

# Mobilité avant tout :

relier les quartiers du secteur  
Namur–De la Savane

## Transit First

Connecting the sectors in  
Namur–De la Savane

MÉMOIRE NAMUR-HIPPODROME BRIEF  
VILLE DE CÔTE SAINT-LUC  
FÉVRIER 2020



Ville de  City of  
Côte Saint-Luc

## INTRODUCTION

**L**e développement de l'ancien site de l'hippodrome est le cœur résidentiel du district Namur-De la Savane (NDLS), qui comprend une partie de la Ville de Côte Saint-Luc, de la Ville de Mont-Royal, et des arrondissements montréalais de Saint-Laurent et Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Enclavé entre la cours de triage du Canadien Pacifique (CP) à l'ouest, les voies ferrées au sud, le boulevard Décarie à l'est, et un vaste secteur commercial et industriel au nord, le développement est présenté comme un milieu de vie complet, inclusif et carboneutre.

Comme c'est le cas pour d'autres projets dans la région, si l'on veut en faire un succès il faut une restructuration majeure des infrastructures de transport afin de faciliter l'accès et la sortie du secteur. Il est essentiel d'ouvrir des axes importants comme le boulevard Cavendish, et d'offrir une gamme complète d'options de transport collectif efficaces.

Des milliards de dollars d'investissements privés affluent dans un espace relativement concentré où plusieurs projets majeurs sont en cours ou à l'étape

de la planification. Il s'agit d'un moment historique pour l'ouest de l'île et d'une occasion pour Montréal de mettre en valeur la transition d'un secteur autocentrique à un projet immobilier axé sur les transports collectifs (TOD ou transit-oriented development). Pourtant, comme ces projets chevauchent le territoire de deux arrondissements de Montréal et de deux villes de banlieue, ils sont considérés de manière isolée. C'est pourquoi on n'a pas accordé une attention suffisante à la planification des transports. L'investissement privé devrait être davantage utilisé pour les transports publics. Il est impératif qu'il y ait un effort coordonné de la part de tous les intervenants publics et privés pour améliorer le transport pour l'ensemble du secteur. La planification doit tenir compte de la nécessité (i) de transports collectifs publics et actifs offrant un service rapide et facilement accessible, et (ii) d'un réseau routier cohérent et connecté qui relie les quartiers entre eux. Le plan de transport en commun doit être conçu, approuvé et financé pour que le projet de l'hippodrome et tous les projets de NDLS soient une réussite.



# ÉTUDES

**B**eaucoup d'études ont été réalisées sur le district NDLS, notamment le Rapport du Groupe de Travail Namur-De la Savane (mai 2019) présidé par Mme Florence Junca-Adenot, qui avait été commandé par la ministre Chantal Rouleau et la mairesse Valérie Plante. La Ville de Côte Saint-Luc approuve ce rapport, dans lequel ont été retenues plusieurs des suggestions apportées dans notre mémoire à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation concernant le projet Royalmount en janvier 2019, notamment :

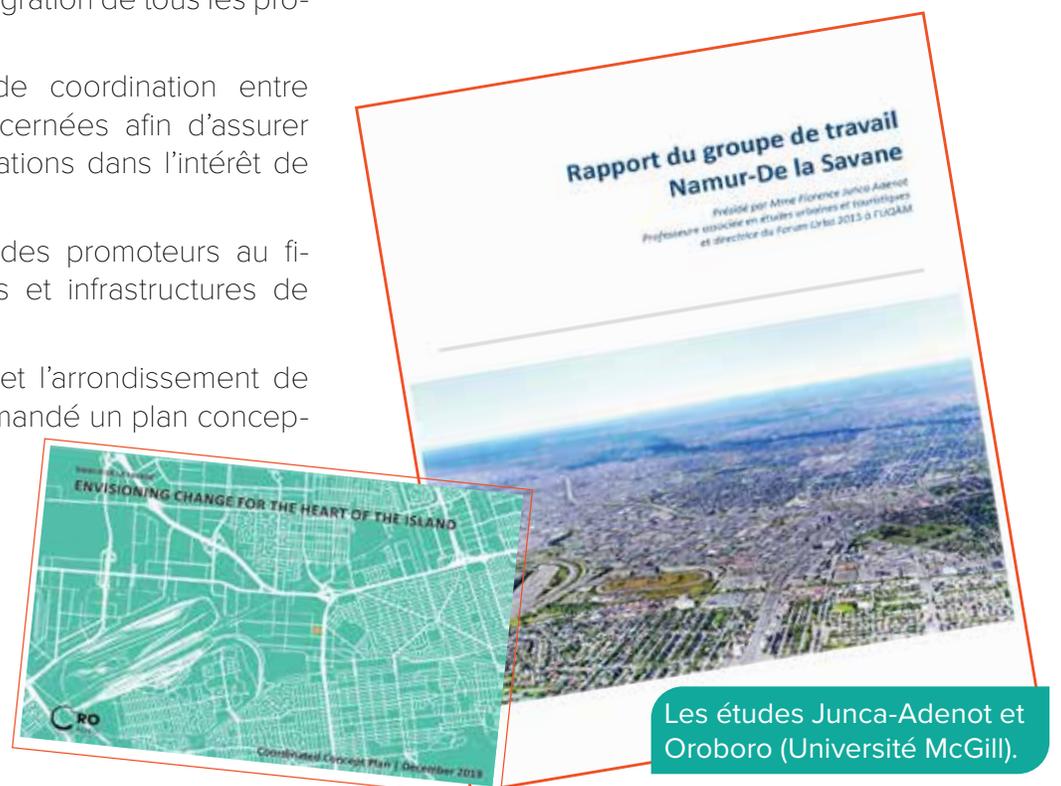
1. Désenclaver le secteur entre autre avec le prolongement du boulevard Cavendish et l'aménagement de passages à travers la voie du CP comme à l'avenue Clanranald et d'une passerelle pour les modes de transport actifs aux abords de la station de métro De la Savane;
2. Diminuer la congestion routière en améliorant le transport collectif de façon significative;
3. Améliorer la fonctionnalité du réseau de surface et repenser l'organisation du réseau de transport par camion;
4. Créer un plan de mobilité pour l'ensemble du secteur, en assurant l'intégration de tous les projets de développement;
5. Créer un mécanisme de coordination entre toutes les autorités concernées afin d'assurer le suivi des recommandations dans l'intérêt de tous;
6. Obtenir la participation des promoteurs au financement des services et infrastructures de transport collectif et actif.

La Ville de Côte Saint-Luc et l'arrondissement de Saint-Laurent ont aussi commandé un plan concep-

tuel concerté aux étudiants en aménagement de l'Université McGill. En décembre 2019, les étudiants ont présenté un rapport intitulé *Namur-De la Savane: Envisioning Change for the Heart of the Island* (Rapport Oroboro). Nous approuvons pleinement ce rapport, qui s'appuie sur le rapport Junca-Adenot en y ajoutant certains concepts tels que :

- Réseau vert et actif
- Réseau de transport entièrement électrique
- Aménagements sous les autoroutes
- Projets de recouvrement de l'autoroute Décarie

Les suggestions contenues dans le rapport Junca-Adenot et dans le rapport Oroboro vont beaucoup plus loin que le développement du site de l'ancien hippodrome. Nous croyons qu'il est essentiel de ne pas considérer le projet de l'hippodrome de manière isolée sans tenir compte de l'impact des projets existants et futurs comme le Carré Décarie, Royalmount ou Le Triangle. Le contexte actuel ouvre la porte à beaucoup de questions au sujet du développement, mais le contexte futur doit également faire partie de toutes les discussions.



## CONTEXTE

L'environnement bâti du secteur NDLS a été planifié et conçu autour de l'autoroute Décarie, avec des usages commerciaux et industriels légers à faible densité, tous centrés sur la voiture et particulièrement dépendants de la circulation des camions de livraison.

- Les analyses de la circulation de la dernière décennie montrent toutes que le réseau routier autour du secteur Namur-Hippodrome est totalement saturé. La congestion du réseau routier est constante et importante dans toute la zone NDLS, en particulier à l'intersection Jean-Talon et Décarie, qui est déjà un des carrefours les plus congestionnés, sinon le plus congestionné de l'île de Montréal.
- La circulation des camions est déjà importante sur la rue Paré à l'approche du boulevard Décarie et elle ne fera qu'empirer, en particulier avec le terminal de transbordement plurisectoriel du Canadien Pacifique (CP) dont la mise en place est prévue à la cour de triage Saint Luc. La circulation des camions est déjà lourde en provenance des entreprises industrielles environnantes, et des usages industriels qui comptent

encore davantage sur le trafic routier vont se développer. En novembre 2019, CP a annoncé l'installation d'un terminal de transbordement de marchandises plurisectoriel dans la cour de triage Saint-Luc, lequel attirera des centaines de nouveaux camions pour transporter des marchandises lourdes comme des produits forestiers, des métaux et des agrégats. Tel qu'annoncé par le CP, les camions entreront et sortiront des installations en utilisant les deux principaux accès à la cour de triage : la rue Paré à l'extrémité nord et la rue Norman au sud.

- Les développements actuels et futurs le long de l'axe NDLS-Décarie continueront de générer des milliers de déplacements quotidiens par les travailleurs, les acheteurs et les résidents qui auront à se déplacer. Le secteur compte actuellement 15 000 résidents, mais on prévoit que les nouveaux développements pourraient ajouter environ 47 000 résidents dans 20 000 unités supplémentaires. Ces développements comprennent, entre autres, le site de l'hippodrome, Royalmount, Le Triangle, le Carré Décarie, Smart Urban, et Cité Midtown.

« **Les développements actuels et futurs le long de l'axe NDLS-Décarie continueront de générer des milliers de déplacements quotidiens par les travailleurs, les acheteurs et les résidents qui auront à se déplacer.** »

# RECOMMANDATIONS

## 1

### Suivre le plan d'action du Groupe de travail Namur-De la Savane

Le rapport de mai 2019 soumis par le Groupe de travail NDLS, présidé par la professeure Junca-Adenot, donne une évaluation très juste des besoins en matière de mobilité. Le rapport présente un plan d'action clair qui doit être mis en œuvre avant d'envisager tout développement sur l'ancien site de l'hippodrome. Tous les intervenants et toutes les parties prenantes doivent s'engager à réaliser le plan d'action et adhérer à la mission **Mobilité avant tout**. De plus, il est impératif que les recommandations de ce rapport trouvent leur place dans le Plan stratégique de l'ARTM, dont la mise en œuvre est prévue pour 2020.

La stratégie de planification de l'ensemble du quartier NDLS doit inclure la mise en œuvre d'éléments

de développement favorables aux piétons et aux transports collectifs pour aider à atténuer la croissance future de la circulation. C'est ce que nous appelons l'approche **Mobilité avant tout**. Il s'agit ici du plus important de tous les projets de développement, qui touche l'ensemble du secteur, deux arrondissements de Montréal et deux municipalités de banlieue. L'approche **Mobilité avant tout** soutient l'intensification de l'occupation du sol si des services de transport collectif sont introduits dès le début de la mise en œuvre des nouveaux projets de développement. L'objectif est d'amener les gens qui s'installent dans les nouveaux développements à adopter les transports collectifs avant de prendre l'habitude d'utiliser leur voiture. Une fois qu'ils ont pris l'habitude de se déplacer en voiture, il est plus difficile de convaincre les gens d'utiliser les transports collectifs.

## 2

### Prioriser le prolongement de Cavendish connecté au futur réseau de transport électrique

Le prolongement de Cavendish est un élément crucial pour décongestionner et désenclaver tout le secteur NDLS. Nous appuyons le prolongement, nous croyons qu'il est important pour l'hippodrome, pour Côte Saint-Luc et la région, mais nous tenons à préciser ce qu'il devrait inclure :

- Un accès routier pour les véhicules privés en excluant les camions;
- Une voie réservée exclusivement aux autobus rapides, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage;
- Une piste cyclable sur toute sa longueur avec une voie verte connectée au REV (Réseau Express Vélo) ;

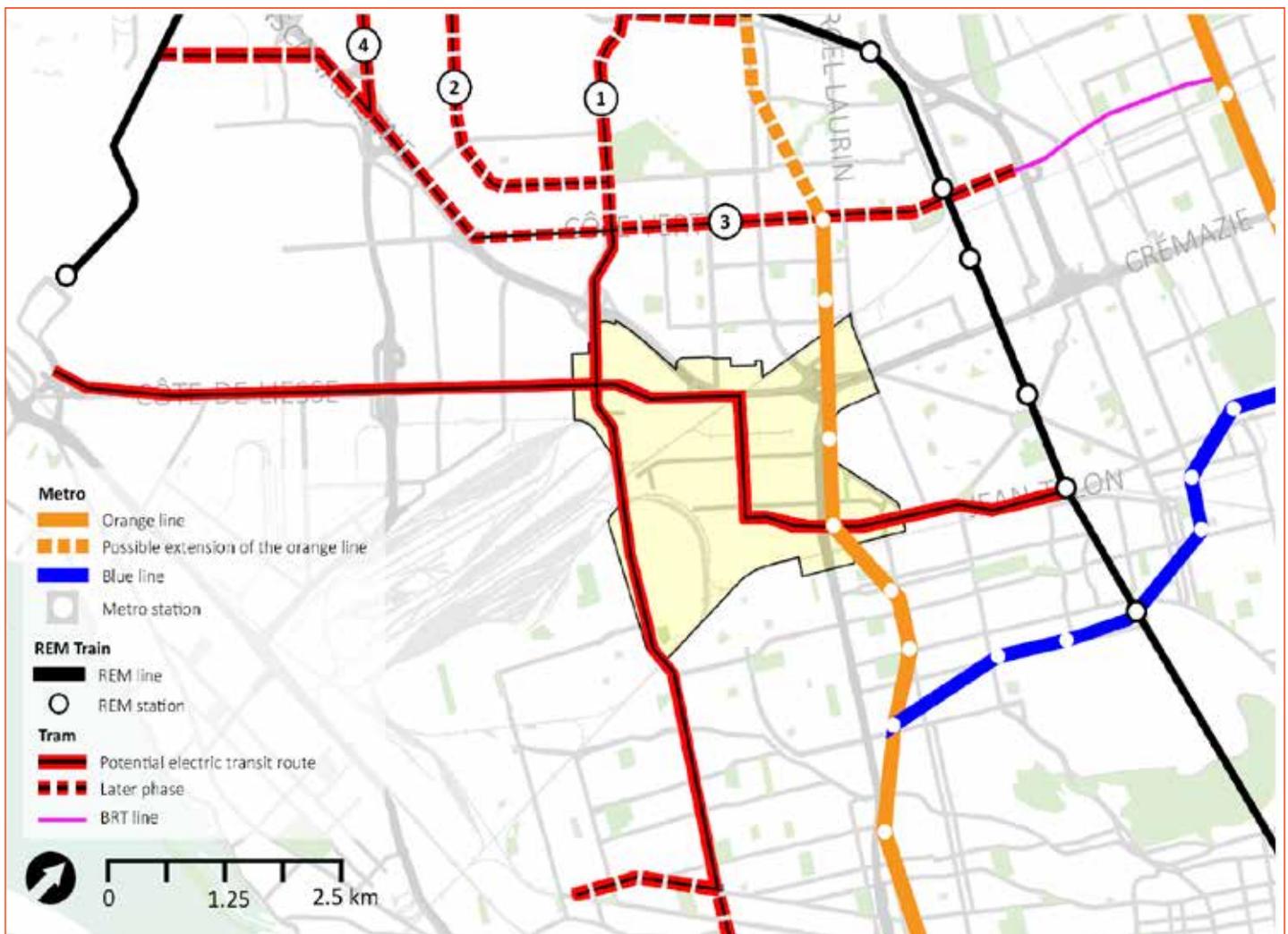
- L'espace nécessaire pour aménager un tramway ou un train léger connecté au réseau de transport électrique, de Cavendish à Côte Saint-Luc jusqu'à Saint-Laurent au nord/Royalmount, Paré et la station de métro Namur au nord-est, et Saint-Jacques au sud, où la connexion pourrait se faire avec la ligne rose proposée. (Voir recommandation 6.)

Comme le prolongement du boulevard Cavendish est une nouvelle voie de communication, il va de soi qu'elle doit être faite correctement, avec une infrastructure légère qui en fera partie intégrante. Les rattrapages sont toujours plus coûteux, et la population de Montréal continue de croître. Sans solutions intelligentes en matière de transport, cette croissance ne fera qu'entraîner plus de voitures si elle n'est pas gérée correctement. Un réaménagement est aussi probable pour le centre commercial Cavendish, qui pourrait être réalisé selon le concept

de transit-oriented development (TOD) autour d'une ligne de tramway.

Nous n'accepterons aucune variation dans la conception du boulevard Cavendish qui en ferait un deuxième boulevard Décarie, avec son engorgement et ses multiples voies pour voitures et cami-

ons. Nous sommes dans un quartier résidentiel et nous voulons que nos résidants puissent avoir un accès rapide au métro sans pour autant connaître une baisse significative de leur qualité de vie. Le succès du projet de l'hippodrome dépend de ce prolongement, qui doit se faire le plus rapidement possible.



Le parcours proposé pour le réseau de transport électrique relierait les développements résidentiels NDLS aux pôles d'emploi, ainsi qu'au réseau de transport collectif plus large. (Groupe McGill Oroboro)

3

**Créer un comité composé d'élus et de membres clés de leur personnel**

Pour aider à la mise en œuvre du plan d'action et des recommandations, nous proposons la création d'un comité d'élus de chaque ville et arrondissement concernés avec leur personnel clé. Il y a déjà plusieurs groupes qui se réunissent pour discuter du secteur NDLS, mais aucun d'entre eux n'implique les élus. Le leadership politique est l'ingrédient manquant d'une coordination et d'une collaboration efficaces, essentielles pour assurer le succès de tous les projets du secteur pour tous les intervenants concernés.

4

**Créer un plan directeur de mobilité coordonné pour le secteur NDLS**

Pour desservir ce nouveau développement et les développements existants, il faut transformer totalement la façon dont les personnes et les marchandises circulent dans le corridor Décarie / Jean Talon / Cavendish. Les grandes infrastructures de transport collectif nécessitent un financement des secteurs privé et public. Un effort coordonné est nécessaire non seulement pour le développement du site de l'hippodrome, mais pour desservir l'ensemble du secteur NDLS. Ce cadre de collaboration doit être adopté et respecté par tous les intervenants municipaux. Si nous demandons aux promoteurs de contribuer aux solutions de transport collectif, les règles doivent s'appliquer de façon équitable à toutes les parties du secteur.

5

**Créer de liens piétonniers et des liens de transport actif**

La station Namur est la plaque tournante du transport collectif pour la partie sud du secteur NDLS, mais son accès est extrêmement difficile et désagréable, particulièrement pour les piétons et les cyclistes. La proximité de la station Namur à vol d'oiseau ne reflète pas la réalité des piétons sur le terrain. Plus ils ont d'obstacles à traverser (p. ex. les voies ferrées, l'autoroute Décarie) moins ils sont tentés par la mobilité active. Il est crucial de relier la zone au sud des voies ferrées (Carré Décarie et Westbury) à l'hippodrome et au métro Namur au nord, et de faire de toute la zone autour de la station de métro un endroit agréable. Cela assurera la connectivité des différentes parties du secteur NDLS et au-delà, et facilitera l'accès aux commodités pour tous les résidents du secteur. L'utilisation des voies piétonnes et des pistes cyclables est essentielle, en particulier l'ouverture de l'avenue Clanranald avec un passage souterrain pour piétons et cyclistes et une passerelle au-dessus de Décarie à proxim-

ité du métro. La Ville de Côte Saint-Luc appuie les propositions pour ces liens qui sont décrites dans le Rapport Oroboro (McGill).



Relier l'avenue Clanranald (près du Carré Décarie) au site de l'hippodrome pourrait être réalisée avec un tunnel de passage souterrain pour piétons et cyclistes, similaire au viaduc d'Ammerud aux Pays-Bas.

6

**Faire de Namur le carrefour intermodal du transport lourd-léger et ultra-léger du secteur NDLS**

Un plan de transport approprié est essentiel pour l'ensemble du secteur, cependant Namur doit en être au cœur.

**Transport lourd**

En plus de la station existante du métro Namur, on propose d'ajouter un arrêt du train EXO sur la ligne Saint-Jérôme existante juste au nord du Carré Décarie, au sud du site de l'hippodrome, pour desservir les deux développements immobiliers. La ligne de trains de passagers Saint-Jérôme traverse ce territoire, mais les résidents n'ont pas accès à un train. Comme les infrastructures lourdes sont déjà en place, il est logique de prévoir des points d'accès le long de la ligne, au Carré Décarie et près du centre commercial Côte Saint-Luc pour déplacer rapidement les gens vers le centre-ville, mais également près d'une école secondaire comme Royal West Academy. La gare Décarie serait ainsi reliée au carrefour multimodal Namur. Le centre commercial Côte Saint-Luc se trouve également dans une zone très dense qui n'a d'autre moyen de transport que l'autobus et il est attendu que cette zone s'accroît encore.

**Transport léger**

Ce plan doit inclure un tramway qui part de la station de métro Namur, longe Jean-Talon et traverse le développement de l'hippodrome jusqu'à Royalmount, puis traverse le prolongement de Cavendish

et descend vers le sud jusqu'à la rue Saint-Jacques. Le tramway relierait à d'autres modes de transport tout un secteur actuellement très mal desservi et réduirait le risque de créer une deuxième autoroute Décarie sur le boulevard Cavendish. La ligne de tramway pourrait être prolongée jusqu'à Canora à VMR pour un accès facile au REM.

Une seconde ligne de tramway devrait bifurquer pour suivre le prolongement de Cavendish vers le nord le long de Côte-de-Liesse, idéalement jusqu'à la gare de train de Dorval, mais au moins jusqu'à l'autoroute 13. Des milliers de personnes travaillent le long de ce corridor qui n'est pas desservi par le REM. Il y a un manque d'offre de transport collectif dans ce secteur qui oblige les gens à prendre leur voiture. Comme des tronçons importants de Côte-de-Liesse sont en voie d'être revus, pourquoi ne pas le faire en pensant au transport collectif ?

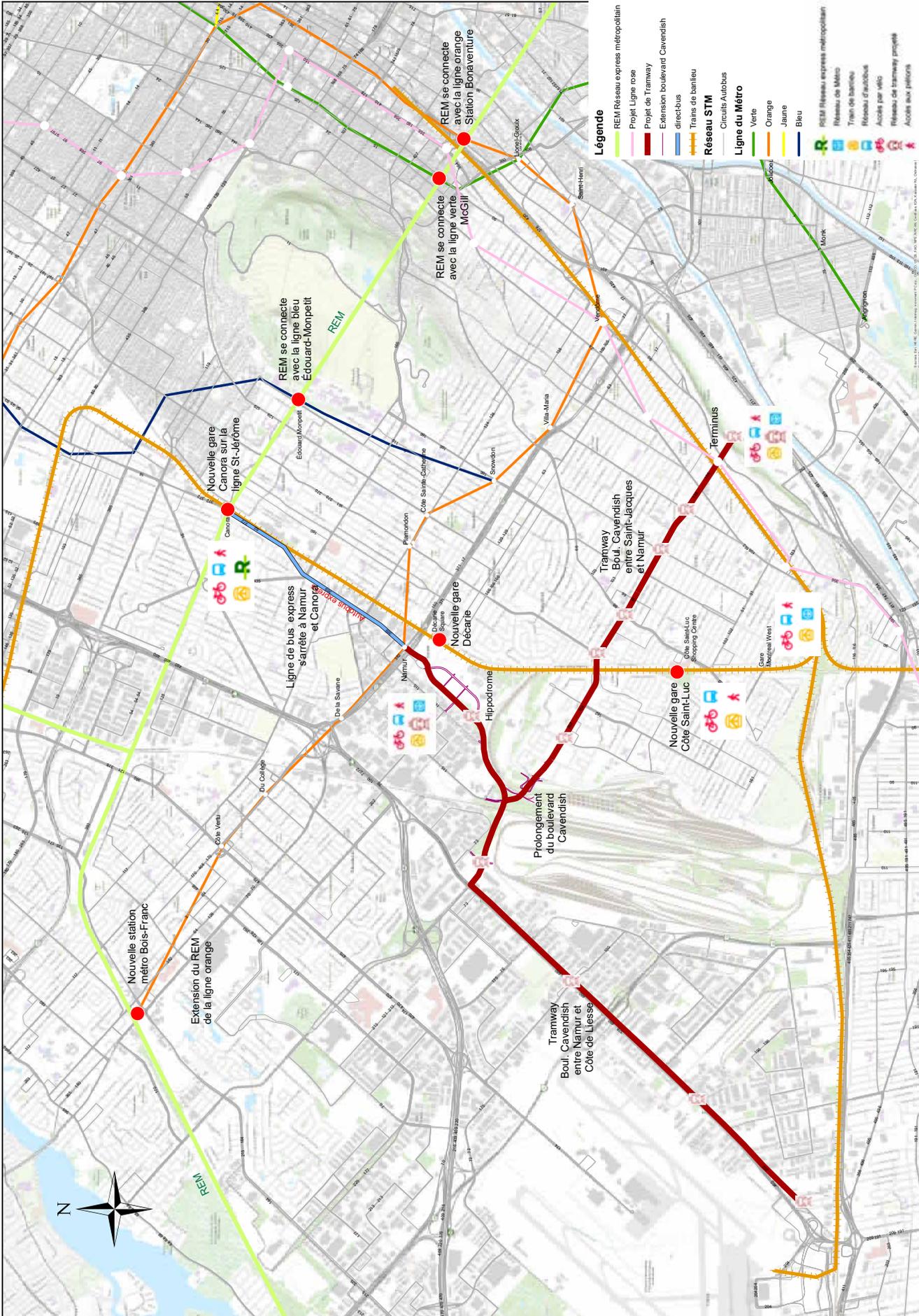
**Transport ultra-léger**

Il faudra s'assurer que l'axe est-ouest Hippodrome du REV (Réseau Express Vélo) passe par la station Namur et qu'il s'étende jusqu'à l'axe nord-sud Cavendish prévue.

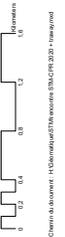
Plus les gens disposent de possibilités de mobilité, plus ils sont susceptibles d'adopter d'autres modes de déplacement. Le métro ne peut pas être la seule option. Nous avons besoin d'un cocktail d'options de mobilité. (Voir recommandation 9.)

**Prochaine page : Carte illustrant les propositions de transport collectif pour le secteur NDLS.**





Projets d'amélioration du réseau de transport collectif - Namur - De la Savane



7

**Contrôler la circulation des camions**

Contrôler la circulation des camions et créer des mesures d'atténuation du bruit aux abords des quartiers résidentiels. Le trafic routier actuel et futur généré par la cour de triage Saint-Luc du CP et le commerce local doit être analysé avec soin. Consulter avec des organisations telles que Ville sonore (sounds-in-the-city.org/fr) afin d'assurer une bonne qualité de vie aux résidants et d'améliorer la cohabitation entre les zones commerciales et résidentielles.

8

**Relier le chemin Kildare à la rue Jean Talon**

Relier le chemin Kildare à Côte Saint-Luc à la partie sud-ouest du site de l'hippodrome pour fournir un autre moyen d'accéder au site et d'en sortir.



Raccordement du chemin Kildare vers la rue Jean Talon.

9

### Relier tous les développements dans le secteur NDLS grâce à un système ultra-léger de navettes automatisées

Plusieurs développements immobiliers sont projetés dans les 5 à 10 prochaines années, avec différents degrés de densité. Les promoteurs ont tout intérêt à contribuer à une solution de transport moderne qui aiderait des milliers de résidents (actuels et nouveaux) à se rendre là où ils doivent aller : un système de navettes automatisées (APM). Une option comme celle-là, en boucle fermée, faciliterait l'accès à un carrefour de mobilité et aiderait à promouvoir l'achat local le long du trajet. Sans trafic perturbateur et sans conducteur, ce mode de déplacement entraînera des coûts d'exploitation peu élevés. Si une option propre et fiable passe fréquemment par chaque développement, les gens seront nombreux à l'utiliser, même pour faire des courses rapides. Plusieurs des nouveaux développements sont essentiellement à distance de marche du métro, mais 500 mètres le long du boulevard Décarie n'est pas aussi facile à parcourir qu'il y paraît sur papier; avec des problèmes de mobilité, des sacs à transporter ou des enfants à tenir par la main, c'est encore plus compliqué. Le problème est pire encore s'il faut traverser l'autoroute 40. L'APM relierait le site de l'hippodrome, le Carré Décarie et la gare de train attenante, le Westbury, et ensuite la station de métro Namur, puis contournerait Le Triangle avant de prendre De la Savane jusqu'à Royalmount et de revenir à l'hippodrome.

10

### Créer un cadre de collaboration continue

Établir un cadre pour favoriser le dialogue constructif et la collaboration entre les promoteurs résidentiels, les villes et les arrondissements, les propriétaires commerciaux et industriels, et les chambres de commerce. Le succès de tout le secteur en dépend. Cette collaboration, possiblement par le biais d'une association, devrait se poursuivre bien après la fin des projets et inclure aussi les résidents.

11

### Faire de l'Hippodrome une communauté où l'on peut vivre, travailler et se divertir

La vision et les principes proposés pour le site de l'hippodrome incluent l'idée d'un quartier complet et un objectif noble et durable qui devrait être favorisé, mais il ne peut se concrétiser de manière isolée. Pour que le projet se réalise, il faut des espaces dans lesquels les gens peuvent vivre, jouer, fréquenter les garderies et l'école, travailler et recevoir des soins médicaux. L'infrastructure sociale doit être envisagée pour tout le secteur, afin d'éviter les chevauchements inutiles, de réduire la circulation et de créer un mode de vie prospère. Des ententes intermunicipales doivent être envisagées pour la prestation des services, puisque les installations communautaires de CDN-NDG, Côte Saint-Luc et Mont-Royal sont éloignées de ce secteur. L'accès aux écoles secondaires à proximité doit aussi être examiné et des transports collectifs appropriés doivent être mis en place pour garantir que les familles puissent grandir dans le secteur. La plupart des écoles secondaires ne sont pas facilement accessibles en métro.

12

### Créer un corridor vert actif

Assurer un couvert forestier de 25 à 30 pour cent et une connexion à un réseau actif de biodiversité, comme il est proposé dans le rapport Oroboro. L'ensemble du secteur NDLS est un énorme îlot de chaleur où la biodiversité est absente. La qualité de vie s'améliore dans les collectivités dotées d'une bonne infrastructure verte. Les arbres améliorent également la valeur des quartiers et attirent les gens dans une région, qu'ils soient résidents ou travailleurs.

13

### Relocaliser la cour de triage du CP

Créer une alliance privée/publique en vue de la relocalisation de la cour Saint-Luc du Canadien Pacifique, qui brise la cohérence du réseau routier au cœur de l'île de Montréal. Le déplacement de la cour de triage permettrait de nombreuses options moins coûteuses pour la connectivité routière et la fluidité des déplacements entre les nombreux développe-

ments prévus dans le secteur NDLS et les zones adjacentes. Tous les intervenants devraient explorer cette possibilité dès maintenant pendant que des développements sont en cours autour de la cour de triage. Le déplacement de la cour de triage transformerait complètement le secteur et modifierait toute la réflexion sur le secteur NDLS. Les dirigeants du CP ont indiqué qu'ils seraient prêts à vendre le terrain si le bon projet de développement se présentait pour l'emplacement.

## CONCLUSION : LA MOBILITÉ AVANT TOUT

Les prochaines années seront déterminantes pour les options en ce qui concerne la mobilité pour le secteur NDLS. La convergence des projets de réaménagement concentrés dans une zone relativement restreinte représente une occasion d'améliorer la mobilité pour tous et de résoudre bon nombre des problèmes de circulation existants.

Comme la Ville de Côte Saint-Luc, le secteur hippodrome est complètement enclavé et coupé des principales infrastructures routières et de transport par la cour de triage du CP. Côte Saint-Luc est également mal desservie par les transports collectifs. Le prolongement du boulevard Cavendish, l'ouverture du chemin Kildare jusqu'à la rue Jean-Talon, l'ajout d'un réseau de transport collectif électrique ou d'un tramway, l'ajout d'un arrêt de train et la relocalisation d'une partie ou de la totalité des cours de triages sont tous essentiels pour améliorer la connectivité de l'hippodrome, ainsi que celui du secteur NDLS. Essentiellement, ce qui est bon pour l'hippodrome fonctionnera également pour Côte Saint-Luc et les

communautés environnantes.

Pour réussir et devenir socialement et commercialement durable, le secteur Namur-Hippodrome doit être planifié dans un souci de connectivité. Il doit être mis en valeur avec le reste du secteur NDLS, incluant les parties résidentielles, commerciales et industrielles des municipalités et des arrondissements voisins. Les choses doivent se faire dans le bon ordre, en finalisant d'abord les approbations et les sources de financement, et ce, avant même la première pelletée de terre.

Tous ces rapports sur l'usage des sols et les transports sont excellents et poursuivent les mêmes objectifs. Toutefois, ce qui manque actuellement c'est le leadership politique et l'effort concerté pour s'entendre sur un plan, un concept et une formule de financement qui permettront de concrétiser cette nouvelle vision du transport et de la mobilité pour assurer que le projet soit effectivement innovant, carboneutre et ancré dans la communauté.

# Mobilité avant tout :

relier les quartiers du secteur  
Namur–De la Savane

## Transit First

Connecting the sectors in  
Namur–De la Savane

MÉMOIRE NAMUR-HIPPODROME BRIEF  
VILLE DE CÔTE SAINT-LUC  
FÉVRIER 2020



Ville de  City of  
Côte Saint-Luc

## INTRODUCTION

**T**he Hippodrome development is the residential heart of the Namur–De la Savane (NDLS) district, which includes part of the City of Côte Saint-Luc, the Town of Mount Royal, and the Montreal boroughs of Saint-Laurent and Côte-Des-Neiges–Notre-Dame-de-Grace. Enclaved between the Canadian Pacific (CP) rail yard to the west, train tracks to the south, Décarie Boulevard to the east, and a large commercial and industrial area to the north, the development is being promoted as a full, inclusive, carbon-neutral living environment.

As is the case for other projects in the area, a major overhaul of the transport infrastructure with significantly better access and egress is required in order to make that work. What is needed is the opening up of major streets such as Cavendish Boulevard, as well as a full range of efficient transit options.

Billions of dollars of private investment are pouring into a relatively concentrated space, with several major projects underway or in the planning stages. This is a historic moment for the West End and an

opportunity for Montreal to showcase the transition from an auto-centric area to transit-oriented development. Yet because these projects straddle the borders between two Montreal boroughs and two suburban cities, these projects are being looked at in isolation. As a result, there has been inadequate attention given to transportation planning. Private investment should be leveraged for public transportation. It is imperative that there be a coordinated effort with all public and private stakeholders to improve the transportation for the entire area. This must include (i) public and active transit that provides rapid service and is easily accessible, and (ii) a logical and connected street grid that links these neighbourhoods together. The transit plan must be designed, approved and funded in order for the Hippodrome and all NDLS projects to succeed.



## STUDIES

Many studies have been done of the NDLS district, most significantly the May 2019 *Rapport du Groupe de Travail Namur-De la Savane* (Junca-Adenot Report) headed by Professor Florence Junca-Adenot, which was commissioned by the Minister Chantal Rouleau and Mayor Valérie Plante. The City of Côte Saint-Luc endorses this report, which retained many of the suggestions made in our brief to the Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation Royalmount commission in January 2019, including the following:

1. Opening up the entire sector with projects such as the Cavendish extension and active transit passages at Clanranald and around Namur metro;
2. Reducing congestion by significantly improving public transit;
3. Improving the functionality of the highway network and truck traffic;
4. Creating a mobility plan for the whole sector, insuring the proper integration of all the development projects;
5. Creating a coordination mechanism for all jurisdictions to work together to carry through the recommendations for the betterment of all;
6. Having the developers contribute to financing active and public transit options.

The City of Côte Saint-Luc and the Borough of Saint-Laurent also commissioned a coordinated concept plan from urban planning students at McGill University. In December 2019, the students produced a report entitled *Namur-De la Savane: Envisioning Change for the Heart of the Island* (Oroboro Report). We fully endorse this report, which builds upon the Junca-Adenot Report and add such concepts as:

- an active green network;
- an all-electric transit network;
- developing interventions under the autoroutes;
- decking over the Décarie Expressway.

The suggestions in the Junca-Adenot Report and the Oroboro (McGill) Report go far beyond the Hippodrome Development. We believe it is absolutely necessary to do so because we cannot look at the Hippodrome project in isolation, without also taking into account the impact of existing and future projects such as Décarie Square, Royalmount, or the Triangle. The current context sets the stage for a myriad of issues to consider when talking about the development, but the future context must also be included as part of every single discussion.



*The Junca-Adenot and Oroboro (McGill University) studies.*

## CONTEXT

The built environment of the NDLS district was planned and designed around the Décarie Expressway, with low-density commercial and light industrial uses that are all car-centric and heavily reliant on delivery truck traffic.

- Traffic analyses over the past decade all show that the road network surrounding the Namur-Hippodrome is totally saturated. There is constant and heavy traffic congestion in the entire NDLS area, particularly at the intersection of Jean Talon and Décarie Boulevard, which is already one of the most congested, if not the most congested intersection on the island of Montreal.
- Truck traffic is already heavy on the Paré approach to Décarie Boulevard and will only worsen, especially with the planned Canadian Pacific (CP) intermodal transloading facility at the St. Luc Yards. Truck traffic from the surrounding industrial businesses is already heavy and industrial usages relying on more truck traffic will expand.

(In November 2019, CP announced the installation of that transload facility in its St. Luc yards in Côte Saint-Luc, which will attract hundreds of new trucks to transport heavy cargo such as forest products, metals and aggregates.) As announced by CP, truck traffic will be flowing in and out of the facility using the two main truck accesses to the rail yard: Paré Street at the north end and Norman Street at the south.

- Existing and future developments along the NDLS-Décarie corridor will continue to attract thousands of daily trips by workers, shoppers and residents requiring transportation. While the sector is presently home to 15,000 residents, it is projected that new developments could add an estimated 47,000 more residents at an additional 20,000 units. These developments include the Hippodrome, Royalmount, the Triangle, Décarie Square, SmartUrban, City Mid-Town and others.

**“ Existing and future developments along the NDLS-Décarie corridor will continue to attract thousands of daily trips by workers, shoppers and residents requiring transportation. ”**

# RECOMMENDATIONS

## 1

### Follow the action plan of the Groupe de Travail Namur-De la Savane

The May 2019 report submitted by the Groupe de Travail NDLS headed by Professor Junca-Adenot gave a very correct assessment of the needs regarding transit. The report sets out a clear action plan that must be executed before any development at the Hippodrome can be envisioned. All parties and stakeholders must commit to fulfilling this action plan and to the mission of **Transit First**. In addition, it is imperative that the recommendations in that report find their way into the ARTM Strategic Plan, due out in 2020.

The planning approach of the entire NDLS district must include the implementation of elements of pedestrian- and transit-friendly development to help alleviate future traffic growth. We call this approach **Transit First**. This is larger than any one development project. It affects the entire district across two Montreal boroughs and two suburban cities. **Transit First** supports land use intensification when combined with introducing transit services early in the phasing of new developments. The goal is to capture transit ridership before people in new development areas get into the habit of using their car. Once habits around car use are formed, it is harder to convince people to give it up and use public transit.

## 2

### Prioritize the Extension of Cavendish connected to future electric transit network

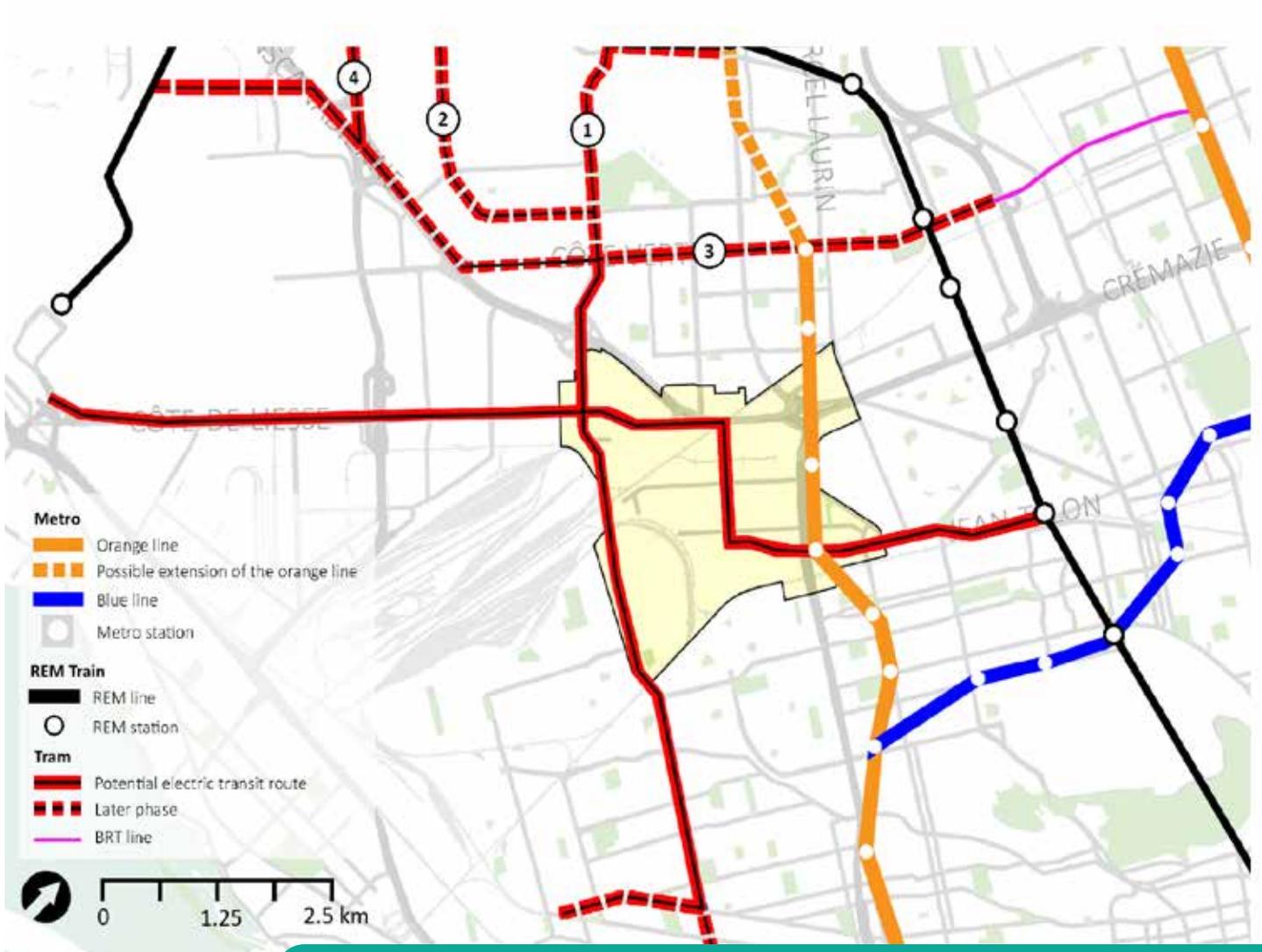
The Cavendish Extension is a crucial element towards decongesting and opening up the entire NDLS area. While we support the extension and believe it to be important for the Hippodrome, Côte Saint-Luc and the region, we have a specific vision as to what it should include:

- Road access for private vehicles excluding trucks;
- One reserved lane exclusively for rapid buses, taxis, car share and car pool,
- Reserved lane for bikes with a greenway along its length connected to the REV (Réseau Express Vélo)
- The room to add a tramway or light rail, connected to the electric transit network from Cavendish in Côte Saint-Luc to Saint-Laurent in the

north/Royalmount, Pare and Namur métro station in the north-east, and St. Jacques to the South, where it could connect to the proposed pink line (see recommendation 6).

Since the Cavendish extension is a new construction, it is, once again, common sense to build it right, with light infrastructure as an integral part of it. Retrofitting is always more costly, and Montreal is only gaining population. Without smart transit solutions, that growth will only result in more cars if it is not managed properly. The redevelopment of Cavendish Mall is also likely, and can be designed for Transit-Oriented Development (TOD) around a tram line.

We will not accept any variation in design that makes Cavendish Boulevard a second Décarie Boulevard, with all its congestion and multiple lanes of cars and trucks. This is a residential area, and we want our residents to be able to have quick access to the metro but not experience a significant decline in their quality of life. The Hippodrome project depends on this extension and it must happen as quickly as possible.



*The proposed electric transit network route would connect residential developments with employment poles, as well as linking NDLS with broader public transit network. (McGill Oroboro Group)*



3

**Create a committee of elected officials and their key staff**

In order to assist in the implementation of the action plan and recommendations, we propose the creation of a committee of elected officials from each relevant city and borough along with their key staff. There are currently several groups that meet to discuss the NDLS sector, but none of them involve elected officials. Political leadership is the missing ingredient and is required to ensure the successful coordination and cooperation that is necessary to achieve successful projects for all stakeholders in the sector.

4

**Create a coordinated master transit plan for the NDLS district**

In order to service this new development and the existing developments, there needs to be a total transformation of the way in which people and merchandise move through the Décarie/Jean Talon/ Cavendish corridor. Major public transport infrastructure requires funding from both private and public sectors. A coordinated effort is required not only for the Hippodrome development but to service the entire NDLS district. This framework for collaboration must be adopted and adhered to by all municipal stakeholders. If we are to ask developers to contribute to transit solutions, the rules will have to be applied fairly to all parts of the district.

5

**Create pedestrian and active transport links**

Namur metro is the transit hub for the southern part of the NDLS area, and it is extremely difficult and unpleasant to get to, especially for pedestrians and cyclists. Proximity to the metro station as the crow flies does not reflect the reality pedestrians face on the ground. The more barriers they have to cross (eg, train tracks, Décarie Expressway), the less desirable an option active transit becomes. It is crucial to link the area south of the tracks (ie, Décarie Square and the Westbury) with the Hippodrome and Namur metro to the north of them, and make the entire area around the station a pleasant place to be. This will ensure the connectivity of the different parts of the NDLS area and beyond, and maximize accessibility to amenities for all the residents of the sector. The use of pedestrian walkways and bike paths is key, including opening up Clanranald Ave. with a pedestrian and cyclist underground tunnel and decking

over the section of Décarie near the metro. The City of Côte Saint-Luc supports the proposals for these links described in the Oroboro (McGill) Report.



Connecting the end of Clananald Ave. (near Décarie Square) to the Hippodrome site could be accomplished with a pedestrian/cyclist underpass tunnel, similar to the Ammerud Viaduct in The Netherlands.

6

**Make Namur the intermodal hub for heavy- light- and ultralight-transit of the NDLS district**

A proper transportation plan is crucial for the whole area, but Namur should be the heart of it.

**Heavy**

In addition to the existing Namur metro, we recommend adding an EXO train stop along the existing Saint-Jérôme transit line just north of Décarie Square, south of the Hippodrome which will serve both developments. The Saint-Jérôme passenger train line passes right through that territory, but residents do not have access to a train. As the heavy infrastructure is already laid down, it is common sense to provide access points along the line, at Décarie Square and near Côte Saint-Luc Shopping Centre, to move people quickly to the downtown area, but also near a high school like Royal West Academy. The Décarie station would be linked with the Namur multi-modal hub. Côte Saint-Luc Shopping Centre is also in a highly dense area that has no other transit than buses and which is also expected to densify.

**Light**

The light transit includes a tram that goes from Namur metro, along Jean Talon through the Hippodrome development, up to Royalmount and through the Cavendish extension then down Cavendish Boulevard towards the south all the way to St. Jacques Street. The tram would connect a whole swath of a very underserved territory to other modes, and reduce the likelihood of a Décarie II on Cavendish

Boulevard. The tram line could be extended to Canora in TMR for the easiest access to the REM.

A second tram line should branch off and follow the Cavendish Extension to the north, along Côte De Liesse, ideally to the Dorval train station, but at least as far as Highway 13. Thousands of people work along this corridor that is not served by the REM. There is a transit gap in this area that forces people into their cars, and large parts of Côte-De-Liesse are already being revisited, so let it be with transit in mind.

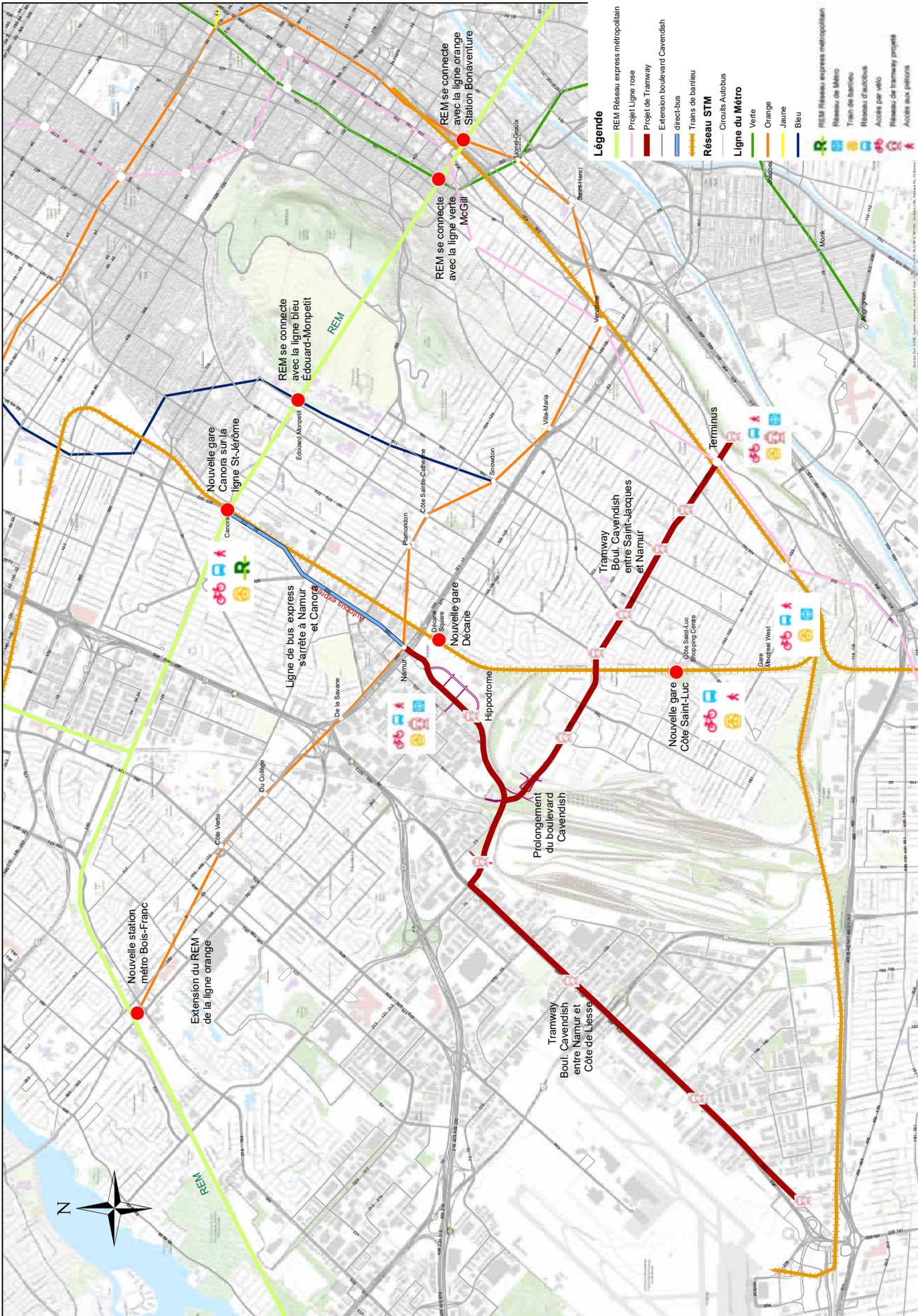
**Ultralight**

Ensure that the east-west Hippodrome REV (Réseau Express Vélo) axis passes Namur station and extends all the way to the planned north-south Cavendish REV axis.

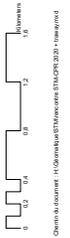
The more mobility options people have, the more likely they will transfer to other modes of transport. The metro cannot be the only option. We need a cocktail of mobility options. (See recommendation 9.)

**Next page: map illustrating the public transit proposals for the NDLS district.**





Projets d'amélioration du réseau de transport collectif - Namur - De la Savane



7

**Control Truck Traffic**

Control truck traffic and create noise mitigation measures around residential areas. Present and future truck traffic generated from the CP St. Luc yards and local commerce must be carefully analyzed. Consult with organizations like Sounds in the City ([sounds-in-the-city.org](http://sounds-in-the-city.org)) to ensure a good quality of life for residents and good cohabitation between commercial and residential areas.

8

**Link Kildare Road to Jean Talon Street**

Link Kildare Road in Côte Saint-Luc with the south-western area of the Hippodrome site to provide further access to and from the site.



Kildare Road extension to Jean Talon Street.

9

**Link all the developments in the NDLS area with an ultra-light Automated People Mover**

Several developments are coming online in the next 5 to 10 years, to different degrees of density. It is in the developers’ best interest to contribute to an elegant transportation solution that would help thousands of new (and current) residents get to where they need to go: an automated people mover (APM). Such a closed loop option would make getting to a transit hub easy, and it would help promote local business for the merchants along the line. With no interfering traffic and no conductor requirement, the operating costs would not be too high. If a clean, reliable option would pass by each development frequently, many would take it, even for small shopping trips. Several of the new developments are technically within walking distance of the metro, but 500m along a stretch of Décarie Boulevard is not as easy to traverse as it appears on paper, and with mobility issues, bags or children in hand, it’s even more difficult. This problem is amplified if crossing Highway 40 is required. The APM would connect the Hippodrome, Décarie Square and the adjacent train station, the Westbury, then Namur metro, around the back of the Triangle and up De la Savane, to Royalmount and back to the Hippodrome.

10

**Create a Framework for continual collaboration**

Establish a framework for continued meaningful dialogue and collaboration between the residential developers, cities and boroughs, and commercial industrial property owners and chambers of commerce. The success of the entire area depends on it. Collaboration, possibly through an association, should extend long past the completion of projects and should include residents as well.

11

**Make the Hippodrome a Live-Work-Play Community**

The proposed vision and development principles for the Hippodrome include the idea of a complete neighbourhood, a noble and sustainable goal that should be supported, but it cannot be developed in isolation. In order to make it so, the development must have areas in which people can live, play, attend child care and school, work, and receive medical care. Social infrastructure should be considered for the entire area, to avoid unnecessary overlap, reduce traffic, and create a thriving lifestyle. Intermunicipal agreements should be considered for the provision of services, as the community facilities in CDN-NDG, Côte Saint-Luc and TMR are far away from this zone. Access to nearby high schools must be examined and proper transit put in place to ensure that families can grow up in the area. Most high schools are not easily accessible by metro.

12

**Create an Active Green Corridor**

Ensure a tree canopy of 25 to 30 percent and connection to an active green biodiversity network, as proposed in the Oroboro (McGill) Report. The whole NDLS area is an enormous heat island and biodiversity desert. Quality of life increases in communities that have great green infrastructure. Trees also increase the value of neighbourhoods and attract people to an area, be they residents or workers.

13

**Relocate CP Rail Yards**

Create private/public alliance with a view towards the relocation of the Canadian Pacific St. Luc Yards, which has created an incoherent road grid in the heart of the island of Montreal. Moving the yards would allow for many less costly options for roadway connectivity and fluidity of movement between the many developments that are planned

in the NDLS and adjacent areas. All stakeholders should pursue this possibility now while development around the rail yards is ongoing. Moving the yards would utterly transform the area and alter the entire discussion of the NDLS district. CP executives have indicated it would be open to selling the land if the right development project came forward for that land.

**CONCLUSION: TRANSIT FIRST**

**T**he next few years are critical in determining the future of mobility options for the NDLS sector. The convergence of redevelopment projects concentrated in a relatively small area presents an opportunity to improve transit for all and resolve many of the existing traffic problems.

Like the City of Côte Saint-Luc, the Hippodrome is completely enclaved and cut off from major road and transit infrastructure by the CP rail yards. It is also poorly served by public transit. Cavendish extension, the opening of Kildare Road to Jean Talon Street, the addition of electric transit network or tramway, the addition of a train stop, and relocation of part or all of the rail yards and tracks are all essential if we are to improve connectivity for the Hippodrome as well as the NDLS district. Basically what is good for the Hippodrome will also work for Côte Saint-Luc and the surrounding communities.

In order to succeed and become socially and commercially sustainable, the Namur-Hippodrome area must be planned with connectivity in mind. It must work in conjunction with the rest of the NDLS district, including the residential, commercial and industrial portions of the neighbouring cities and boroughs. Things must be done on the right order, with transit plans, approvals, and sources of funding finalized first—even before the first shovel goes in the ground.

All of these land use and transport reports are excellent and pulling in the same direction. However, what is presently missing is the political leadership and the coordinated effort to agree on a plan, a design and funding formula which will allow this new transit and mobility vision to be realized, in order to ensure that Hippodrome project is innovative, carbon-neutral and anchored in the community.