

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Opinion écrite

*Mémoire déposé à la Commission de l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation sur le Plan d'urbanisme et de mobilité (« PUM 2050 »)*

20 septembre 2024

Ville de  City of
Côte Saint-Luc



Crédits

Tanya Abramovitch • *directrice générale associée - stratégie urbaine*

Patrick Aouad, *urbaniste • chef de projet - développement urbain*

Dida Berku • *conseillère de ville, mairesse adjointe*

Introduction

La Ville de Côte Saint-Luc (CSL) remercie l'Office de consultation publique de Montréal de lui donner l'occasion de s'exprimer sur la démarche entreprise par la Ville de Montréal dans le cadre de son nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité («PUM»). CSL fera part de ses commentaires sur le projet de PUM à travers cette opinion écrite.

Tout d'abord, CSL félicite l'équipe pour son travail rigoureux qui a culminé à l'élaboration de ce document hautement stratégique et tant attendu par la population. En tant que ville liée et partenaire, il est important pour CSL de saisir cette occasion de faire partie de la réflexion sur les enjeux actuels et futurs ainsi que la planification et l'aménagement du territoire.

Bien que la mise en œuvre du PUM se traduira par de nombreuses retombées positives pour l'ensemble des parties prenantes et des citoyens de la métropole, certains éléments de son contenu attirent l'attention de CSL. Montréal souligne que la transition écologique nécessite en priorité le développement massif, rapide et continu des réseaux de transport actif et collectif sur l'ensemble du territoire. Ceci s'est d'ailleurs traduit dans le PUM par une vision en ce sens et l'articulation de projets spécifiques, comme la planification d'un réseau de tramways.

Considérant que la majorité du territoire de Côte Saint-Luc est enclavé par de grandes infrastructures ferroviaires, son avenir dépend largement de l'arrivée d'une desserte en transport collectif. Il est donc important pour elle de communiquer sa perspective et son positionnement en lien avec d'éventuels

développements à court, moyen et long terme, comme elle l'a notamment fait dans son [mémoire sur le Plan directeur d'aménagement et de développement du Quartier Namur-Hippodrome \(2024\)](#), ainsi que dans son [mémoire sur le projet du grand Sud-Ouest \(2024\)](#) et son [mémoire sur le Plan stratégique de développement de l'ARTM \(2020\)](#).

Cette opinion écrite est l'occasion de souligner et de rappeler les particularités de CSL, ainsi que de partager les commentaires de la Ville en ce qui concerne le futur réseau de tramways, le raccordement de l'axe Cavendish, la construction d'une passerelle et le désenclavement du territoire de manière générale.



À propos de Côte Saint-Luc

Côte Saint-Luc est située au centre ouest de l'île de Montréal, bordée par les arrondissements de Lachine, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) et de Saint-Laurent, ainsi que les villes d'Hampstead et de Montréal-Ouest. Son territoire est parsemé de barrières physiques difficilement franchissables, les options pour ce faire étant limitées. D'autant plus que le territoire est entrecoupé par des emprises ferroviaires, il est également divisé en trois sous-territoires non contigus, résultat de la séparation municipale d'Hampstead en 1914 et de négociations avec la Ville de Montréal en 1994.

Côte Saint-Luc est la **quatrième ville la plus densément peuplée du Canada**, avec une densité de population d'environ 49 habitants

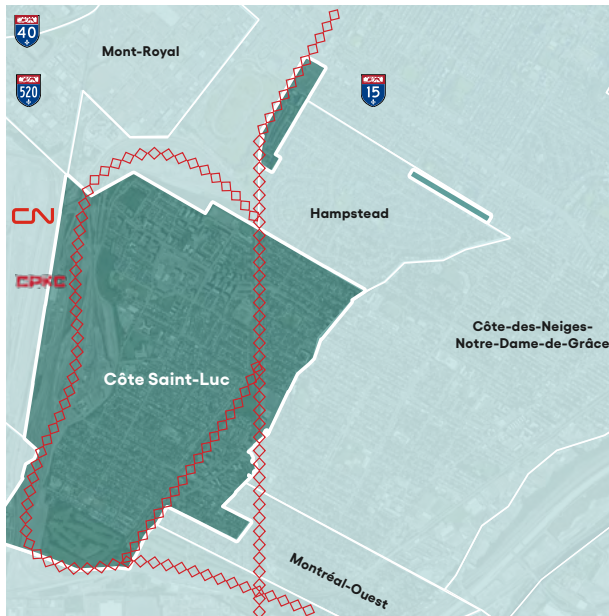


Figure 1 • Le territoire de Côte Saint-Luc et ses environs
Source : Groupe BC2

par hectare, pour un total de 35504 résidents calculés lors du dernier recensement en 2021. Il s'agit de la 32^e ville la plus peuplée au Québec.

	Population en 2021	
	nombre	Densité de population personnes par kilomètre carré
Vancouver (C.-B.)	662 248	5 750
New Westminster (C.-B.)	78 916	5 052
North Vancouver (C.-B.)	58 120	4 913
Côte-Saint-Luc (Qc)	34 504	4 904
Westmount (Qc)	19 658	4 861
Montréal (Qc)	1 762 949	4 833
Victoria (C.-B.)	91 867	4 722
Toronto (Ont.)	2 794 356	4 428
White Rock (C.-B.)	21 939	4 241

Figure 2 • Villes de 5000 habitants ou plus ayant les plus hautes densités de population

Source : Statcan - Recensement de la population, 2021

Par ailleurs, l'ARTM évoque dans sa toute récente [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 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.

CSL possède trois centres commerciaux qui seront redéveloppés conformément aux nouvelles directives de la CMM. Cela signifie au moins 4000 à 5000 nouveaux logements répartis sur les sites du Centre commercial Côte Saint-Luc, du Carré Décarie et du Quartier Cavendish. Sans transports collectifs, le trafic automobile engorgera définitivement le réseau qui est déjà saturé.

Étant donné que les déplacements à CSL se font majoritairement en «auto solo», la plus grande opportunité de transfert modal se trouve sur son territoire et à ses extrémités. Il s'agit d'une réalité qui doit être prise en compte dans le PUM, puis l'une des principales raisons pour lesquelles il faut prioriser Cavendish comme corridor de mobilité durable ainsi que d'ajouter des gares de train sur la ligne Saint-Jérôme, notamment à proximité de l'Hippodrome, du Centre commercial Côte Saint-Luc et de Cavendish/Saint-Jacques.

Vision du Montréal de demain

D'emblée, Côte Saint-Luc soutient pleinement l'approche «Réduire – transférer – améliorer» de la vision du Montréal de demain (Chapitre 1.1 du projet de PUM). Toutefois, il faut toujours privilégier les changements et les interventions qui auront les plus forts impacts et bénéfiques sur un milieu, plutôt que de se concentrer sur les circonstances opportunes et les projets les plus simples à accomplir.

À cet égard, Côte Saint-Luc tient à souligner son appui pour l'implantation d'un réseau de tramways, la multiplication de liens cyclables de qualité et l'aménagement de parcours piétons d'envergure. À l'heure actuelle, CSL s'efforce d'ailleurs d'intégrer ces mêmes objectifs à son propre projet de refonte de son plan d'urbanisme qui se déroule en parallèle à celui de la ville centre. Toutefois, cette vision commune et les objectifs qui en découlent doivent s'ancrent et s'arrimer entre eux, puis Côte Saint-Luc a besoin que Montréal lui ouvre cette possibilité.

Quant aux visions 2040 et 2050 du réseau de transport collectif structurant, il est constaté que le projet de PUM des gares additionnelles de train de banlieue, notamment une à proximité du site de l'ancien Hippodrome et une autre près de la jonction des axes Cavendish et de Maisonneuve, dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce (NDG). Côte Saint-Luc demande fermement à Montréal de prévoir une troisième gare additionnelle à proximité du Centre commercial Côte Saint-Luc aux fins de desservir la densité résidentielle existante et à venir, tant pour NDG que pour CSL.

En effet, un projet particulier à usage mixte comprenant 18 étages a été approuvé par l'arrondissement de CDN-NDG en 2023 sur la rue Robert-Burns, soit à moins de 500 mètres de ce centre commercial qui est lui aussi voué à un redéveloppement dense et à usage mixte au cours des années à venir.

Considérant la densité résidentielle existante et les projets de redéveloppement denses qui sont prévus dans le secteur, il est nécessaire de prévoir l'implantation d'une gare additionnelle à cet emplacement, faute de quoi il n'y aura aucun mode structurant pour desservir la population croissante à CSL et dans NDG.



Figure 3 • Projets de redéveloppement en cours et à venir
Source : Carte interactive de Spectrum Montréal (CDN-NDG)

Vision du Montréal de demain (suite)

La Ville de Côte Saint-Luc est favorable à l'implantation d'un corridor de mobilité durable incluant un tramway le long de l'axe Cavendish sur le territoire de CSL. Elle émet toutefois certaines réserves à savoir que ce projet ne sera pas précisé techniquement ni opérationnellement, car elle se doit d'inclure ces précisions à sa propre planification urbaine dans le cadre de la refonte de son plan d'urbanisme qui est en cours. À cet effet, elle suggère quelques pistes pour bonifier cette proposition, et ce, toujours dans l'esprit de tenir compte des contraintes opérationnelles, d'assurer la sécurité et le bien-être dans le milieu d'insertion, puis de favoriser une bonne cohabitation.

Selon les cartes incluses au PUM, il apparaît que le tracé proposé pour le raccordement des axes Jean-Talon et Cavendish semble avoir été modifié par rapport à ce qui était prévu dans l'avis de projet déposé au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) en 2022, ainsi que dans le Plan directeur d'aménagement et de développement du quartier Namur-Hippodrome en 2024. Bien que ce lien devait initialement contourner la courbe de la gare de triage par le nord pour ensuite se raccorder à l'axe Cavendish, plusieurs cartes dans le PUM évoquent que l'axe Jean-Talon sera plutôt prolongé en ligne droite vers l'ouest pour se raccorder au chemin Mackle à Côte Saint-Luc.

D'autant plus que la Ville de Côte Saint-Luc n'a pas été consultée en amont de présenter cette alternative, il importe de souligner que cette proposition est inconvenable à plusieurs égards.

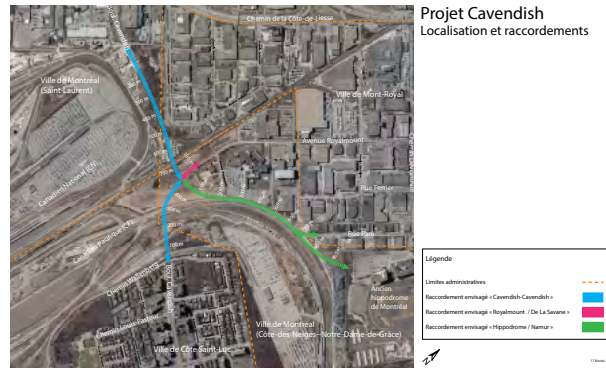


Figure 4 • Projet Cavendish, localisation et raccordement
Source : Avis de projet – Raccordement de l'axe Cavendish (2022)



Figure 5 • Accessibilité et mobilité
Source : PDAD - Quartier Namur-Hippodrome (2024)

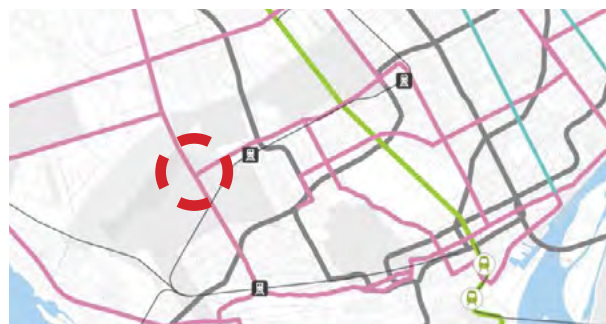


Figure 6 • Vision 2050 du réseau de TC structurant
Source : Plan d'urbanisme et de mobilité (2024)

Tout d'abord, une liaison à cet emplacement devrait franchir neuf voies ferrées ainsi qu'un milieu humide protégé, ce qui mettrait en jeu la faisabilité du projet. Puis, aucune précision quant aux travaux nécessaires entre le quartier Namur-Hippodrome et Côte Saint-Luc pour ce projet n'est apportée dans le PUM, tant au niveau technique qu'aux niveaux fiscal et urbanistique. De plus, le PUM ne prévoit pas l'inclusion d'une voie pour les véhicules dans le projet de raccordement, contrairement à l'obligation énoncée dans l'acte de cession du site de l'ancien hippodrome à Montréal par le gouvernement du Québec (2017). Ceci soulève d'importantes questions quant à ce projet, considérant qu'il est nécessaire avant tout d'aménager un lit routier afin d'y faire circuler le tramway, le Réseau express vélo (REV) et le corridor vert qui sont prévus à même l'emprise de ce corridor de mobilité durable.

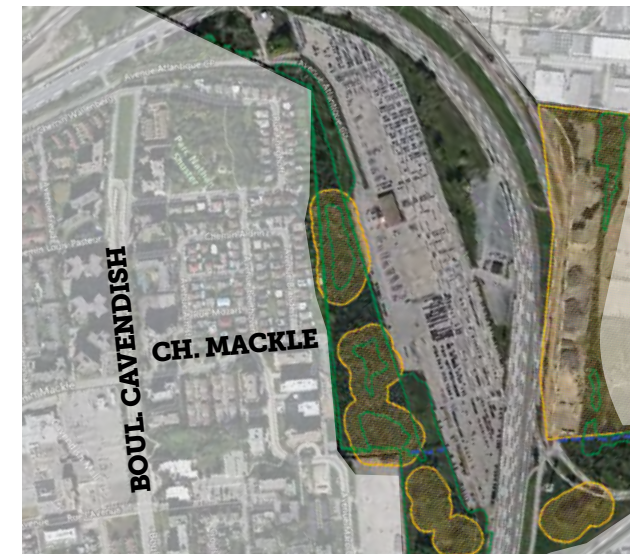


Figure 7 • Milieux naturels et humides
Source : Carte interactive de Spectrum Montréal (CDN-NDG)

Objectifs du PUM

Objectif 1.5

Corridor de mobilité durable — Van Horne

L'avenue Van Horne figure dans le premier groupe visé pour tester la nouvelle approche du PUM pour les corridors de mobilité prochainement. À cet effet, CSL rappelle que Van Horne est tributaire du chemin Fleet à l'ouest, qui s'avère être le plus important parmi trois points d'accès à son territoire. Il est donc nécessaire de préciser les détails quant à la mise en œuvre de cette intervention puisque tous travaux majeurs sur cet axe critique entraveraient sérieusement la mobilité des résidents de CSL et d'Hampstead. Cela aurait un grave impact sur les déplacements, tant pour les automobilistes que pour les usagers du transport collectif, notamment ceux qui empruntent la seule ligne fréquente d'autobus (161) reliant CSL au métro Plamondon — quelles mesures seront proposées pour les mitiger?



Figure 8 • Densité des passages d'autobus (Côte Saint-Luc)
Source : Groupe BC2

Voies réservées au transport collectif

La carte 2-5 du PUM indique que des voies réservées sont à l'étude sur le chemin de la Côte Saint-Luc et sur le boulevard Cavendish. Cela révèle des incohérences au PUM quant à la présence ou non d'un lien routier dans le projet de raccordement du boulevard Cavendish. CSL est d'avis qu'il est nécessaire de prévoir un lit routier d'une certaine largeur afin que ce lien puisse accommoder le futur tramway, le REV, corridor vert et les voies réservées qui sont tous prévues occuper cette même emprise. Il est souhaitable que ce projet soit évolutif, en commençant par des voies réservées, mais en laissant place à une éventuelle transition vers un SRB, un tramway ou un autre mode structurant. Des précisions claires sont donc requises quant à savoir si une chaussée est prévue dans le lien Cavendish.

Objectif 4.1

Les secteurs d'emploi, d'économie et d'industrie

La carte 2-12 du PUM démontre clairement que les secteurs du Sud-Ouest et de Saint-Laurent constituent des pôles majeurs en matière d'emplois et d'industries. Ces constats soutiennent qu'il est essentiel de consolider un lien multimodal nord-sud pour relier ces secteurs par l'axe Cavendish, d'autant plus que cela contribuerait également à relier des secteurs économiques prioritaires, soit le Canal de Lachine 4.0, le Technoparc Montréal et Hodge-Lebeau/District Central.



Figure 9 • Extrait de la carte 2-12 du PUM
Source : Plan d'urbanisme et de mobilité (2024)

Objectifs du PUM (suite)

Objectif 4.2

La carte 2-13 du PUM démontre qu'à 13 heures de l'après-midi, le secteur industriel Namur-De la Savane (illustré en violet foncé) contient une population active de 450000 et plus, bien que les options pour s'y déplacer sont très limitées. À cet égard, il est à noter que le raccordement du boulevard Cavendish permettrait de désenclaver ce secteur très actif en l'ouvrant vers les bassins de main-d'œuvre et en débloquent de nouvelles possibilités de transport actif et collectif.

Objectif 4.3

Au niveau de la structure commerciale, la carte 2-14 du PUM évoque la création d'un nouveau pôle intermédiaire à proximité de la jonction du boulevard Cavendish et de l'autoroute A-40. Selon cette carte, le nouveau pôle intermédiaire comprendrait également deux projets de développement commercial en réalisation ou à l'étude. Encore une fois, cette intensification proposée justifie la nécessité d'aller de l'avant avec le raccordement des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish.

Objectif 6.1

CSL se réjouit de constater au PUM que Montréal et Hydro-Québec ont l'intention de poursuivre leur projet de corridor vert le long de la ligne Saraguay-Aqueduc, permettant de relier le parc Nature du Bois-de-Liesse au parc Angrignon. CSL salue ce projet qui aura des bénéfices importants à la population en matière de récréotourisme, de biodiversité et de mobilité active.



Figure 10 • Esquisse d'ambiance du corridor vert
Source : Hydro-Québec

Objectif 9.2

Concernant la vulnérabilité aux fortes pluies, il est important de constater à la carte 2-28 du PUM que le secteur de l'ancien hippodrome présente un niveau de vulnérabilité majeur. Il est également à savoir que les chaussées de l'autoroute A-15 et du boulevard Décarie sont affectées et entravées de manière récurrente par des inondations lors de fortes pluies. Dans une perspective de gestion de sinistres et de résilience face aux changements climatiques, il est important que l'intensification urbaine prévue dans ce secteur soit accompagnée par des gestes de désenclavement, notamment en poursuivant les études environnementales en lien avec le raccordement de l'axe Cavendish. À cet effet, les milieux humides qui entourent ce secteur ne doivent surtout pas être altérés, ceux-ci étant d'ailleurs protégés par un règlement de contrôle intérimaire (RCG 24-008).

Objectif 10.4

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. Le lien direct avec l'autoroute A-20 permettrait d'alléger considérablement la circulation en détournant des milliers de camions de l'échangeur Décarie. L'accès à cette route existante nécessite toutefois un effort de collaboration entre le CP/CN, Montréal, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral pour permettre aux camions d'y circuler.

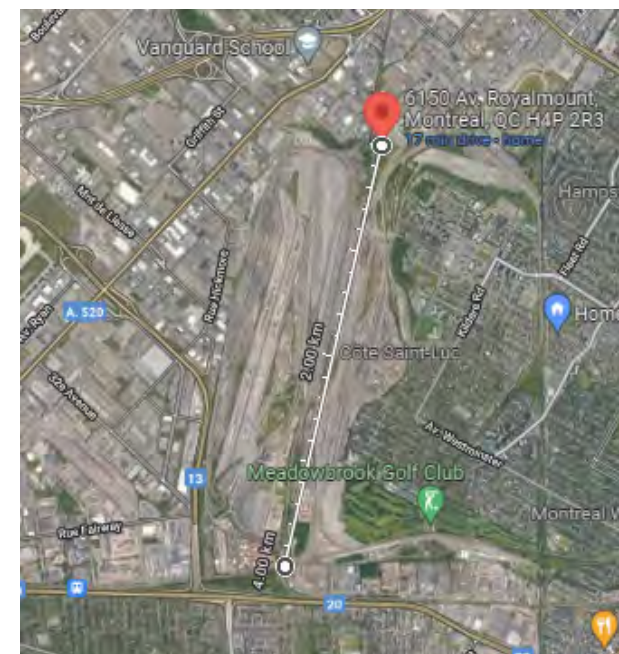


Figure 11 • Localisation de la voie d'accès du CN/CP
Source : Google

Les secteurs d'opportunité du PUM

Le quartier Namur-Hippodrome

Comme évoqué au PUM, ce secteur est caractérisé par une importante congestion routière. Par ailleurs, la rue Jean-Talon Ouest est le seul point d'accès à ce futur quartier entouré de barrières physiques. Il faut avant tout s'attaquer au désenclavement du secteur, notamment en renforçant l'offre de transport collectif, en améliorant l'accessibilité et en diminuant le volume de déplacements automobiles qui congestionnent le réseau routier dans l'ensemble du secteur. La planification de l'axe Jean-Talon/Cavendish en tant que corridor de mobilité durable est jugée prioritaire pour désenclaver cette partie du territoire qui est très morcelée. De plus, les aspects techniques concernant l'aménagement de la passerelle entre ce secteur et celui du Carré Décarie se doivent d'être détaillés davantage au PUM.

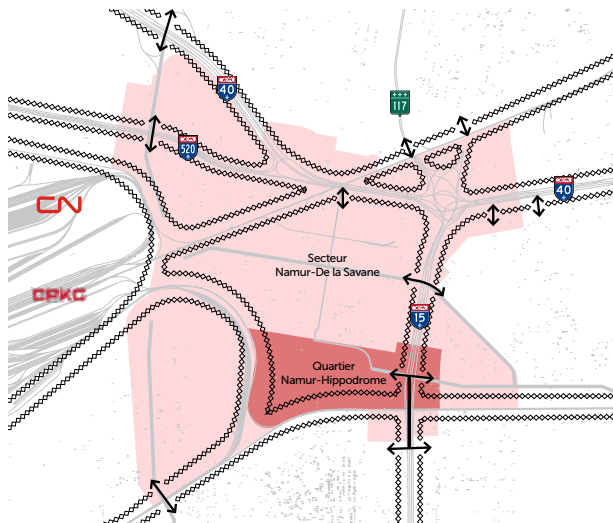


Figure 12 • Morcellement du secteur Namur-De la Savane
Source : Ville de Côte Saint-Luc

Le chemin de la Côte-de-Liesse

Il est regrettable que le secteur du chemin de la Côte-de-Liesse ne soit relié qu'aux autoroutes A-40 et A-20, mais qu'il n'ait aucun lien avec le secteur Namur-De la Savane bien qu'il s'agisse de deux pôles d'emplois d'envergure régionale (carte 4-50 du PUM). Le PUM se doit pour ce secteur d'opportunité de refléter les interventions qui sont proposées dans la [Vision 2050](#) de l'ARTM.

Saint-Jacques/Cavendish

Pour le secteur Saint-Jacques/Cavendish, le PUM évoque une liaison avec le boulevard Cavendish et l'implantation d'une nouvelle gare de train de banlieue. La ville de Côte Saint-Luc soutient pleinement la consolidation de ce lien nord-sud ainsi que l'ouverture potentielle de cette gare. Toutefois, il importe de bonifier le PUM avec quelques informations additionnelles en lien avec cette future gare. Par exemple, il faudrait préciser s'il s'agirait d'une gare intermodale compte tenu de la proximité du réseau de tramway projeté sur l'axe Cavendish. Il serait également opportun d'aménager un corridor vert entre le parc de la Falaise Saint-Jacques et le golf de Meadowbrook. Le groupe «Les amis de Meadowbrook» a d'ailleurs fait une proposition intéressante à cet effet et il serait souhaitable qu'elle soit prise en considération.

Corridor du boulevard Décarie

Concernant le corridor du boulevard Décarie, l'échelle d'impact n'est pas tout à fait au niveau du quartier, mais plutôt au niveau métropolitain. Décarie est en effet aussi déplaisante qu'on l'évoque au PUM, puis l'intention de rendre les passages est-ouest plus agréables est bien reçue. Toutefois, il importe de souligner l'absence de tous gestes et solutions quant aux problèmes de circulation majeurs qui existent dans ce secteur. Il ne faut surtout pas ignorer ces enjeux et espérer qu'ils disparaissent dans ce document qui se veut axé sur la mobilité et la planification intégrée de l'aménagement et des transports.



Source : Global News

Conclusion

En conclusion, la Ville de Côte Saint-Luc réitère son engagement à participer activement à l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal. Bien que CSL soit en accord avec la vision de Montréal visant à favoriser une mobilité durable et active, elle souligne l'importance de prendre en compte les réalités spécifiques de son territoire, ainsi que les besoins en matière de transport collectif.

La mise en œuvre d'un réseau de tramways, la création de passerelles et le raccordement stratégique des axes de transport sont des éléments cruciaux pour le désenclavement de la ville. CSL appelle donc à une collaboration renforcée avec la Ville de Montréal afin d'assurer que les projets envisagés soient techniquement réalisables, tout en garantissant la sécurité et le bien-être des résidents.

Enfin, il est impératif que les infrastructures projetées soient adaptées aux besoins croissants de la population, et que des mesures concrètes soient mises en place pour améliorer l'accessibilité et la fluidité des déplacements au sein de la métropole. Côte Saint-Luc demeure déterminée à contribuer à une métropole plus intégrée et durable, et se tient prête à travailler de concert avec ses partenaires pour réaliser ces objectifs.

Ville de  City of
Côte Saint-Luc