



Le 7 juin 2004

Dépôt de mémoire de l'arrondissement Mont-Royal sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Dans le contexte de l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, nous désirons, au nom de l'arrondissement Mont-Royal, soulever certains points et problèmes qui nous préoccupent particulièrement, mais qui ont également une incidence pan-Montréalaise ou qui touchent plusieurs arrondissements.

1. Secteur de planification détaillée des abords des voies du CP

Deux enjeux à considérer :

- a) Transport en commun : favoriser l'utilisation du transport en commun en améliorant la desserte et en établissant de **nouveaux liens intermodaux (train-autobus-métro)**

Nous suggérons de profiter du réaménagement envisagé de la cour de triage Outremont pour revoir, d'une part, les liens en transport collectif entre la station de métro l'Acadie et la gare Mont-Royal et, d'autre part, la configuration du réseau routier aux abords des voies du CP, dans le territoire de l'arrondissement de Mont-Royal.

L'idée est de réaménager les abords de la station de métro l'Acadie pour y installer un terminus d'autobus qui remplacerait celui situé au centre de l'arrondissement. Un circuit 535 prolongé permettrait alors de relier station de métro et gare de train de banlieue.

Ceci rencontrerait les objectifs du plan stratégique de revitalisation du centre-ville daté de 2001 et ceux du plan stratégique de développement du secteur Beaumont daté de 2003.

Le secteur Beaumont constitue l'entrée sud-est de Mont-Royal, à l'extrémité du boulevard Graham, au croisement du chemin Rockland sud. Il se relie au secteur adjacent d'Outremont au sud par le viaduc Rockland, et au quartier de Parc Extension à l'est par la rue Jean-Talon et la rue Beaumont. La voie ferrée du CP longe tout le secteur au sud, le délimitant ainsi du secteur Outremont.

En examinant la carte du contexte urbain, on constate que le pôle l'Acadie est ainsi à proximité du futur projet résidentiel de la cour de triage Outremont, et aussi à quelques stations de métro du futur CHUM.

Le plan stratégique du secteur Beaumont vient aussi confirmer que ce secteur présente un potentiel intéressant comme pôle d'emplois, dans les secteurs du commerce et des services, entre autres dans le domaine de la santé.

En ce qui concerne la question du terminus d'autobus, des propositions d'aménagement ont été développées, en analysant la possibilité de 2 sites. D'autres sites pourraient être considérés et devraient être évalués conjointement avec les représentants de la STM et de la Ville de Montréal, dans le cadre d'une étude de faisabilité éventuelle.

Une accessibilité accrue, grâce à une meilleure desserte d'autobus et l'intermodalité train-autobus-métro, favoriserait donc le développement potentiel du secteur l'Acadie/Beaumont et permettrait aussi aux résidents ou travailleurs des secteurs Mont-Royal, Outremont, Parc-Extension et même Rosemont de profiter de ces nouveaux liens pour leurs déplacements quotidiens. Cette accessibilité accrue bénéficierait donc tant à la STM qu'à l'AMT, à leurs usagers respectifs et aux entreprises localisées dans ce secteur ou à proximité.

La dynamique actuelle présente des opportunités tout à fait cohérentes avec une intégration des propositions dans le plan d'urbanisme de la nouvelle ville de Montréal. En effet, le renouveau du secteur a commencé à se concrétiser avec l'ouverture en début de 2004 d'un nouveau Jean-Coutu, à l'intersection de Rockland et Beaumont. Les discussions semblent aussi très actives quant au projet résidentiel d'Outremont. De plus, le pôle l'Acadie Beaumont représenterait un attrait important dans le secteur de la santé, grâce entre autres aux cliniques médicales déjà en place et aux équipements de pointe qui y sont accessibles, ainsi qu'au potentiel de développements futurs.

Bien que le contexte financier actuel de la STM ne permette pas de considérer ces scénarios de relocalisation du terminus à très court terme, nous espérons que les différents intervenants s'entendent pour convenir de prévoir ce développement à plus long terme, ce qui serait très approprié dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Le besoin d'une démarche globale et à long terme est donc d'actualité. La relocalisation du terminus dans le secteur l'Acadie/Beaumont permettrait entre autres de continuer à améliorer la qualité des aménagements urbains dans notre petit centre-ville de quartier en voie de revitalisation. Il serait plus approprié d'emmagasiner les autobus dans un milieu urbain à

saveur commerciale et situé à proximité de centres d'emplois et de la station de métro. De plus, l'extension du circuit permettra de donner un accès accru aux services localisés dans ce secteur, tels des services médicaux, cliniques de physiothérapie et de radiologie, ainsi que des services commerciaux comme la nouvelle pharmacie Jean-Coutu et un supermarché d'alimentation.

Pour faire le lien avec le chapitre 2 sur les orientations d'aménagement dans le nouveau plan d'urbanisme de Montréal, nous vous référons à quelques énoncés importants qui en sont extraits :

- *Le plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport existants... prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol, favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif... De fait la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal (page 33).*
- *La priorité accordée aux interventions en transport collectif : quelques principes urbanistiques (encadré dans le haut de la page 34) :*
 - *Principe... de développement durable... application du Protocole de Kyoto*
 - *La Ville choisit de desservir le plus grand nombre de citoyens possible... et d'offrir à tous les montréalais un accès aux lieux de résidence, aux secteurs d'emplois, d'étude et de loisir... rôle structurant des réseaux de transport collectif*
 - *La Ville... soucieuse de préservation des milieux établis... modes de transport collectif qui s'intégreront harmonieusement au cadre bâti... consolidation et revitalisation des milieux de vie.*

Nous suggérons d'intégrer le projet d'extension de la ligne 165/535, avec déplacement de son terminus dans le secteur l'Acadie/Beaumont, comme l'une des actions pour « 3.1 Faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville... en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif ». Ainsi, sans devoir construire de nouvelle gare ni de nouvelle station de métro, la Ville devrait considérer cette proposition et la juger au moins aussi intéressante que les autres mentionnées aux pages 37 à 40 du Plan.

Sur la carte 2.2.2 du Plan d'urbanisme le secteur Acadie/Beaumont est déjà identifié comme *secteur propice à une intensification des activités*, confirmant sa position privilégiée. De plus, la carte 2.4.1 le confirme aussi comme un secteur d'emplois diversifiés.

L'action 9.1 de soutenir la transformation de la structure d'emplois dans le tissu industriel existant est tout à fait cohérent avec la recommandation que nous émettons, soit de développer une vision à long terme des orientations à privilégier, notamment en matière de desserte de transport en commun pour améliorer l'accessibilité de ce secteur. Si un nouveau terminus est aménagé, il

faudra considérer le meilleur site le long de l'avenue Beaumont, que ce soit sur le territoire de Mont-Royal ou de Parc-Extension.

À plusieurs endroits on parle de renouvellement urbain. Il est important de bien cerner les projets en élaboration et d'y intégrer dès le départ les questions de réseau routier et de transport en commun. Un lien piétonnier, cycliste et possiblement routier devrait être considéré pour relier ce nouveau secteur résidentiel situé au sud de la voie ferrée du CP, à la station de métro l'Acadie, du secteur Beaumont au nord de la voie ferrée. De plus, ceci établirait par le fait même un accès aussi au réseau du train de banlieue, à la gare Mont-Royal, avec la connexion autobus que fournirait le circuit prolongé du 165/535.

Le chapitre 4.2 de planification détaillée fait aussi allusion à la requalification des abords des voies du CP, notamment dans le secteur l'Acadie. Il est donc très pertinent avant de finaliser les différents chapitres du Plan de considérer les propositions présentées.

- b) Déversement de trafic sur le boulevard L'Acadie : améliorer la configuration du réseau routier pour adresser la problématique du déversement du trafic en provenance des autoroutes (Laurentides, Métropolitaine) et de son impact sur les zones résidentielles existantes

Lorsque l'on parle du secteur l'Acadie/Beaumont, on se doit d'aborder une autre problématique à laquelle ce secteur fait face. Il s'agit du déversement vers le sud du trafic automobile en provenance du Rond-point l'Acadie. En effet, on constate un trafic automobile important, qui provient soit de l'autoroute des Laurentides, ou de l'autoroute Métropolitaine, et qui se dirige vers le sud. Ces véhicules empruntent tout naturellement l'Acadie vers le sud, pour se buter à une intersection en T, au coin de Beaumont.

Deux choix s'offrent alors à eux : ils peuvent soit tourner à gauche, vers l'est, pour aller rejoindre l'avenue du Parc, en empruntant la rue Beaumont, particulièrement étroite, ou soit tourner à droite, empruntant Beaumont vers l'ouest, jusqu'à la prochaine intersection en T, au chemin Rockland. Il leur faut alors utiliser le viaduc Rockland pour traverser un secteur résidentiel d'Outremont et aller rejoindre soit la rue Van Horne ou encore le chemin Côte Sainte-Catherine.

Vous constaterez donc comme nous qu'il est tout à fait pertinent de considérer des réaménagements routiers futurs pour mieux recevoir ce trafic important. En profitant des divers projets en élaboration, tels le redéveloppement de la cour de triage d'Outremont, et la requalification des abords de la voie du CP entre Rockland et avenue du Parc, c'est le bon moment pour aborder cette problématique dans son ensemble et d'intégrer de nouveaux tracés routiers dans les projets en élaboration.

L'engorgement actuel constitue à la fois une nuisance pour les milieux de vie résidentiels avoisinants et à la fois un frein au développement potentiel des secteurs identifiés plus haut. Il faudrait entre autres déterminer comment assurer une meilleure connectivité nord-sud, en ligne avec le boulevard l'Acadie et en lien avec l'ouverture de nouvelles rues dans le projet d'Outremont. Il est primordial que toutes les parties concernées se concertent et travaillent ensemble pour élaborer une vision optimale de la configuration routière qui devrait être envisagée.

Ainsi, nous faisons référence à l'Objectif 3 décrit à la page 35 du Plan, lequel vise à « *consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés... Selon les prévisions du MTQ, l'utilisation accrue de l'automobile se poursuivra si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Déjà la congestion du réseau autoroutier au centre de l'Île entraîne en débordement vers le réseau local qui, dans plusieurs secteurs, ne peut absorber le trafic supplémentaire* »

Considérant que ces problématiques sont reliées directement aux dossiers du Ministère des Transports, nous suggérons que des démarches soient entreprises avec le MTQ pour qu'ils contribuent dans la planification et le soutien à l'élaboration de nouvelles configurations routières dans ce secteur. Ceci cadrerait tout à fait avec l'action 3.3 de la page 47 dans laquelle il est mentionné que « *Le Plan identifie l'intervention suivante : procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute métropolitaine – intervention du MTQ* ». Le Rond-Point l'Acadie faisant présentement l'objet d'un réaménagement majeur, il serait logique de continuer ce geste en se penchant sur le trafic qui « sort » de ce rond-point et se déverse vers le centre (sud) de l'Île en passant par l'Acadie... Un partenariat devrait donc être recherché pour éventuellement soutenir un projet de réaménagement routier pour un meilleur lien vers le centre-ville de Montréal.

2. Secteur de planification détaillée Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest

La réflexion quant à la planification du secteur est déjà amorcée, notamment au niveau du réseau routier. Les différentes configurations qui sont en voie d'étude pour le raccordement de certains axes vont avoir des impacts importants sur l'arrondissement.

Une mise-à-jour de notre programme de revitalisation et de redéveloppement du secteur industriel, daté de 2004, démontre que nonobstant une localisation et une visibilité avantageuses, ce secteur présente des problèmes majeurs d'accessibilité. Il est enclavé de toutes parts et coupé des autres secteurs de l'arrondissement. La desserte interne est rendue problématique par le morcellement du territoire qu'entraîne le passage des voies ferrées.

Le développement éventuel de larges sites en périphérie du secteur (Hippodrome et Cité scientifique de Montréal) auront une influence

déterminante sur la définition du secteur et commanderont une révision des conditions d'accès, particulièrement à partir des rues Jean-Talon, Royalmount et Cavendish.

La réalisation éventuelle du lien Cavendish-Cavendish aura un impact sur le développement du secteur. La circulation accrue qui en découlera, nous amènera à revoir nos infrastructures routières et par conséquent le redéveloppement des bâtiments existants et leurs usages.

3. Secteur de planification détaillée, chemin de la Côte de Liesse

L'accès au secteur industriel Delmeade-Dalton-Darnley est problématique et ce secteur est isolé du reste de notre secteur industriel. Ce secteur profite d'une vitrine exceptionnelle sur le réseau des autoroutes et à une proximité directe à l'aéroport.

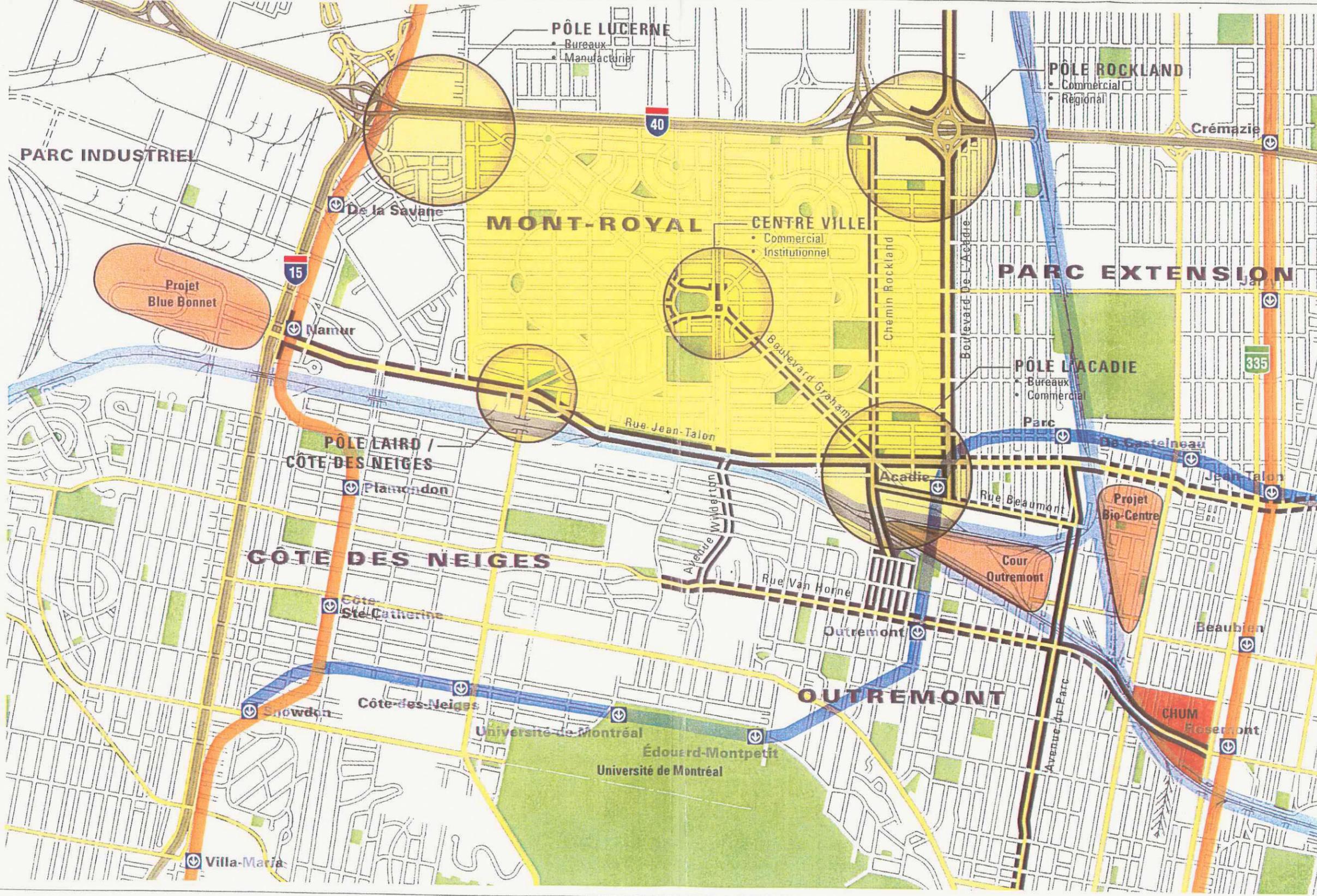
Le lien Cavendish-Cavendish aiderait non seulement à désenclaver le secteur, mais aussi à le revitaliser.

La vocation de ce secteur pourrait donc se développer en complémentarité avec la Cité scientifique de Montréal et le secteur industriel de Saint-Laurent.

Nous vous soumettons ces commentaires pour continuer à alimenter la réflexion sur les enjeux importants auxquels nous faisons tous face et sur lesquels nous avons présentement l'opportunité d'agir avec l'adoption de ce nouveau Plan d'urbanisme.

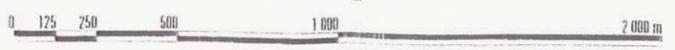
Préparé et soumis par l'Arrondissement Mont-Royal

p.j. Carte du plan stratégique Beaumont



PLAN STRATÉGIQUE - SECTEUR BEAUMONT

Contexte général



No projet : 32083 10 juillet 2002 Fichier : Ville_Mont-Royal.ai