

La Ville de CSL aimerait souligner les recommandations selon son mémoire et la présentation faite le 24 septembre dont copie est attachée.

I. Mise en place d'une gouvernance partagée

Tel qu'il est mentionné à la page 4 du Mémoire CSL:

L'ARTM évoque dans sa Vision 2050 :

« La stratégie de densification prévue par la CMM privilégie la densification résidentielle autour des principaux points d'accès du transport collectif (approche TOD), au sein de corridors aménagement-transport ainsi que sur les espaces stratégiques de redéveloppement qui offrent un fort potentiel de densification, dont les centres commerciaux et les stationnements. Ces derniers sont les lieux prioritaires pour le développement et le redéveloppement. »

Les villes liées sur l'île de Montréal et plus particulièrement la Ville de Côte Saint Luc, s'efforcent de se conformer aux seuils minimaux de densité de la CMM, notamment dans la refonte de leurs outils de planification et de réglementation. Toutefois, la densification nécessite aussi les apports en matière de mobilité qui lui sont complémentaires et dont la responsabilité relève d'instances centralisées. Même s'il s'agit d'un plan montréalais, le PUM doit tenir compte des villes liées et de leur croissance future en conformité avec les nouveaux objectifs de densification pour la CMM et l'agglomération.

Recommandation 1. Mise en place d'une gouvernance partagée

Recommande à la Ville de Montréal de tenir compte des projets et besoins de densification de ses voisins incluant la Ville de Côte Saint-Luc dans la planification et l'élaboration d'un plan de transport qui se dit intégré au plan d'urbanisme. Et recommande que la Ville de Montréal, consulte ses voisins avant de proposer des solutions pour les territoires limitrophes, tel que la nouvelle connexion Jean Talon/Mackle, en mettant en place ce que la Ville de Montréal appelle « une gouvernance partagée des projets majeurs d'infrastructures de transport »

Voir page 255 du PUM 2050

« Montréal et ses partenaires se partagent un nombre considérable d'infrastructures de transports sur le territoire montréalais. Montréal entend demander à ses partenaires la mise en place d'une gouvernance partagée des projets majeurs d'infrastructures de transport permettant d'intégrer ses préoccupations ainsi que celles de sa population. Ces démarches doivent être effectuées en amont des interventions, dès la phase de planification des besoins et des solutions menant à la conception d'un projet »

II. Prioriser le corridor de mobilité durable Cavendish

Il est à noter que les secteurs d'opportunités prioritaires dans le PUM 2050, de la Zone Nord-Ouest (Voir tableau et carte 4.1.1.2) incluent les secteurs De la Savane, Le Triangle et Quartier Namur-Hippodrome. Ces secteurs sont limitrophes aux villes liées de Montréal, et dépendent tous du désenclavement du secteur Namur-De la Savane, par le lien Cavendish, tel que décrit dans l'Avis de projet du projet de raccordement du boulevard Cavendish déposé en février 2022 par la Ville de Montréal au Ministère de l'environnement [Avis de Projet Raccordement boul Cavendish](#)

Recommandation 2 :

Recommande que le lien Cavendish en tant que corridor de mobilité durable (incluant des voies de circulation véhiculaire, des voies consacrées au transport en commun, des pistes cyclables unidirectionnelles, de larges trottoirs et des îlots végétalisés) soit priorisé à la fois pour le quartier Namur-Hippodrome, pour le secteur Namur De la Savane, et comme axe régional nord-sud pour l'ensemble de l'île de Montréal reliant les secteurs d'emploi et de densification urbaine prévues dans les zones d'opportunité;

Voir description du projet Cavendish dans l'Avis de projet de Montréal:

« Le projet de raccordement du boulevard Cavendish est un projet de transport urbain dont l'envergure et les bénéfices dépassent largement la simple connexion de deux voies routières. Le projet comprend, outre le raccordement du boulevard Cavendish lui-même, une connexion avec l'avenue Royalmount ainsi qu'un nouveau lien vers l'est croisant l'extrémité de la rue Paré en direction du site du futur éco-quartier Namur-Hippodrome (QNH) tel qu'illustré sur la carte à l'annexe II. Il est ainsi prévu qu'une intersection principale fasse la jonction des quatre principaux tronçons que l'on peut résumer dans le tableau ci-dessous.

Ces différents tronçons comprendront des voies de circulation véhiculaire, des voies consacrées au transport en commun, des pistes cyclables unidirectionnelles, de larges trottoirs et des îlots végétalisés. »

III. Prioriser l'offre de mobilité dans les secteurs présentant un fort potentiel de transfert modal

Considérant que « la Ville entend orienter stratégiquement les investissements gouvernementaux pour accroître l'offre de service structurante dans les secteurs qui cumulent d'importants besoins de mobilité et présentent un fort potentiel de transfert modal et d'intensification des activités urbaines. » Ch.1 Objectif 1.6 PUM 2050 ;

Et

Considérant que les déplacements à CSL et ses environs, se font à 74 % auto solo, la plus grande opportunité de transfert modal se trouve sur son territoire et à ses extrémités (Voir page 4 du Mémoire CSL) :

Recommandation 3 :

Recommande à la Ville de Montréal de prioriser le lien Cavendish et l'axe nord-sud en commençant par le carrefour intermodal au cœur du secteur Namur De la Savane à Cavendish et Jean Talon pour raccorder les trois secteurs d'intérêt à savoir NDLS au centre avec la Zone Nord Côte-de-Liesse et la Zone Sud Grand Sud-Ouest.

Recommandation 4 :

Recommande à la Ville d'ajouter deux gares de train le long de la ligne EXO Saint Jérôme actuelle (au Carré Decarie-Hippodrome) et au Centre Commercial Côte-Saint-Luc.

IV. Préciser le tracé et la configuration et les étapes de réalisation pour l'axe nord-sud Cavendish,

Il est à noter que Cavendish est unique dans le PUM 2050. C'est le seul nouvel axe nord sud sur l'île à l'ouest de Decarie qui pourra servir les besoins de Côte-De-Liesse à St. Jacques, il est mentionné 30 fois dans le PUM 2050 et toujours sous un autre angle.

Il y a de l'incertitude et confusion soulevée par les différentes références, parfois comme un boulevard, d'autres fois comme un raccordement, et des fois comme un lien de tramway ou un lien de REV. Différents tracés et configurations sont proposées. Il faut se demander comment un « un axe de mobilité d'envergure qui reliera les différents secteurs nord et sud de la métropole et permettra le désenclavement des différents quartiers de la ville. » pourrait être subitement interrompu et transformé en lien tramway pour être repris à Côte Saint-Luc jusqu'à St Jacques.

Voir entre autres dans le PUM 2050 :
Ch.2 Secteur Cote De Liesse page 138 :

« Le secteur de la Côte-de-Liesse localisé sur une partie du territoire de la Ville de Montréal ainsi que des villes de Dorval et de Mont-Royal est également un lien important reliant les autoroutes 20, 40 et l'axe du boulevard Cavendish dont le projet de raccordement vise la création d'un axe de mobilité d'envergure qui reliera les différents secteurs nord et sud de la métropole et permettra le désenclavement des différents quartiers de la ville. »

Et

Ch.7 page 23

« Ce service rejoindrait le boulevard Cavendish pour permettre à un maximum de travailleuses et de travailleurs d'utiliser le transport collectif pour atteindre la zone d'emplois située le long du corridor » .

Recommandation R-5

De préciser le tracé et la configuration et les étapes de réalisation pour l'axe nord-sud Cavendish, qui doit nécessairement inclure un corridor de mobilité durable complet incluant des voies pour les véhicules, le tramway et les pistes cyclables.

IV. Ajouter une voie d'accès pour le transport de marchandises

Au niveau du transport des marchandises, il importe d'identifier une opportunité clé qui a été omise de la carte 2-31 du PUM. En effet, il existe une voie d'accès alternative pour les camions et les véhicules commerciaux à travers la gare de triage du CP/CN. (Voir page 8 Mémoire CSL)

Recommandation R-6

Prévoir une voie d'accès alternative pour les camions et véhicules commerciaux à travers les cours de triage CP/CN permettant un lien direct entre Decarie/Pare et l'autoroute A-20