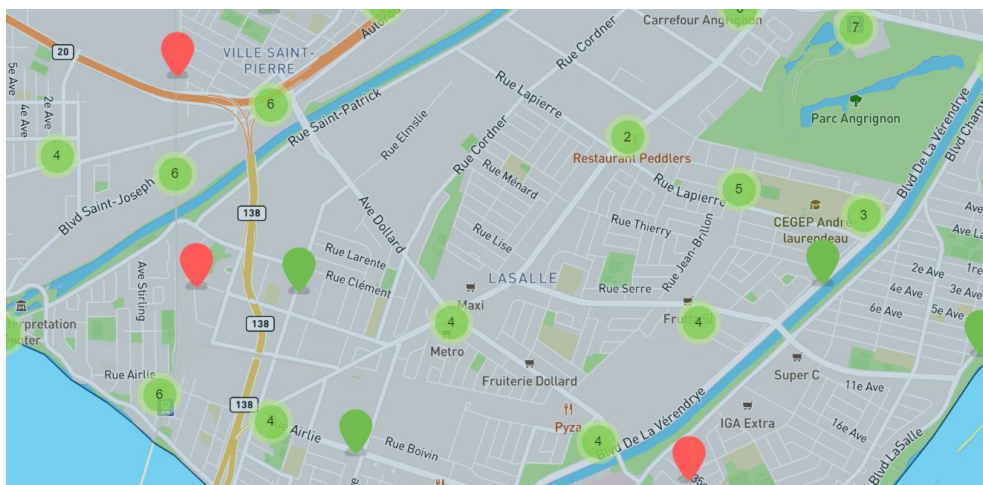
### Lachine



Les participants ont épinglé 55 commentaires sur le territoire de Lachine. Voici ce qui en est ressorti :

- Une attention particulière devrait être accordée à l'amélioration de l'accès aux berges et à la desserte du secteur du futur parc riverain de Lachine et du parc René-Lévesque.
- L'augmentation de la fréquence du train de banlieue en provenance de Candiac, qui s'arrête notamment à la gare du Canal, serait une piste de solution à envisager pour améliorer la mobilité.
- L'amélioration de la desserte du secteur des écoles Sainte-Anne a aussi été soulignée.

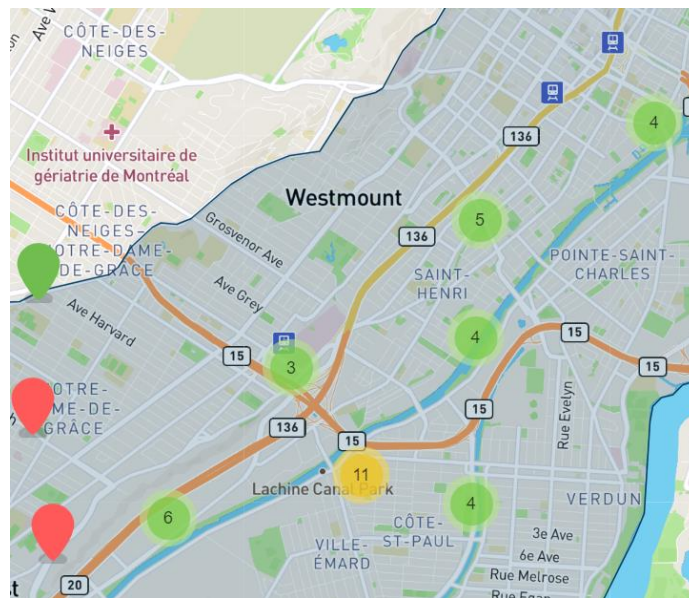
### LaSalle



Un total de 62 commentaires a été épinglé sur le territoire de LaSalle. Voici une synthèse de ces commentaires :

- Le scénario B améliorerait grandement la desserte à l'intérieur du secteur et favoriserait l'accès aux attraits et pôles de déplacements locaux (Cégep André-Laurendeau, hôpital de LaSalle, bibliothèque L'Octogone, etc.).
- L'ancienne compagnie du CP constitue une option à envisager pour la construction d'un nouveau réseau de transport collectif.
- La construction d'un projet de transport collectif structurant à LaSalle offrirait plusieurs possibilités de revitalisation et de réaménagement (notamment dans le secteur des boulevards Newman et De La Vérendrye).
- Le terminus Angrignon et son stationnement pourraient également faire l'objet d'un réaménagement.

### Sud-Ouest | Centre-ville | NDG



Les secteurs du Sud-Ouest, du centre-ville et de Notre-Dame-de-Grâce ont fait l'objet de 48 commentaires sur la carte interactive. Voici une synthèse des principaux éléments mentionnés :

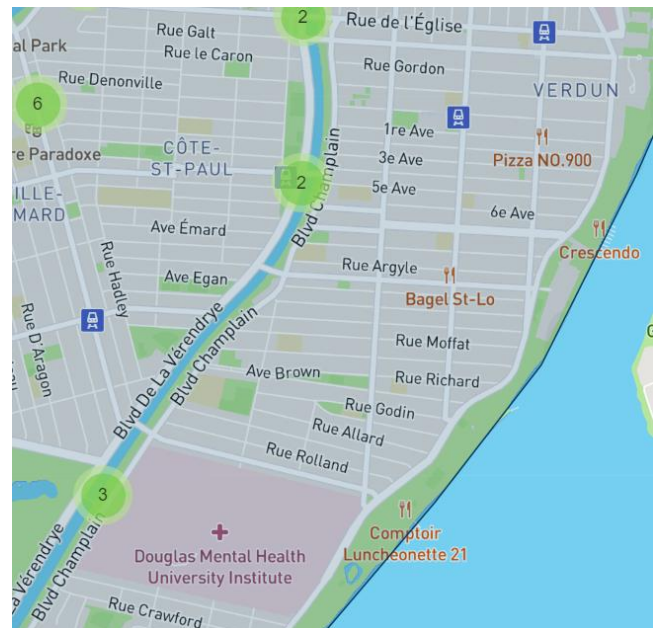
- Il est important d'améliorer la desserte dans le quartier Côte-Saint-Paul, notamment dans l'axe de la rue Monk, ce qui permettrait de revitaliser cette importante artère commerciale du grand Sud-Ouest.

- Il est difficile de se déplacer en transport collectif entre les quartiers Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles, Ville-Émard et Côte-Saint-Paul, et ce, même s'ils sont géographiquement rapprochés. Un tramway sur la rue Saint-Patrick viendrait pallier ces défis.
- L'intersection située à l'angle du boulevard De La Vérendrye et de l'avenue de l'Église à Côte-Saint-Paul est dangereuse – pour les usagers vulnérables notamment – et aurait intérêt à être réaménagée.
- Les automobilistes circulent à une vitesse excessive sur le boulevard De La Vérendrye dans Côte-Saint-Paul.

## Verdun

Deux commentaires portant sur le même thème ont été épinglés sur le territoire de Verdun :

- Étant donné son importance ainsi que le nombre de travailleurs et de patients qui le fréquentent, l'Institut universitaire en santé mentale Douglas devrait être rattaché au réseau de transport, du moins par le côté nord.





## Mémoires

Un total de 18 mémoires a été présenté par des organismes et 18 par des particuliers. Notons également que cinq commentaires ont été transmis par courriel et ont été considérés aux fins d'analyse comme des mémoires.

La section ci-dessous vise à donner une vue d'ensemble des éléments soulevés dans les mémoires et ne constitue pas un compte-rendu exhaustif.

Les mémoires sont disponibles sur la plateforme de consultation en ligne pour permettre au public de les consulter. L'équipe de projet a pris connaissance de l'intégralité des documents pour étoffer son analyse des propositions à l'étude.

## Transport et mobilité

### *Modes de transport étudiés*

Plusieurs personnes se positionnent en faveur d'un mode de transport spécifique et en présentent les avantages.

Par exemple, en ce qui a trait au métro, on mentionne la rapidité des déplacements, le confort et l'avantage de ne pas être soumis aux intempéries, ainsi que la possibilité d'accéder directement au centre-ville avec un seul mode de transport. On souligne toutefois que ce mode nécessite un temps de réalisation plus long.

Concernant le tramway, on souligne le confort et l'aspect sécuritaire de ce mode. On mentionne également sa capacité supérieure à celle d'un SRB, sa flexibilité pour répondre aux besoins de déplacement locaux ainsi que l'efficacité du temps de parcours « porte-à-porte » qu'il permet, grâce à un nombre plus important de stations, plus rapprochées; ceci à un coût de réalisation moindre. Enfin, on évoque la possibilité de raccorder un tramway dans le secteur du grand Sud-Ouest à de futures antennes ailleurs sur l'île de Montréal, ou de mettre à profit un tel réseau pour le transport de marchandises.

Enfin, les bénéfices d'ajouter des infrastructures de type SRB sont soulignés, et ce, pour améliorer l'efficacité des services de bus existants, notamment la ligne de bus 496 Express Victoria, qui relie le terminus Dorval à la station de métro Lionel-Groulx, ainsi que les autobus à destination de la couronne sud de Montréal.

À noter qu'il est aussi proposé de combiner plusieurs modes de transport, notamment un prolongement du métro de quelques stations, complété par une desserte locale en tramway ou en SRB.

### **Axes et pôles de déplacement à considérer**

Plusieurs tracés alternatifs ont été proposés dans les mémoires. Sans rendre compte de chacune des propositions de façon détaillée, celles-ci étant considérées attentivement par le bureau d'études, voici des exemples d'axes et de pôles à desservir qui ont été évoqués :

- Des quartiers de la zone d'étude ou à proximité : l'ouest de Notre-Dame-de-Grâce et Montréal-Ouest (notamment comme lien entre Lachine et la ligne orange du métro), Côte-Saint-Luc, centre-ouest de l'Île/axe du boulevard Cavendish, et Pointe-Saint-Charles;
- Le boulevard Newman (en raison de son potentiel de redéveloppement), notamment le terminus de bus Airline/Newman pour faciliter les liens avec la Rive-Sud de Montréal;
- L'avenue Dollard, qui permettrait de rejoindre des zones moins bien desservies (quartiers et pôles d'emploi);
- L'intérieur du quartier Saint-Pierre à Lachine;
- Le quartier industriel de Lachine;
- L'ouest de la 32<sup>e</sup> avenue à Lachine;
- Des quartiers appelés à se redévelopper (intersection du boulevard Newman et de la rue Léger; 200, boulevard Bouchard; centre commercial Les Jardins Dorval; futur écoquartier Lachine-Est; quartier Whisky; site de Tribal Partners);
- Le sud et l'ouest de LaSalle, incluant le Cégep André-Laurendeau, l'hôpital LaSalle et l'école secondaire Cavalier De-LaSalle;
- Et les banlieues adjacentes.

L'occasion d'améliorer le lien entre la gare intermodale de Dorval (gare, aéroport, future station du REM à l'aéroport) et le centre-ville, en facilitant également son accès aux résidents du grand Sud-Ouest, est évoquée, de même qu'un prolongement de la ligne bleue du métro vers Lachine.

Enfin, différents points de raccordement sont suggérés par rapport au réseau de métro. Si plusieurs voient des avantages à raccorder le réseau à la ligne orange, plus près du centre-ville, d'autres mentionnent qu'un raccordement au-delà de la station Angrignon comporterait une certaine redondance.

### **Mise à profit du réseau existant**

Certaines personnes soulignent l'efficacité de l'actuelle ligne de bus 496 Express Victoria pour relier Lachine au centre-ville, à considérer dans la planification du nouveau projet, et se questionnent sur l'avantage du nouveau projet par rapport aux options actuelles.

D'autres recommandent d'envisager la bonification de la fréquence des lignes de train de banlieue qui circulent sur le territoire du grand Sud-Ouest, soit les lignes 11 et 14, qui permettent d'accéder efficacement au centre-ville, afin de maximiser le potentiel des infrastructures existantes. De



manière générale, plusieurs propositions sont formulées en lien avec l'arrimage du grand Sud-Ouest au réseau de train de banlieue existant.

### Urbanisme

Sur le plan de l'aménagement urbain, des mémoires soulignent que le tramway présente un potentiel d'intégration plus harmonieux dans le milieu et que son impact serait généralement plus positif sur le développement, notamment dans les secteurs à fort potentiel comme celui de Lachine-Est, ainsi que sur la revitalisation commerciale. À cet effet, on indique que, comparativement au métro, le tramway et le SRB offrent, avec des stations plus rapprochées les unes des autres, une meilleure couverture du territoire, favorisant ainsi un meilleur équilibre en matière de transformation des milieux de vie et de densification, limitant ainsi l'embourgeoisement. La mise en place d'un projet structurant de transport collectif devrait d'autant plus contribuer à désenclaver les secteurs qui dépendent de l'auto pour offrir un meilleur accès aux pôles de déplacement.

Plus spécifiquement, on relève des préoccupations quant à la faisabilité d'implanter un tramway ou un SRB dans les rues étroites de Dorval et de Lachine. D'autres soulignent également qu'un scénario reliant ces secteurs au centre-ville participerait à la création d'environnements urbains de qualité et à la densification. Du côté de LaSalle, on mentionne que la planification d'un mode structurant doit se faire en conformité avec le plan d'aménagement urbain du secteur et un groupe mentionne qu'un tel projet pourrait agir comme un levier pour le redéveloppement du secteur Whisky.

### Environnement

Parmi les commentaires recueillis, on estime que l'impact environnemental du tramway est plus faible, comparativement aux autres modes de transport collectif, notamment en raison de sa contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air, ce mode de transport pourrait participer à la diminution des problèmes de santé associés à la pollution.

### Économie

Sur le thème de l'économie et des finances, on note parmi les répondants que le projet contribuera au développement économique du secteur, notamment en connectant plus efficacement les entreprises à la population. Plusieurs commentaires soulignent une préférence pour le tramway en raison de son coût d'aménagement inférieur, notamment par rapport à celui d'un métro. Un participant estime même qu'un projet de tramway a démontré son efficacité économique par rapport à l'implantation d'un bus à haut niveau de service, comme en témoigne l'expérience de Toulon, en France. D'autres indiquent que l'implantation d'un SRB sur le boulevard Newman serait plus économiquement avantageuse. Un participant estime que des règles devraient être introduites pour inciter les promoteurs à fournir et à financer des solutions de transport le long des principaux

corridors de déplacement. Une citoyenne s'inquiète de la disponibilité de la main-d'œuvre pour réaliser un projet de transport structurant.

### **Social**

Les commentaires soulignent que le projet offre une opportunité majeure d'améliorer la qualité de vie des citoyens du secteur et de lutter contre la crise du logement. L'accessibilité universelle du réseau de transport est jugée essentielle, notamment dans l'architecture des stations (sans tourniquet). Certains estiment qu'une tarification sociale est nécessaire. Enfin, le tramway est considéré comme un mode de transport plus sécuritaire.

### **Technique**

Des commentaires ont été recueillis sur des considérations techniques, notamment en lien avec la faisabilité des options proposées. Parmi ceux-ci, on évoque les conflits potentiels entre l'implantation d'un tramway et la présence de lignes électriques, le partage des voies de circulation ainsi que les tracés traversant des zones protégées ou encore Griffintown. On souligne également que le tramway serait bien adapté aux hivers québécois.

### **Démarche de consultation publique**

Parmi les commentaires émis sur la démarche de consultation publique, on souligne que la consultation publique est essentielle pour répondre aux besoins des citoyens. Certains émettent des commentaires sur le format des rencontres, estimant notamment avoir dû attendre trop longtemps pour avoir accès aux experts et jugeant que les informations présentées manquaient de clarté. Du côté du questionnaire en ligne, des participants estiment que l'inscription obligatoire pouvait restreindre l'accès. Certains citoyens auraient souhaité avoir plus d'information pour alimenter leur réflexion, notamment à l'égard des coûts. D'autres soulignent que les avantages du transport collectif auraient pu être mieux communiqués.

## EN RÉSUMÉ

Bien que le projet et les propositions de scénarios soumis à la population soient à une étape très préliminaire, il faut souligner l'important engagement et le grand intérêt, autant de la part de la population que des parties prenantes, envers cette démarche. La mise en place d'un mode structurant de transport collectif électrifié dans le secteur du grand Sud-Ouest représente, aux yeux des participants, une solution intéressante pour favoriser la mobilité durable. Le processus de consultation publique a été marqué par des prises de position enrichissantes et la participation de parties prenantes passionnées par le transport collectif. Cette première prise de contact avec les gens du milieu s'avère positive et prometteuse pour la suite des choses.

Il faut réitérer que la participation, à travers les différents outils de consultation, n'est pas suffisamment élevée pour tirer des constats représentatifs de l'ensemble de la population concernée. Les commentaires émis dans le questionnaire, sur la carte interactive et dans les mémoires ne doivent donc pas être considérés comme statistiquement significatifs. Les prochaines lignes brossent toutefois un portrait de ce que l'on retient globalement des échanges avec les participants :

- Quel que soit le scénario présenté, une majorité de répondants estime que le projet contribuera à améliorer la mobilité et les milieux de vie dans le grand Sud-Ouest de Montréal, en plus de préserver l'environnement naturel. Cela confirme l'accueil favorable du projet par les répondants.
- On remarque une préférence pour le tramway comparativement au SRB dans les scénarios où ces deux options ont été présentées.
- Par ailleurs, les résultats du questionnaire en ligne démontrent une préférence pour le métro à tout autre mode, alors que les mémoires apportent des arguments en faveur de l'implantation d'un tramway.

### Amélioration de la mobilité

- Étant donné que les scénarios A, B, C et D ne prévoient pas de lien direct vers le centre-ville, on questionne la compétitivité de leur temps de parcours par rapport à l'offre actuelle, notamment la ligne de bus 496 Express Victoria.
- Le trajet similaire des scénarios D et E à celui de la ligne verte suscite des questionnements quant à la pertinence d'avoir deux modes structurants dans le même secteur.

### Intégration dans le milieu

- Alors que les commentaires du questionnaire soulignent que le métro favoriserait le réaménagement et une plus grande revitalisation des quartiers du grand Sud-Ouest, en plus de générer plus de retombées économiques, les recommandations laissées dans certains mémoires stipulent que le tramway et le SRB, par des stations plus rapprochées les unes des autres, offrent une couverture mieux répartie à l'échelle du territoire, favorisant ainsi un meilleur équilibre en matière de transformation des milieux de vie et de densification.

### Préservation de l'environnement

- Les niveaux sonores et les vibrations urbaines constituent les enjeux environnementaux les plus mentionnés, et ce, pour l'ensemble des scénarios.
- Le scénario B suscite certains questionnements quant aux impacts potentiels de la construction du réseau de transport sur le parc Angrignon et le canal de l'Aqueduc qui sont à proximité du tracé proposé.
- On estime que le métro, donc le scénario F, à terme, aurait un moindre impact environnemental qu'un mode de transport en surface. Sa construction, toutefois, pourrait avoir une empreinte environnementale importante dans le secteur.

Enfin, le projet étant encore à une étape très conceptuelle, il nous a été mentionné à quelques reprises que l'information présentée n'était pas suffisamment détaillée pour permettre une appréciation approfondie des propositions. Il sera pertinent de réaliser une nouvelle consultation publique sur une solution ayant un niveau de conception plus avancé pour permettre à la population d'apprécier une proposition plus détaillée.

## PROCHAINES ÉTAPES

Avec près de 600 participants à la consultation en ligne, 560 citoyens et représentants de la société civile aux rencontres publiques et quelque 40 mémoires présentés, la démarche de consultation publique sur le projet structurant de transport collectif du grand Sud-Ouest de Montréal a suscité un fort engagement des communautés et a ainsi permis de dégager un portrait de la diversité des voix en présence.

À l'issue de cette démarche fructueuse, l'ARTM et ses partenaires du bureau d'études poursuivent l'élaboration du dossier d'opportunité. Les considérations portées à l'attention des experts par les citoyens et acteurs de la société civile serviront à renseigner les analyses en cours. Rappelons que l'objectif du dossier d'opportunité est d'étudier les besoins du territoire, en vue de recommander un scénario de tracé et de mode de transport qui soit financièrement responsable pour y répondre, à long terme.

Le dossier d'opportunité sera déposé au Conseil des ministres du gouvernement du Québec pour fins de décision. Dans l'éventualité où une décision favorable est rendue, le projet poursuivra son cheminement vers l'étape du dossier d'affaires (soit la planification détaillée du projet), puis vers celles de la réalisation et de la clôture.

Nous remercions tous ceux et celles qui ont pris part aux activités de consultation publique.

## ANNEXES

### Annexe 1 : Listes des organismes invités et présents à la phase 1

*Organismes de transport – Rencontre virtuelle (24 mars)\**

Type	Organisation
Opérateurs	BIXI Montréal
	CDPQ / REM
	Communauto
	Bureau du taxi
	Aéroports de Montréal
	VIA Rail
	Agence mobilité durable
Développement	Trajectoire Québec
	Jalon
	Alliance Transit (regroupe les CRE)
	Association québécoise des transports (AQTr)
	Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
	Propulsion Québec
	Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine
	Vélo Québec
	Voyagez Futé
	Mouvement pour un transport public abordable (MPTA)
	Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal)
	Comité des droits sociaux du grand Sud-Ouest
Fabmob (Montréal en commun)	
Académique	Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal
	Transportation Research at McGill (TRAM)
	UQAM (centre recherche)

\*En bleu, les organismes présents.

Dorval-Lachine – Rencontre portes ouvertes (28 mars, Maz Hall)\*

Type	Organisation
Académique	Centre de service scolaire Marguerite-Bourgeoys
	Collège Saint-Louis
	Collège Sainte-Anne
	Commission scolaire Lester-B.-Pearson
	École secondaire Dalbé-Viau
Accessibilité / Communautaire / Résidents	Club des personnes handicapées du lac Saint-Louis
	Concert'action Lachine
	Centre multiresources de Lachine
	Centre 50 ans et plus - la Théière
	P'tite Maison de Saint-Pierre
Économique	Commerce Dorval
	PME MTL Ouest-de-l'Île
	Chambre de commerce de l'Ouest de l'Île de Montréal
	Corporation de développement économique communautaire LaSalle-Lachine (CDEC) LaSalle-Lachine
Environnement	Comité sur l'environnement de Dorval
	Imagine Lachine Est
	Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAMÉ)
	ClimAction Lachine
Immobilier / logement	Comité logement Lachine-LaSalle
Jeunesse	Conseil jeunesse de Lachine
	COVIQ Duff Court
	Carrefour jeunesse-emploi de Lachine
	Centre de pédiatrie sociale et communautaire de Lachine
Santé	CIUSSS de l'Ouest de l'île de Montréal
	Hôpital de Lachine
	CLSC Dorval-Lachine

\*En bleu, les organismes présents.

Le Sud-Ouest—LaSalle—Verdun – Rencontre portes ouvertes (29 mars, Maison de la culture de Verdun)\*

Type	Organisation
Académique	Commission Scolaire Lester-B.-Pearson
	Centre de service scolaire Marguerite-Bourgeoys
	Cégep André-Laurendeau
	English Montreal School Board
	Centre de services scolaire de Montréal
Accessibilité / Communautaire / Résidents	Voyagez Futé
	MOBA/Mobilité Alternative
	Concertation en développement social de Verdun (CDSV)
	Table de développement social de LaSalle (TDS)
	Table de quartier sud de l'Ouest-de-l'Île (TQSOI)
	Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul
Action-Gardien (Corporation de développement de Pointe-Saint-Charles)	
Économique	Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM)
	SDC Wellington
	PME MTL Grand Sud-Ouest
	Carrefour Angrignon
	SDC Monk
	SDC Les Quartiers du Canal
	SDC Pointe-Saint-Charles
Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO)	
Environnement	La Maison de l'environnement de Verdun
	Éco-quartier LaSalle
	Héritage Laurentien
	Groupe Pro-Vert
	Éco-quartier Sud-Ouest
Immobilier / logement / Intégration urbaine	Comité d'action des citoyennes et citoyens de Verdun (CACV)
	Comité logement Lachine-LaSalle
	Regroupement Information Logement
	Revitalisation urbaine intégrée (RUI) Airlie-Bayne
Jeunes	Conseil jeunesse de Verdun
	Conseil jeunesse de LaSalle
	Conseil jeunesse du Sud-Ouest
Santé	Hôpital de Verdun
	CIUSSS Centre-Sud
	Hôpital de LaSalle
	CIUSSS de l'Ouest de l'île de Montréal
	Direction de la santé publique de Montréal

\*En bleu, les organismes présents.

CDN-NDG—Montréal-Ouest—Westmount – Rencontre virtuelle (30 mars)\*

Type	Organisation
Académique	Westmount High School
	École Akiva
	École orale pour les sourds de Montréal
	École Miss Edgar et Miss Cramp
	Selwyn House
	St. George's School of Montreal
	The Study
	Villa Sainte-Marcelline
	Collège Marianopolis
	Dawson College
	English Montreal School Board
	Centre de services scolaire de Montréal
	Université Concordia - Campus Loyola
	Communautaire / Résidents
Association historique de Westmount	
Contactivity Centre Contactivité	
Montréal Central Lions Club	
Conseil communautaire de Notre-Dame-de-Grâce	
Environnement	Prévention Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce (Éco-quartier NDG)
Immobilier / logement	LogisAction Notre-Dame-de-Grâce
Jeunesse	YMCA Westmount
	Table de concertation jeunesse NDG
Santé	CIUSSS Centre-Ouest (CLSC Metro, CHSLD)
	Centre Universitaire de santé McGill Site Glen
	Institut de recherche CUSM
Autres	Association des piétons et cyclistes de Westmount (APCW) - Association of Pedestrians and Cyclists of Westmount

\*En bleu, les organismes présents.



Organismes supraterritoriaux – Rencontre virtuelle (31 mars)\*

Type	Organisation
Académique	École de technologie supérieure (ETS)
	Université Concordia
	Université McGill
Communautaire/Résidents	Centre d'amitié autochtone de Montréal
	Regroupement intersectoriel des organismes communautaires de Montréal (RIOCM)
	Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal (TCAIM)
	FADOQ - Région de Montréal
	AlterGo
	Société Logique
	Centre social d'aide aux immigrants (CSAI)
Économique	Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM)
	PME MTL Centre-Ville
	Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
	Montréal Centre-Ville
Environnement	Éco-Quartier Peter McGill
	Équiterre
	Conseil régional de l'environnement (CRE)
	Coalition Climat Montréal
	SAESEM Société pour l'action, l'éducation et la sensibilisation environnementale de Montréal
Immobilier / logement / Intégration	Institut de développement urbain du Québec (IDU)
	Bâtir son quartier
	Vivre en Ville
Jeunesse	Forum jeunesse de l'île de Montréal
Santé	Centre universitaire de santé McGill
Autres	Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
	Tourisme Montréal

\*En bleu, les organismes présents

## Annexe 2 : Panneaux – Rencontres d’information phase 2

### 1. Présentation du projet du grand Sud-Ouest

**Le projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville**

Identifier la meilleure solution pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain

Les besoins de mobilité dans le grand Sud-Ouest de Montréal sont documentés et reconnus. Plusieurs études touchant la mobilité ont été réalisées, à des fins variées, au fil des ans.

L'ARTM, en collaboration avec le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, réalise un dossier d'opportunité pour évaluer les besoins de mobilité et proposer la meilleure solution pour y répondre.

Site Web : [artm.quebec/gso](http://artm.quebec/gso)

Québec  
Montréal  
ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

**Bien intégré à son milieu**

Planification étroitement liée à l'aménagement du territoire pour générer un maximum de bénéfices.

**Financièrement responsable**

Dans le respect des ressources disponibles, autant dans son développement que son exploitation.

**Résilient**

En évitant, minimisant et compensant les impacts sur les milieux humain et naturel tout au long de son cycle de vie.

**Inclusif**

Accessible universellement, procurant un accès équitable aux opportunités et favorisant la mixité sociale.

**Où en sommes-nous ?**

AVANT-PROJET
 DÉMARRAGE 2021-2023
 PLANIFICATION
 RÉALISATION
 CLÔTURE


FICHE D'AVANT-PROJET
DOSSIER D'OPPORTUNITÉ
DOSSIER D'AFFAIRES
RAPPORTS SOMMAIRES
RAPPORT DE CLÔTURE

- 2021 : Début des études pour la réalisation du dossier d'opportunité
- 2022-2023 : Établissement du diagnostic du territoire et des besoins de mobilité
- Mars 2023 : Rencontres de présentation du diagnostic du territoire et de la mobilité avec les représentants de la société civile
- Juin 2023 : Tenue des consultations publiques sur les scénarios de modes et tracés
- Décembre 2023 : Dépôt de la 1<sup>re</sup> version du dossier d'opportunité


**Qu'est-ce qu'un dossier d'opportunité ?**

Le dossier d'opportunité (DO) sert à évaluer la pertinence d'un projet et à recommander la meilleure option, parmi celles évaluées, pour répondre au besoin exprimé à long terme, selon les ressources financières disponibles. Selon la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique*, le DO est élaboré à l'étape du démarrage. Le DO est déposé au Conseil des ministres pour décision.


**Le programme de travail du DO inclut :**




**Portrait & diagnostic du territoire**  
Corridors porteurs




**Étude de la mobilité**  
Besoins démontrés




**Évaluation des corridors et contraintes**  
Tracé élaboré



**Évaluation des modes et enjeux**  
Mode proposé



**Analyses financières et économiques**  
Coûts identifiés



**Analyse comparative**

### 2. Planification du réseau de transport collectif

**La planification du réseau de transport collectif**

Une démarche collaborative d'envergure au cœur de la mission de l'ARTM

Les citoyens recherchent des solutions de transport simples, efficaces et durables pour réaliser leurs activités quotidiennes variées.

Investir en transport collectif, c'est :

- Une mobilité des personnes plus fluide
- Des retombées économiques importantes
- La création de milieux de vie plus sains et équitables
- Une réduction de nos émissions de GES

**Le réseau structurant**

C'est l'ossature du réseau de transport qui relie les pôles de haute densité à l'échelle métropolitaine. Il offre une opportunité pour la consolidation du territoire et la densification des activités par :

- Un service rapide, fréquent, avec une capacité adaptée au besoin
- Une desserte des principaux corridors de déplacement
- Une interconnexion facilitée avec les autres réseaux de transport
- Un service confortable, fiable et sécuritaire

**La planification intégrée des réseaux de transport**

Identifier les besoins en mobilité des citoyens de la région métropolitaine de Montréal

Définir les projets de transport collectif structurant pour répondre aux besoins de mobilité de façon cohérente, performante et équitable

Prioriser les projets de transport collectif pour éclairer les décisions gouvernementales

Orienter la planification de l'aménagement urbain réalisée par les villes











**Le bon niveau de service au bon endroit !**

**SERVICES RAPIDES ET FRÉQUENTS**

- Secteurs denses d'activités
- Important acheminement, toute la journée
- Déplacements de moyenne ou longue distance

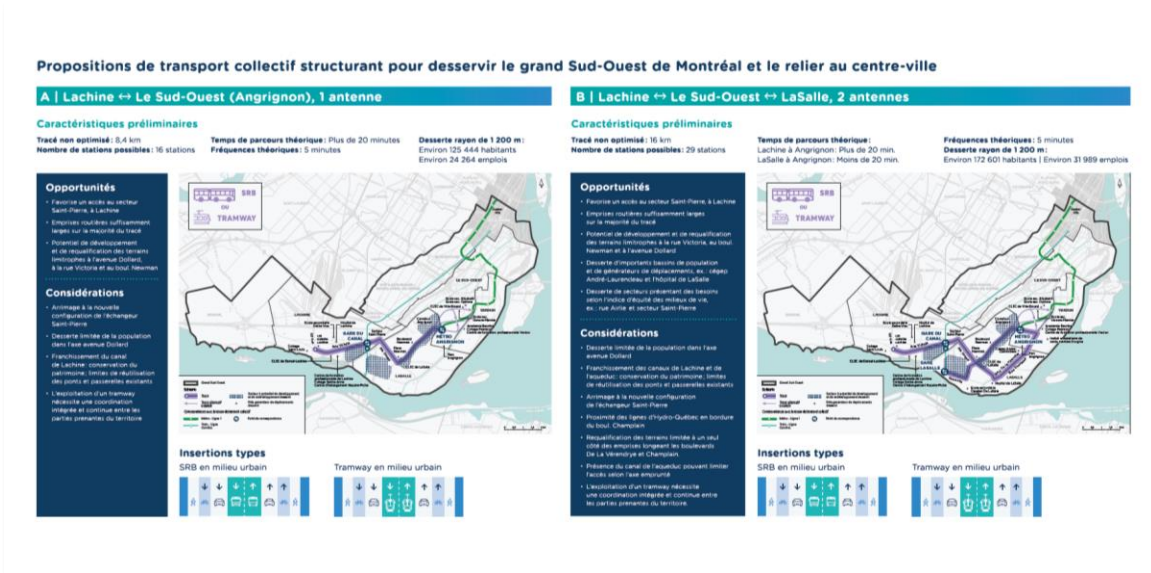
**SERVICES RAPIDES ET DIRECTS, EN PÉRIODE DE POINTE**

- Corridors métropolitains à forte demande
- Acheminement en périodes de pointe
- Déplacements de moyenne ou longue distance

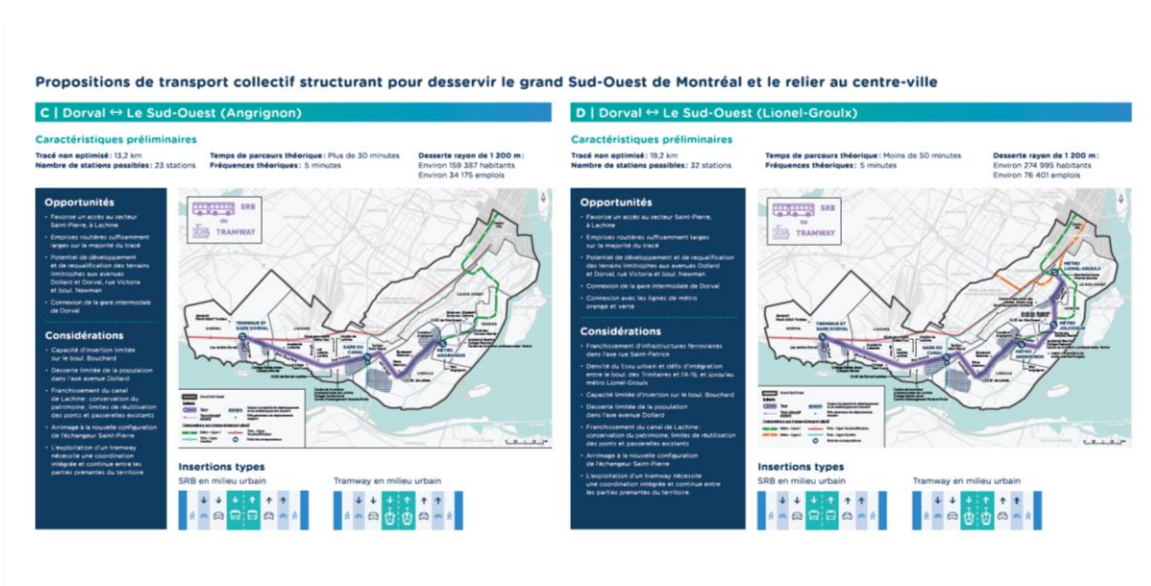
MODE	CAPACITÉ	FRÉQUENCE	INSERTION	COÛTS IMMO.*	COÛTS EXPLOIT.
 SRB		+++	Voirie, en surface	\$	\$\$\$
 TRAMWAY		+++	Voirie, en surface (sections possibles en tunnel et aérien)	\$\$	\$\$
 MÉTRO		++++	Site propre, en tunnel	\$\$\$\$	\$\$
 MÉTRO LÉGER		++++	Site propre (sections possibles en tunnel et aérien)	\$\$\$	\$\$
 TRAIN		+	Site propre (sections possibles en tunnel et aérien)	\$\$	\$\$\$

\*N'incluant pas les coûts d'aménagement des infrastructures multiples.

3. Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville | Scénarios A et B



4. Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville | Scénarios C et D



5. Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville | Scénarios E et F

**Propositions de transport collectif structurant pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville**

**E | Dorval ↔ Ville-Marie**

**Caractéristiques préliminaires**  
 Tracé non optimisé: 21,9 km  
 Nombre de stations possibles: 27 stations

**Temps de parcours théorique:** Plus de 55 minutes  
**Fréquences théoriques:** 5 minutes

**Desserte rayon de 1 200 m:**  
 Environ 215 767 habitants  
 Environ 328 088 emplois

**Opportunités**

- Lien direct vers le centre-ville
- Favorise un accès au secteur Saint-Pierre à Lachine
- Espaces modulaires d'aménagement large de la rive-sud du tracé
- Potentiel de développement et de réaffectation des terrains industriels aux avenues Dollard et Dorval, rue Victoria et boulevard
- Connexion de la gare multimodale de Dorval
- Connexion avec les lignes de métro orange et vert

**Considérations**

- Présence de sites contaminés à l'approche du centre-ville
- Franchissement d'infrastructures ferroviaires dans l'axe rue Saint-Pierre
- Détruit du tissu urbain et offre d'intégration avec le tissu des traversées et la rue et l'approche centre-ville
- Capacité limitée d'insertion sur le boulevard
- Capacité limitée de la population dans l'axe avenue Dollard
- Franchissement du canal de Lachine, communication au patrimoine, limites de réaffectation des zones et planification concertée
- Amarrage à la traversée contemporaine de Richerbourg-Saint-Pierre
- L'opportunité d'un tramway hybride de coordination intégrée en continu entre les parties connectées du territoire

**Insertions types**

SRB en milieu urbain

**F | Lachine ↔ Le Sud-Ouest (Angrignon)**

**Caractéristiques préliminaires**  
 Tracé non optimisé: 8,5 km (long) | 5,4 km (court)  
 Nombre de stations possibles: 6 stations (long) | 4 stations (court)

**Temps de parcours théorique:** Moins de 15 minutes  
**Fréquences théoriques:** 3,6 minutes

**Desserte rayon de 1 200 m:**  
 Environ 127 280 habitants  
 Environ 23 634 emplois

**Opportunités**

- Potentiel d'habitat mixte proche à l'axe de l'avenue Dollard
- Desserte de secteurs prédominants des secteurs avec potentiel d'échange aux niveaux de rue, ex. axe de la rue André
- Potentiel de densification autour des stations

**Considérations**

- Impact en matière de développement urbain concentré autour des stations
- Facile d'accès résidentiel et plus de potentiel de développement prévu dans l'axe de la rue André

**Insertion type**



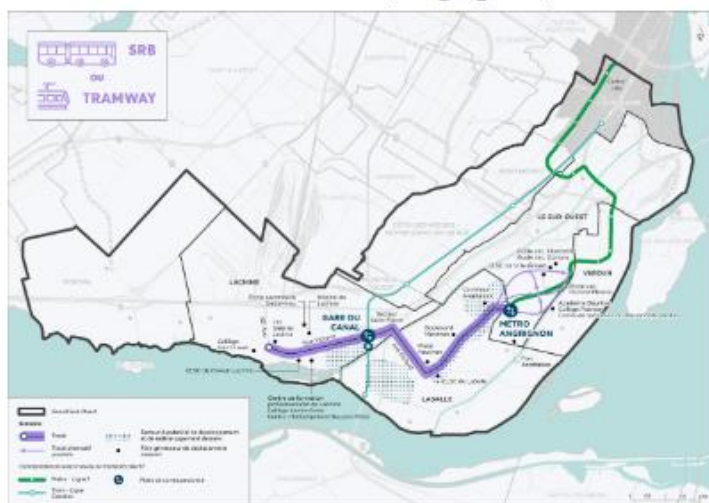
## Annexe 3 : Questionnaire de la plateforme de consultation en ligne

Répondez au sondage pour faire connaître vos commentaires à l'égard de chacun des scénarios à l'étude. Trois critères sont utilisés pour évaluer les scénarios :

1. L'amélioration de la mobilité;
2. L'intégration dans le milieu;
3. La préservation de l'environnement.

Prévoyez 20 minutes pour y répondre adéquatement.

### A : Lachine – Le Sud-Ouest (Angrignon), 1 antenne



[Cliquez ici pour agrandir l'image](#)

#### Renseignements techniques sur le scénario

- Longueur du tracé non optimisé : 8,4 km
- Nombre de stations possibles : 16 stations
- Temps de parcours théorique : Plus de 20 minutes
- Fréquences théoriques : 5 minutes
- Desserte rayon de 1 200 m : Environ 125 444 habitants | Environ 24 264 emplois

#### Opportunités

- Favorisent un accès au secteur Saint-Pierre, à Lachine
- Emprises routières suffisamment larges sur la majorité du tracé, dont rue Victoria (est de la 32e avenue), boul. Newman et avenue Dollard
- Potentiel de développement et de requalification urbaine aux abords des avenues Dorval et Dollard, rue Victoria et boul. Newman

#### Considérations

- Arrimage à la nouvelle configuration de l'échangeur Saint-Pierre
- Franchissement des canaux de Lachine et de l'aqueduc : conservation du patrimoine; limites de réutilisation des ponts et passerelles existants
- Desserte limitée de la population dans l'axe avenue Dollard
- L'exploitation d'un tramway nécessite une coordination intégrée et continue entre les parties prenantes du territoire.

## CRITÈRE 1 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Sur le plan de la **mobilité**, le projet vise à :

- optimiser les temps de déplacement;
- améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
- offrir des services fréquents, fiables et confortables;
- assurer un accès facile et sécuritaire;
- faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.);
- maximiser l'achalandage.

1. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord    Je ne sais pas/je préfère ne répondre

2. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

## CRITÈRE 2 : INTÉGRATION DANS LE MILIEU

Le projet vise à **assurer l'intégration harmonieuse d'un réseau de transport structurant et à améliorer la qualité du milieu de vie**. Cela signifie :

- favoriser l'acceptabilité sociale;
- minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
- permettre la revitalisation et le développement urbain et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
- améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
- assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.);
- favoriser la mixité et la diversité sociale dans le secteur.

3. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

4. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 3 : PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet tend à **préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest**, plus précisément :

- les milieux naturels et les arbres;
- les espèces animales;
- les espaces verts;
- les niveaux sonores;
- les vibrations urbaines;
- la qualité de l'air.

5. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario contribue à la préservation de l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

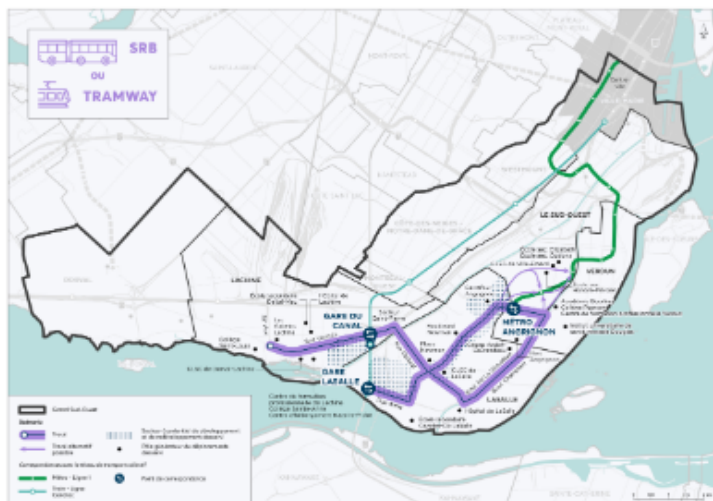
6. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

Enregistrer et continuer

## B : Lachine – Le Sud-Ouest - LaSalle, 2 antennes



[Cliquez ici pour agrandir l'image](#)

### Renseignements techniques sur le scénario

- Longueur du tracé non optimisé : 16 km
- Nombre de stations possibles : 29 stations
- Temps de parcours théorique :  
Lachine à Angrignon : Plus de 20 minutes  
LaSalle à Angrignon : Moins de 20 minutes
- Fréquences théoriques : 5 minutes
- Desserte rayon de 1 200 m : Environ 172 601 habitants | Environ 31 989 emplois

### Opportunités

- Favorise un accès au secteur Saint-Pierre, à Lachine
- Emprises routières suffisamment larges sur la majorité du tracé, dont rue Victoria (est de la 32e avenue), boul. Newman et avenue Dollard
- Potentiel de développement et de requalification des terrains limitrophes à la rue Victoria, boul. Newman et avenue Dollard.
- Desserte d'importants bassins de population et générateurs de déplacements, ex.: cégep André-Laurendeau et l'hôpital de LaSalle
- Desserte de secteurs à fort indice de vulnérabilité socio-économique dans l'axe de la rue Airlie et secteur Saint-Pierre

### Considérations

- Desserte limitée de la population dans l'axe avenue Dollard
- Franchissement des canaux de Lachine et de l'aqueduc : conservation du patrimoine; limites de réutilisation des ponts et passerelles existants
- Arrimage à la nouvelle configuration de l'échangeur Saint-Pierre
- Proximité des lignes d'Hydro-Québec en bordure du boul. Champlain
- Requalification des terrains limitée à un seul côté des emprises longeant les boul. de la Vérendrye et Champlain.
- Présence du canal de l'aqueduc pouvant limiter l'accès selon l'axe emprunté
- L'exploitation d'un tramway nécessite une coordination intégrée et continue entre les parties prenantes du territoire.



## CRITÈRE 1 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

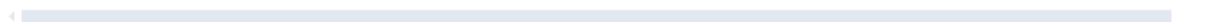
Sur le plan de la **mobilité**, le projet vise à :

- optimiser les temps de déplacement;
- améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
- offrir des services fréquents, fiables et confortables;
- assurer un accès facile et sécuritaire;
- faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.);
- maximiser l'achalandage.

7. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord    Je ne sais pas/je préfère ne répondre



8. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

## CRITÈRE 2 : INTÉGRATION DANS LE MILIEU

Le projet vise à **assurer l'intégration harmonieuse d'un réseau de transport structurant et à améliorer la qualité du milieu de vie.**

Cela signifie :

- favoriser l'acceptabilité sociale;
- minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
- permettre la revitalisation et le développement urbain et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
- améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
- assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.);
- favoriser la mixité et la diversité sociale dans le secteur.

9. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

10. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 3 : PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet tend à **préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest**, plus précisément :

- les milieux naturels et les arbres;
- les espèces animales;
- les espaces verts;
- les niveaux sonores;
- les vibrations urbaines;
- la qualité de l'air.

11. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario contribue à la préservation de l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

12. Ajoutez une précision, au besoin.

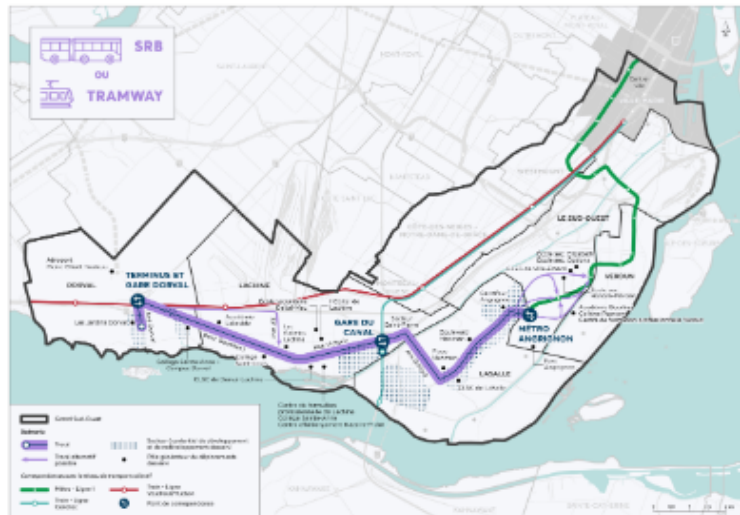
Maximum 255 caractères

0/255

Précédent

Enregistrer et continuer

### C : Dorval – Le Sud-Ouest (Angrignon)



[Cliquez ici pour agrandir l'image](#)

#### Renseignements techniques sur le scénario

- Longueur du tracé non optimisé : 13,2 km
- Nombre de stations possibles : 23 stations
- Temps de parcours théorique : Plus de 30 minutes
- Fréquences théoriques : 5 minutes
- Desserte rayon de 1 200 m : Environ 159 387 habitants | Environ 34 175 emplois

#### Opportunités

- Favorise un accès au quartier Saint-Pierre, à Lachine
- Emprises routières suffisamment larges sur la majorité du tracé, dont rue Victoria (est de la 32e avenue), boul. Newman et avenue Dollard
- Potentiel de développement et de requalification des terrains limitrophes aux avenues Dorval et Dollard, rue Victoria et boul. Newman
- Connexion de la gare intermodale de Dorval

#### Considérations

- Capacité limitée d'insertion sur le boul. Bouchard
- Desserte limitée de la population dans l'axe avenue Dollard
- Franchissement du canal de Lachine : conservation du patrimoine; limites de réutilisation des ponts et passerelles existants
- Arrimage à la nouvelle configuration de l'échangeur Saint-Pierre
- L'exploitation d'un tramway nécessite une coordination intégrée et continue entre les parties prenantes du territoire.

## CRITÈRE 1 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Sur le plan de la **mobilité**, le projet vise à :

- optimiser les temps de déplacement;
- améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
- offrir des services fréquents, fiables et confortables;
- assurer un accès facile et sécuritaire;
- faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.);
- maximiser l'achalandage.

13. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord    Je ne sais pas/je préfère ne répondre

14. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

## CRITÈRE 2 : INTÉGRATION DANS LE MILIEU

Le projet vise à **assurer l'intégration harmonieuse d'un réseau de transport structurant et à améliorer la qualité du milieu de vie.**

Cela signifie :

- favoriser l'acceptabilité sociale;
- minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
- permettre la revitalisation et le développement urbain et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
- améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
- assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.);
- favoriser la mixité et la diversité sociale dans le secteur.

15. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

16. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 3 : PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet tend à **préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest**, plus précisément :

- les milieux naturels et les arbres;
- les espèces animales;
- les espaces verts;
- les niveaux sonores;
- les vibrations urbaines;
- la qualité de l'air.

17. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario contribue à la préservation de l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

18. Ajoutez une précision, au besoin.

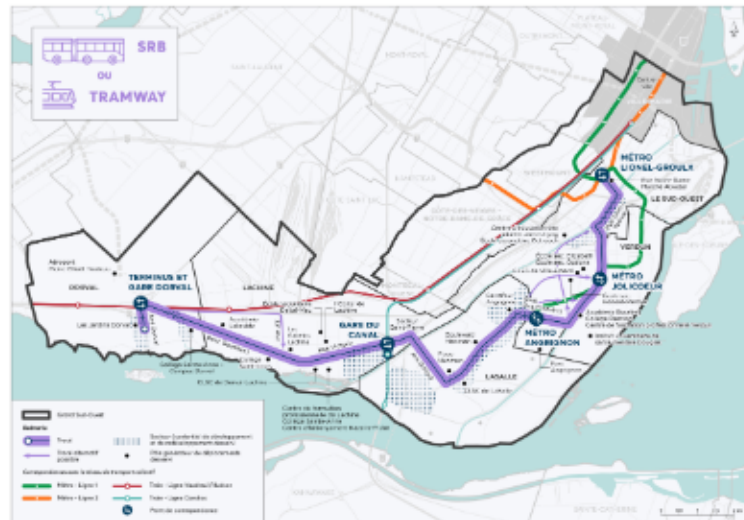
Maximum 255 caractères

0/255

Précédent

Enregistrer et continuer

## D : Dorval - Le Sud-Ouest (Lionel-Groulx)



[Cliquez ici pour agrandir l'image](#)

### Renseignements techniques sur le scénario

- Longueur du tracé non optimisé : 19,2 km
- Nombre de stations possibles : 32 stations
- Temps de parcours théorique : Moins de 50 minutes
- Fréquences théoriques : 5 minutes
- Desserte rayon de 1 200 m : Environ 274 995 habitants | Environ 76 401 emplois

### Opportunités

- Favorise un accès au secteur Saint-Pierre, à Lachine
- Emprises routières suffisamment larges sur la majorité du tracé, dont rue Victoria (est de la 32e avenue), boul. Newman et avenue Dollard
- Potentiel de développement et de requalification des terrains limitrophes aux avenues Dorval et Dollard, rue Victoria et boul. Newman
- Connexion de la gare intermodale de Dorval

### Considérations

- Franchissement d'infrastructures ferroviaires dans l'axe rue Saint-Patrick
- Densité du tissu urbain et défis d'intégration entre le boul. des Trinitaires et l'A-15, et jusqu'au métro Lionel-Groulx
- Capacité limitée d'insertion sur le boul. Bouchard
- Desserte limitée de la population dans l'axe avenue Dollard
- Franchissement du canal de Lachine : conservation du patrimoine et limites de réutilisation des ponts et passerelles existants
- Arrimage à la nouvelle configuration de l'échangeur Saint-Pierre
- L'exploitation d'un tramway nécessite une coordination intégrée et continue entre les parties prenantes du territoire.

### CRITÈRE 1 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Sur le plan de la **mobilité**, le projet vise à :

- optimiser les temps de déplacement;
- améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
- offrir des services fréquents, fiables et confortables;
- assurer un accès facile et sécuritaire;
- faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.);
- maximiser l'achalandage.

19. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord    Je ne sais pas/je préfère ne répondre

20. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 2 : INTÉGRATION DANS LE MILIEU

Le projet vise à **assurer l'intégration harmonieuse d'un réseau de transport structurant et à améliorer la qualité du milieu de vie.**

Cela signifie :

- favoriser l'acceptabilité sociale;
- minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
- permettre la revitalisation et le développement urbain et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
- améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
- assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.);
- favoriser la mixité et la diversité sociale dans le secteur.

21. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

22. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 3 : PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet tend à **préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest**, plus précisément :

- les milieux naturels et les arbres;
- les espèces animales;
- les espaces verts;
- les niveaux sonores;
- les vibrations urbaines;
- la qualité de l'air.

23. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario contribue à la préservation de l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

24. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

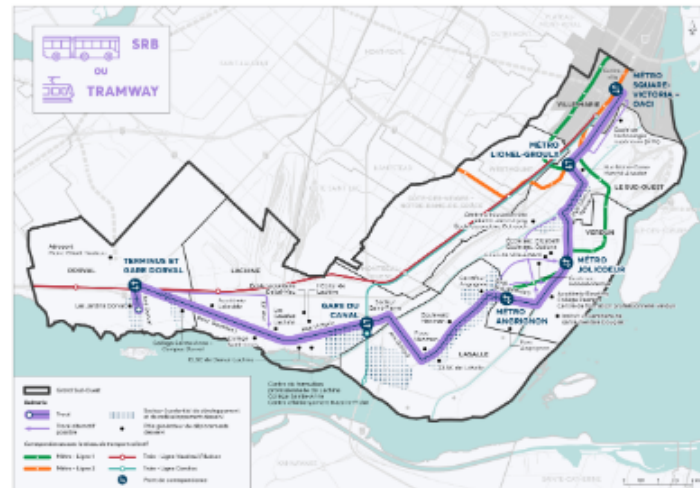
0/255

Précédent

Enregistrer et continuer



## E : Dorval - Ville-Marie



[Cliquez ici pour agrandir l'image](#)

### Renseignements techniques sur le scénario

- Longueur du tracé non optimisé : 21,9 km
- Nombre de stations possibles : 37 stations
- Temps de parcours théorique : Plus de 55 minutes
- Fréquences théoriques : 5 minutes
- Desserte rayon de 1 200 m : Environ 313 767 habitants | Environ 328 088 emplois

### Opportunités

- Lien direct vers le centre-ville
- Favorise un accès au secteur Saint-Pierre, à Lachine
- Emprises routières suffisamment larges sur la majorité du tracé, dont la rue Victoria (est de la 32e avenue), boul. Newman et avenue Dollard
- Potentiel de développement et de requalification des terrains limitrophes aux avenues Dorval et Dollard, rue Victoria et boul. Newman
- Connexion de la gare intermodale de Dorval

### Considérations

- Présence de sites contaminés à l'approche du centre-ville
- Franchissement d'infrastructures ferroviaires dans l'axe rue Saint-Pierre
- Densité du tissu urbain et défis d'intégration entre le boul. des Trinitaires et l'A-15, et jusqu'au centre-ville
- Capacité limitée d'insertion sur le boul. Bouchard
- Desserte limitée de la population dans l'axe avenue Dollard
- Franchissement du canal de Lachine : conservation du patrimoine; limites de réutilisation des ponts et passerelles existants
- Arrimage à la nouvelle configuration de l'échangeur Saint-Pierre
- L'exploitation d'un tramway nécessite une coordination intégrée et continue entre les parties prenantes du territoire.

## CRITÈRE 1 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Sur le plan de la **mobilité**, le projet vise à :

- optimiser les temps de déplacement;
- améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
- offrir des services fréquents, fiables et confortables;
- assurer un accès facile et sécuritaire;
- faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.);
- maximiser l'achalandage.

25. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord    Je ne sais pas/je préfère ne répondre

26. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

## CRITÈRE 2 : INTÉGRATION DANS LE MILIEU

Le projet vise à **assurer l'intégration harmonieuse d'un réseau de transport structurant et à améliorer la qualité du milieu de vie.**

Cela signifie :

- favoriser l'acceptabilité sociale;
- minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
- permettre la revitalisation et le développement urbain et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
- améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
- assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.);
- favoriser la mixité et la diversité sociale dans le secteur.

27. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

28. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 3 : PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet tend à **préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest**, plus précisément :

- les milieux naturels et les arbres;
- les espèces animales;
- les espaces verts;
- les niveaux sonores;
- les vibrations urbaines;
- la qualité de l'air.

29. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario contribue à la préservation de l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

30. Ajoutez une précision, au besoin.

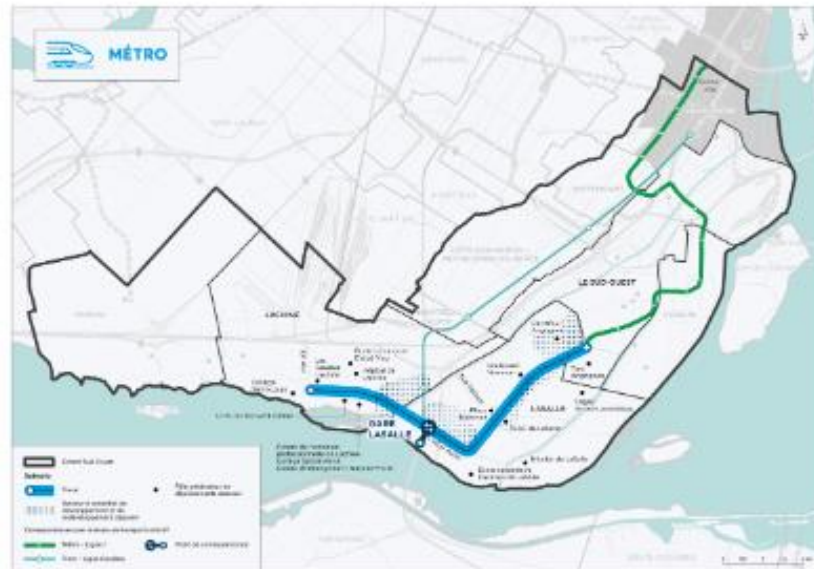
Maximum 255 caractères

0/255

Précédent

Enregistrer et continuer

## F : Lachine – Le Sud-Ouest (Angrignon)



[Cliquez ici pour agrandir l'image](#)

### Renseignements techniques sur le scénario

- Longueur du tracé non optimisé : 8,4 km (long) 5,4 km (court)
- Nombre de stations possibles : 6 stations (long) 4 stations (court)
- Temps de parcours théorique : Moins de 15 minutes
- Fréquences théoriques : 3,6 minutes
- Desserte rayon de 1 200 m : Environ 127 280 habitants | Environ 23 674 emplois

### Opportunités

- Potentiel d'achalandage propice à l'est de l'avenue Dollard
- Desserte de secteurs à fort indice de vulnérabilité socio-économique et d'emplois dans l'axe de la rue Airlie
- Potentiel de densification autour des stations

### Considérations

- Impacts en matière de redéveloppement urbain concentrés autour des stations
- Faible densité résidentielle et peu de potentiel de développement prévu dans l'axe de la rue Airlie

## CRITÈRE 1 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ

Sur le plan de la **mobilité**, le projet vise à :

- optimiser les temps de déplacement;
- améliorer l'accès au centre-ville ainsi que les déplacements entre les différents secteurs du grand Sud-Ouest;
- offrir des services fréquents, fiables et confortables;
- assurer un accès facile et sécuritaire;
- faciliter la connexion entre les différents moyens de transport durables (ex. : métro, vélo, autobus, etc.);
- maximiser l'achalandage.

31. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore la mobilité dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord    Je ne sais pas/je préfère ne répondre

32. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

## CRITÈRE 2 : INTÉGRATION DANS LE MILIEU

Le projet vise à **assurer l'intégration harmonieuse d'un réseau de transport structurant et à améliorer la qualité du milieu de vie**.  
Cela signifie :

- favoriser l'acceptabilité sociale;
- minimiser les impacts de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport collectif pour les riverains et les commerçants locaux;
- permettre la revitalisation et le développement urbain et favoriser les retombées économiques (création d'emplois, nouveaux commerces, etc.);
- améliorer la fluidité dans le réseau local de transport collectif;
- assurer une bonne connectivité entre les différents pôles de déplacements (lieux de résidence et de travail, établissements d'éducation et de santé, etc.);
- favoriser la mixité et la diversité sociale dans le secteur.

33. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario améliore le milieu de vie dans le grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

34. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

### CRITÈRE 3 : PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet tend à **préserver l'environnement naturel du grand Sud-Ouest**, plus précisément :

- les milieux naturels et les arbres;
- les espèces animales;
- les espaces verts;
- les niveaux sonores;
- les vibrations urbaines;
- la qualité de l'air.

35. Quel est votre niveau d'accord avec l'affirmation suivante :

Ce scénario contribue à la préservation de l'environnement naturel du grand Sud-Ouest.

- Complètement d'accord    D'accord    Neutre    En désaccord    Complètement en désaccord

36. Ajoutez une précision, au besoin.

Maximum 255 caractères

0/255

Précédent

Enregistrer et continuer

37. Cette question s'adresse uniquement à ceux et celles qui ont participé aux portes ouvertes. Vous pouvez passer à la prochaine si vous n'y avez pas assisté.

Quel est votre niveau de satisfaction par rapport au format de la rencontre?

- Très satisfait    Plutôt satisfait    Neutre    Peu satisfait    Insatisfait

38. Répondez-vous à titre de citoyen du grand Sud-Ouest ou de représentant d'une organisation invitée aux consultations publiques de l'ARTM?

- Citoyen
- Représentant d'un organisation invitée aux consultations publiques de l'ARTM

Précédent

Soumettre

## Annexe 4 : Listes des organismes invités et présents à la phase 2

Type	Organisation
Académique	Commission Scolaire Lester-B.-Pearson
	CEGEP André-Laurendeau
	Centre de service scolaire Marguerite-Bourgeoys
	Centre de services scolaire de Montréal
	Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal
	Collège Sainte-Anne
	Collège Saint-Louis
	Concordia
	École de technologie supérieure (ETS)
	École secondaire Dalbé-Viau
	English Montreal School Board
	McGill
	Transportation Research at McGill (TRAM)
	UQAM - Centre de recherche
Accessibilité / Communautaire / Résidents	Action-Gardien (Corporation de développement de Pointe-Saint-Charles)
	AlterGo
	Centre 50 ans et plus - la Théière
	Centre d'amitié autochtone de Montréal
	Centre multiressources de Lachine
	Centre social d'aide aux immigrants (CSAI)
	Club des personnes handicapées du lac Saint-Louis
	Concert'action Lachine
	Concertation Montréal
	Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul
	FADOQ - Région de Montréal
	La concertation de développement social de Verdun (CDSV)
	MOBA/Mobilité Alternative
	P'tite Maison de Saint-Pierre
	Regroupement intersectoriel des organismes communautaires de Montréal (RIOCM)
	Société Logique
	Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal (TCAIM)
Table de développement social de LaSalle (TDS)	



	Table de quartier sud de l'Ouest-de-l'Île (TQSOI)
	Voyagez Futé
	YMCA- Sud-Ouest
Développement	Alliance Transit (regroupe les CRE)
	Association québécoise des transports (AQTr)
	Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine
	Comité des droits sociaux du grand Sud-Ouest
	Fabmob (Montréal en commun)
	Jalon
	Mouvement pour un transport public abordable (MPTA)
	MOVIA
	Propulsion Québec
	Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal)
	Trajectoire Québec
Vélo Québec	
Économique	Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM)
	Carrefour Angrignon
	Chambre de commerce de l'Ouest de l'Île de Montréal
	Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
	Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM)
	Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM)
	Commerce Dorval
	Corporation de développement économique communautaire LaSalle-Lachine (CDEC) LaSalle-Lachine
	Montréal Centre-Ville
	PME MTL Centre-Ville
	PME MTL Ouest-de-l'île
	PME MTL grand Sud-Ouest
	Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO)
	SDC Les Quartiers du Canal
	SDC Monk
	SDC Pointe-Saint-Charles
SDC Wellington	



Environnement	La Maison de l'environnement de Verdun
	ClimAction Lachine
	Coalition Climat Montréal
	Conseil régional de l'environnement (CRE)
	Éco-quartier LaSalle
	Éco-Quartier Peter McGill / SAESEM (Société pour l'action, l'éducation et la sensibilisation environnementale de Montréal)
	Équiterre
	GRAME (Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement)
	Groupe Pro-Vert
	Héritage Laurentien
Imagine Lachine Est	
Immobilier/logement / Intégration urbaine	Revitalisation urbaine intégrée (RUI) Airlie-Bayne
	Association des propriétaires résidents de l'Île-des-Soeurs
	Bâtir son quartier
	Comité d'action des citoyennes et citoyens de Verdun (CACV)
	Comité logement Lachine-LaSalle
	Institut de développement urbain du Québec (IDU)
	Regroupement Information Logement
Vivre en ville	
Jeunesse	Conseil jeunesse de Verdun
	Carrefour jeunesse-emploi de Lachine
	Centre de pédiatrie sociale et communautaire de Lachine
	Conseil jeunesse de Lachine
	Conseil jeunesse de LaSalle
	COVIQ Duff Court
Forum jeunesse de l'île de Montréal	
Opérateurs	BIXI Montréal
	Aéroports de Montréal
	Agence mobilité durable
	CDPQ / REM
	Communauto
	Services d'urbanisme et mobilité (Ville de Montréal)
	Via Rail

Politique	Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
Santé	CIUSSS Centre-Sud
	Hôpital de LaSalle
	CIUSSS de l'Ouest de l'île de Montréal
	Centre intégré universitaire de santé et de services
	Hôpital de Lachine
CLSC Dorval-Lachine	
Tourisme	Tourisme Montréal

\*En bleu, les organismes présents.