



Consultation publique sur le Plan de développement de Montréal

**Mémoire déposé par
l'arrondissement de Saint-Laurent
de la Ville de Montréal**

Le 9 septembre 2013



Table des matières

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Introduction | 1 |
| 2 | Mise en contexte..... | 1 |
| 2.1 | Objectif du mémoire | 1 |
| 2.2 | Origine de l'initiative | 2 |
| 3 | Commentaires sur le projet..... | 3 |
| 3.1 | Évolution depuis 2004 | 3 |
| 3.2 | Décisions antérieures | 5 |
| 3.3 | Description | 6 |
| 3.4 | Justification..... | 7 |
| 4 | Recommandations..... | 9 |
| 4.1 | LA VISION DE DÉVELOPPEMENT | 10 |
| 4.2 | AGIR SUR LA VILLE – Plan d'action municipal 2013-2017 | 10 |

1 Introduction

Véritable locomotive économique du Grand Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent se démarque par son importante croissance démographique (10,6 % au recensement fédéral 2011, comparativement à 1,8 % pour l'ensemble de Montréal), son parc industriel dynamique, qui accueille plus de 100 000 travailleurs pour une population de 95 430 résidents, et sa position géographique centrale, où se croisent certaines des plus importantes autoroutes de la région.

2 Mise en contexte

2.1 Objectif du mémoire

Afin de compléter la démarche d'adoption de son projet de Plan de développement de Montréal (PDM), et en raison de la portée stratégique de ce plan, la Ville de Montréal, qui a déjà initié une démarche de contribution citoyenne auprès de plus d'un millier de Montréalais et de partenaires de la Ville en 2012, souhaite susciter la mobilisation de tous les acteurs du développement de la métropole en vue d'agir ensemble sur la ville autour de priorités d'action qui feront consensus.

Élaboré afin de se donner une vision stratégique de développement pour assurer sa croissance et améliorer la qualité de vie des citoyens, le PDM, qui a généré une adhésion généralisée à ses objectifs, fait face à la nécessité de prioriser les actions pour assurer sa réalisation.

Intégrant les lignes de force des différents plans et politiques adoptés par la Ville au cours des dix dernières années, ce document d'orientation qu'est le PDM propose une vision qui consiste à aménager le territoire selon les principes du développement durable pour faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et grandir, travailler et étudier.

Le présent mémoire se concentre principalement sur les volets concernant les pôles économiques et l'identité de Montréal. Il vise à appuyer le PDM et à bonifier sa portée par la proposition d'éléments que nous jugeons essentiels à l'atteinte de la vision stratégique de développement du PDM en matière d'aménagement concernant :

- le renforcement des pôles économiques et la mobilité en transport collectif;
- la mise en place d'une gestion intégrée du transport des marchandises;
- le renforcement de l'identité de Montréal et de son leadership à titre de métropole.

Il vise également à présenter une synthèse de la problématique et des enjeux relatifs à la planification de deux interventions interreliées et structurantes, tant pour les arrondissements concernés qu'à l'échelle de l'agglomération montréalaise. Les deux interventions concernant les secteurs de planification dont il est question sont :

- la requalification de l'autoroute et du chemin de la Côte-de-Liesse;
- le raccordement du boulevard Cavendish au sud.

La stratégie adoptée par la Ville de Montréal vise à accélérer son développement économique en positionnant la métropole comme espace de collaboration, environnement propice aux affaires et lieu d'innovation urbaine. Entre autres, elle souhaite stimuler la créativité et l'innovation, accélérer le développement des grappes, valoriser le savoir et la recherche comme facteur de prospérité et doter Montréal de secteurs d'emploi dynamiques et adaptés aux nouvelles réalités, accessibles depuis les lieux de résidence. La requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse, en lien avec l'axe Cavendish, s'insère dans cette stratégie.

2.2 Origine de l'initiative

Les documents de planification

Dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004, parmi les 26 secteurs de planification détaillée de portée panmontréalaise qui présentent des enjeux touchant l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement, les secteurs Abords de l'aéroport (4.1) et Chemin de la Côte-de-Liesse (4.9) intéressent directement les arrondissements de Saint-Laurent et de Lachine, mais aussi la Cité de Dorval et Ville Mont-Royal.

Pour le secteur Abords de l'aéroport (4.1), les orientations générales formulées visent les objectifs suivants :

- Faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal.
- Intensifier les activités d'emplois dans le secteur.
- Améliorer l'accessibilité au secteur.

Parmi les balises d'aménagement identifiées pour le secteur Abords de l'aéroport (4.1), celles qui retiennent notre attention sont les suivantes :

- Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.
- Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.

Pour le secteur Chemin de la Côte-de-Liesse (4.9), les orientations générales formulées visent les objectifs suivants :

- Améliorer l'accessibilité aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin de la Côte-de-Liesse.
- Optimiser le développement du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40.
- Améliorer l'image générale du chemin de la Côte-de-Liesse en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal.

Parmi les balises d'aménagement identifiées pour le secteur Chemin de la Côte-de-Liesse (4.9), celles qui retiennent notre attention sont les suivantes :

- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute de la Côte-de-Liesse et ses voies de desserte en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.
- Inciter des entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.
- Exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor.
- Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

Le secteur Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest (4.13) intéresse lui aussi plusieurs arrondissements et villes liées. La mise en valeur du secteur situé à l'ouest du boulevard Décarie est problématique. Ainsi, la présence des infrastructures ferroviaires et des corridors autoroutiers ainsi que la discontinuité du réseau routier, notamment du boulevard Cavendish, limitent l'accès à plusieurs parties du secteur. La Cité scientifique, le parc industriel de l'arrondissement de Mont-Royal, le site de l'Hippodrome et le

secteur résidentiel des villes de Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest en bordure du boulevard Cavendish se trouvent donc enclavés.

Pour le secteur Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest (4.13), les orientations générales formulées visent les objectifs suivants :

- Intensifier et diversifier les activités dans le secteur.
- Améliorer l'accessibilité routière au secteur et la desserte en transport collectif.
- Améliorer l'image des grands axes routiers et accroître la place du piéton et du cycliste.
- Atténuer les nuisances environnementales.

Parmi les balises d'aménagement identifiées pour le secteur Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest (4.13), celles qui retiennent notre attention sont les suivantes :

- Favoriser l'expansion de la Cité scientifique.
- Envisager la construction résidentielle sur les terrains à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures d'atténuation appropriées.
- Améliorer l'accessibilité au secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres dans l'axe du boulevard Cavendish, intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.
- Améliorer le paysage urbain le long des grands axes routiers comme le boulevard Décarie, la rue Jean-Talon Ouest, l'avenue Royalmount-De la Savane et le chemin de la Côte-de-Liesse par des aménagements et une architecture de qualité.

L'autoroute de la Côte-de-Liesse (520) dessert l'aéroport international de Dorval, importante porte d'entrée au Québec en général et à la Ville de Montréal en particulier, en plus de relier entre elles les autoroutes Chomedey (13), Métropolitaine (40) et la Transcanadienne (20) qui forment le réseau ceinturant l'aéroport de Dorval.

3 Commentaires sur le projet

3.1 Évolution depuis 2004

Réaménagement complet de l'échangeur Dorval

Le ministère des Transports du Québec a entrepris les travaux de réaménagement complet de l'échangeur Dorval. Situé à proximité de plusieurs axes routiers majeurs, soit les autoroutes 13, 20, 40 et 520, et de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal – l'un des plus importants générateurs de déplacements dans la région métropolitaine –, cet échangeur joue un rôle majeur à l'intérieur du réseau routier stratégique du Québec, tant en ce qui a trait au transport des personnes qu'à celui des marchandises. Cette situation a des répercussions sur l'activité économique locale, régionale et nationale.

Ce réaménagement permettra de séparer les trois grands types de circulation qui se croisent actuellement dans le rond-point Dorval, soit la circulation de transit (entre les autoroutes 20 et 520), la circulation locale et la circulation en direction et en provenance de l'aéroport. Ainsi, la construction de nouvelles bretelles permettra aux usagers de ce secteur de circuler directement entre les autoroutes 20 et 520.

La solution proposée intègre aussi l'aménagement d'une emprise ferroviaire reliant l'aéroport et le centre-ville, un projet sous la responsabilité du comité formé de représentants d'Aéroports de Montréal, de l'Agence métropolitaine de transport, de Transports Canada, du ministère des Transports du Québec, de la Ville de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal. Rappelons que ce projet vise à améliorer l'offre de transport collectif entre le centre-ville, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Le projet est réalisé par le ministère des Transports du Québec en partenariat avec Transports Canada, la Ville de Montréal, Aéroports de Montréal et la Cité de Dorval. Selon les dernières évaluations, la fin des

travaux prévue initialement en 2014 pour un coût de 330 millions \$ est reportée à 2020. Le coût revu à la hausse reste à déterminer.

Réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie

Le réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie vise essentiellement à améliorer sa fonctionnalité et la sécurité, à réduire la congestion sur l'autoroute 40 en direction ouest et sur l'autoroute Décarie, à favoriser le transport collectif, et à améliorer les liens entre le réseau routier municipal et le réseau autoroutier. Globalement, ce projet s'inscrit dans un ensemble d'interventions ponctuelles visant à optimiser le fonctionnement de l'autoroute Métropolitaine. La fin des travaux est prévue pour l'été 2014. Le projet est évalué à 110 millions de dollars.

L'échangeur Décarie, situé à la jonction des autoroutes Décarie (15) et Métropolitaine (40) à Montréal, est l'un des plus achalandés au Québec. Conçu dans les années 50, il ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui alors que 280 000 véhicules l'empruntent quotidiennement. Les travaux incluent le réaménagement de l'intersection de l'avenue Sainte-Croix/chemin Lucerne et du chemin de la Côte-de-Liesse.

Réaménagement de la partie nord de l'échangeur des Laurentides

Mentionnons également l'achèvement récent des travaux de réaménagement de l'échangeur des Laurentides, dont le coût total s'élève à 55 millions \$.

Prolongement du boulevard Cavendish vers le nord

Le raccordement du boulevard Cavendish au boulevard Henri-Bourassa a été complété en 2011. Le prolongement du boulevard Cavendish vers le nord a amélioré grandement l'accès aux projets résidentiels du secteur. Dès lors, plusieurs demandes de projets de développement variés ont été déposées à l'Arrondissement de Saint-Laurent. À titre d'exemple, notons des projets résidentiels et commerciaux au nord de l'autoroute 40 et des projets industriels et commerciaux à proximité d'IKEA et de la rue Griffith.

Pourquoi remettre à l'ordre du jour la requalification des axes Côte-de-Liesse et Cavendish?

Depuis 2004, nous l'avons vu, plusieurs projets structurants sont en cours de réalisation, alors que d'autres sont en gestation :

- Les travaux de réaménagement des échangeurs Décarie et Dorval sont en cours de réalisation.
- Le réaménagement de l'échangeur Côte-de-Liesse est à l'étude.
- Un projet de navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville est à l'étude aussi bien par Aéroports de Montréal (ADM) que par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).
- Une densification du cadre bâti du boulevard Décarie a déjà lieu à proximité de l'autoroute métropolitaine. Le site de l'hippodrome, actuellement en phase de redéveloppement, ainsi que plusieurs terrains au nord et à l'ouest de celui-ci, présentent un important potentiel. Ce secteur enclavé doit être mis en valeur – le développement de la Cité scientifique et la requalification du Triangle contribuent à cette dynamique – et être relié, par le boulevard Cavendish, à la Côte-de-Liesse et à l'aéroport.
- Un fort développement résidentiel a marqué Saint-Laurent au cours de la dernière décennie (10,6%).

Il est important et urgent pour la Ville de Montréal, qui s'affiche comme ville de design reconnue par l'Unesco, d'amorcer sans plus tarder la mise en valeur de l'axe Côte-de-Liesse et de faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal.

De même, il est important d'optimiser le potentiel économique de ce secteur situé en plein cœur de l'île et adjacent à des infrastructures majeures (aéroport, cour de triage, autoroutes 13, 15, 20, 40 et 520).

Par ailleurs, avec le développement du transport collectif, au-delà de l'extension de la couverture du réseau de métro et des gains qui peuvent directement y être associés, aussi bien pour les résidents et

activités actuelles que comme catalyseur de projets de densification, la mise en place de nouvelles stations de métro permettra de restructurer la desserte du réseau d'autobus en rabattement sur ces nouvelles stations. Le raccordement de Cavendish va, quant à lui, permettra de mettre en place plusieurs services structurants en liaison avec le pôle multimodal Namur (Métro et tramway).

L'attractivité économique de la métropole repose sur les conditions propices à l'innovation. À cet égard, quelques-uns des atouts déterminants sont la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et des pôles économiques à forte valeur ajoutée dont l'accès est facilité par des transports collectifs et actifs et par la proximité des quartiers résidentiels.

La région métropolitaine de Montréal (RMR) compte quelque 1,8 million d'emplois, dont 66 % sont situés sur l'île de Montréal. L'une de ses particularités – et l'un de ses atouts – est la concentration d'emplois au sein de cinq grands pôles économiques représentant 1,1 million d'emplois.

L'un de ces cinq grands pôles économiques, le pôle de l'Ouest, à la confluence des autoroutes 13, 15 et 40, regroupe à lui seul 280 000 emplois. Plusieurs de ces emplois sont présents au sein de grappes industrielles regroupant des activités spécialisées à forte valeur ajoutée comme l'aérospatiale, les technologies de l'information et des communications (TIC) ainsi que les sciences de la vie.

Les réseaux de transport collectif et routier ont un rôle structurant sur la localisation et la concentration des entreprises et des emplois au sein des pôles économiques. Le développement du pôle de l'Ouest soulève des défis collectifs nécessitant un partenariat avec tous les acteurs économiques, publics et privés, ainsi qu'une solide contribution de chacun dans son champ de compétence.

Pourquoi traiter les deux axes ensemble dans une démarche de planification intégrée?

Malgré l'importance et le potentiel énorme de ces projets de requalification ainsi que leur inscription au Plan d'urbanisme en 2004, près de 10 ans plus tard, ils sont au point mort. Ceci est dû, en partie, au découpage administratif du territoire, d'où l'importance que les partenaires se regroupent pour mettre de l'avant leurs intérêts communs.

Il est souhaitable que tous les partenaires concernés entament de concert la planification détaillée des axes Côte-de-Liesse et Cavendish.

Aujourd'hui, il est crucial de saisir l'occasion de l'adoption du projet de Plan de développement de Montréal pour remettre à l'ordre du jour la requalification des axes Côte-de-Liesse et Cavendish.

Hors de tout doute, la planification concernant la requalification de l'axe Côte-de-Liesse doit être non seulement en lien avec le prolongement du boulevard Cavendish au sud, mais aussi s'arrimer avec les autres projets, toutes échelles confondues, afin de s'insérer dans une vision d'ensemble cohérente et intégrée.

3.2 Décisions antérieures

Les principaux plans et politiques convergent vers une planification intégrée des axes névralgiques pour l'économie montréalaise que sont Côte-de-Liesse et Cavendish. Ces documents de planification nourrissent également le processus de révision du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et du Plan d'urbanisme de Montréal.

- Plan de développement de Montréal (document de travail)
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2012)
- Plan d'urbanisme et chapitres d'arrondissement (2004)
- Imaginer - Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités (2005)
- Plan de transport (2008)
- Stratégie de développement économique 2011-2017 – Montréal, espace pour créer et réussir (2011)
- Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (2009)
- Plans locaux de développement durable (arrondissements)

- Plan de développement durable de la STM
- Politique de l'arbre de Montréal (2005)
- Politique d'atténuation du bruit (travaux en cours)
- Politique sur l'affichage commercial de grandes dimensions et les panneaux réclames (travaux en cours)
- Montréal, Ville UNESCO de design (2006)
- Un partenariat en économie sociale pour un développement solidaire et durable (2009)

Les partenaires municipaux sont :

- Ville de Montréal, services centraux
- Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
- Arrondissement de Lachine
- Arrondissement de Saint-Laurent
- Ville de Côte-Saint-Luc
- Cité de Dorval
- Ville Mont-Royal
- Aéroports de Montréal

3.3 Description

1. Remettre à l'ordre du jour la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse, en lien avec l'axe Cavendish, tel qu'identifié aux orientations panmontréalaises du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, dans une démarche de planification intégrée.
2. Traiter les deux axes, Cavendish et Côte-de-Liesse, dans leur intégralité, dans une perspective d'arrimage de tous les projets en gestation et en cours de réalisation en partenariat avec les autres arrondissements et villes liées.
3. Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique.
4. Requalifier l'autoroute et le chemin de la Côte-de-Liesse dans le but de
 - a. contribuer à réaménager le réseau routier;
 - b. améliorer la sécurité et l'accessibilité au secteur;
 - c. améliorer la qualité du paysage urbain;
 - d. jouer véritablement le rôle de porte d'entrée métropolitaine;
 - e. consolider les secteurs industriels et d'assurer une diversification et une intensification des activités dans les secteurs d'emplois.
5. Améliorer les liaisons du réseau routier s'étendant du nord au sud par plusieurs interventions sur l'axe Cavendish :
 - a. Assurer la connexion du boulevard Cavendish à la rue Royalmount, à la rue Jean-Talon (à travers le site de Blue Bonnets) et à la Côte-de-Liesse, dans une première phase, ce qui permettra de relier le secteur de la Cité scientifique au boulevard Cavendish Nord, à

la Côte-de-Liesse, à l'aéroport Dorval et au Technoparc de Saint-Laurent afin d'améliorer sa desserte.

- b. Relier les deux tronçons existants de Cavendish, dans une deuxième phase, ce qui permettra de désenclaver les secteurs Notre-Dame-de-Grâce, Hampstead, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent et Mont-Royal.

3.4 Justification

Enjeux à l'échelle métropolitaine

1. Considérant que tous les documents de planification urbaine s'accordent sur la nécessité de réaménager le réseau routier et d'améliorer la qualité du paysage urbain des autoroutes et des axes routiers majeurs, notamment Côte-de-Liesse (520), la Transcanadienne (20), la Métropolitaine (40) et Décarie (15) par une structuration du front bâti, tout en consolidant les secteurs industriels et en assurant une diversification et intensification des activités dans les secteurs d'emplois (abords des autoroutes Décarie et Métropolitaine);
2. Considérant que tous les documents de planification urbaine s'accordent aussi sur la mise en valeur du potentiel de développement des sites sous-utilisés, ainsi que sur la nécessité de contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage;
3. Considérant que l'aéroport international Montréal-Trudeau, du fait qu'il représente une des principales portes d'entrée du Canada, doit bénéficier d'une accessibilité de niveau international;
4. Considérant que la Côte-de-Liesse (520) qui part de l'aéroport est plutôt désuète et n'a rien d'une porte d'entrée métropolitaine;
5. Considérant que conformément à sa volonté d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport et de lui donner une signature internationale, la Ville de Montréal souhaite implanter une navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal;
6. Considérant que la Ville de Montréal entend réaliser ce projet de navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville en tenant compte des aspects environnementaux et d'insertion dans le milieu et dans le but d'améliorer le paysage urbain en mettant l'accent sur le design pour marquer l'arrivée des voyageurs dans une ville de design reconnue par l'Unesco;

Enjeux à l'échelle des arrondissements et des villes liées concernées

7. Considérant que le réseau routier est caractérisé par la présence de nombreuses discontinuités, notamment liées à la présence de voies ferrées et d'autoroutes;
8. Considérant que ces discontinuités ont pour effet de concentrer les déplacements sur les axes non interrompus et d'engendrer la congestion au niveau des intersections et des échangeurs;
9. Considérant que, sur le réseau autoroutier, les deux échangeurs entre l'autoroute Métropolitaine et l'autoroute Décarie (Décarie et autoroute 15 nord), c'est-à-dire entre les voies de service de l'autoroute Métropolitaine (40) et l'autoroute Côte-de-Liesse (520) et entre les voies de service de l'autoroute Métropolitaine (40) et le boulevard Côte-Vertu, sont des points de congestion récurrents;
10. Considérant que, sur le plan de la sécurité routière, le chemin de la Côte-de-Liesse à l'ouest de l'autoroute Métropolitaine (40) et la montée-de-Liesse figurent parmi les intersections qui comportent une majorité de piétons accidentés et que, dans le cas des occupants de véhicules,

les accidents ne sont pas forcément concentrés à des intersections, une part des accidents pouvant survenir en tronçon, probablement à cause de situations de congestion (tamponnage), comme cela semble être le cas le long des autoroutes Métropolitaine (40) et Côte-de-Liesse (520);

11. Considérant que les liens entre le nord et le sud du chemin de la Côte-de-Liesse, à l'ouest de Décarie, se limitent au boulevard Cavendish, à la rue Mc-Arthur/Hickmore, la montée-de-Liesse, la 55^e avenue, la 43^e avenue;
12. Considérant que, à l'ouest de Décarie, le chemin de la Côte-de-Liesse est scindé en deux par une voie ferrée de part et d'autre de l'autoroute Métropolitaine (40), dont il constitue les voies de service;
13. Considérant que les cours de triage CN/CP engendrent une autre rupture de continuité notable dans le tissu urbain;
14. Considérant que cette rupture est d'autant plus amplifiée du fait que l'axe Cavendish est interrompu entre son extrémité sud et son prolongement dans la Ville de Côte-Saint-Luc;
15. Considérant qu'une pression immobilière se fait sentir actuellement sur des terrains le long de la Côte-de-Liesse et que plusieurs projets sont proposés le long du boulevard Cavendish, accentuant cette pression immobilière;
16. Considérant que le raccordement du boulevard Cavendish au boulevard Henri-Bourassa a été complété en 2011;
17. Considérant qu'il est nécessaire de traiter ces projets dans une vision d'ensemble et de prioriser pour ces deux axes, Cavendish et Côte-de-Liesse, une planification intégrée;
18. Considérant qu'il est aussi nécessaire de traiter les deux axes, Cavendish et Côte-de-Liesse, dans leur intégralité, dans une perspective d'arrimage de tous les projets en gestation et en cours de réalisation en partenariat avec tous les acteurs concernés;
19. Considérant la nécessité de revoir, tel qu'identifié au Plan d'urbanisme, la configuration du chemin de la Côte-de-Liesse et de ses jonctions avec la 55^e avenue, l'autoroute Chomedey (13), la montée-de-Liesse et les échangeurs Décarie et Dorval, mais aussi avec la 43^e avenue et la rue Mc-Arthur/Hickmore;
20. Considérant que les abords de l'aéroport Dorval et la portion nord de Côte-Saint-Luc présentent un fort potentiel de structuration;
21. Considérant qu'il existe une concentration importante de sièges sociaux et d'entreprises à proximité du carrefour du boulevard Décarie, de l'autoroute Métropolitaine (40) et de la Côte-de-Liesse (520);
22. Considérant qu'une densification du cadre bâti du boulevard Décarie a déjà lieu à proximité de l'autoroute métropolitaine et du triangle Namur – Jean-Talon;
23. Considérant l'important potentiel de développement des sites de l'hippodrome et de la Cité scientifique malgré le fait que ces secteurs demeurent enclavés et qu'ils doivent être reliés, par le boulevard Cavendish, à la Côte-de-Liesse et à l'aéroport;
24. Considérant que l'un des cinq grands pôles économiques de la métropole, le pôle de l'Ouest, à la confluence des autoroutes Chomedey (13), Décarie (15) et Métropolitaine (40), regroupe à lui seul 280 000 emplois et que plusieurs de ces emplois sont présents au sein de grappes industrielles regroupant des activités spécialisées à forte valeur ajoutée comme l'aérospatiale, les technologies de l'information et des communications (TIC) ainsi que les sciences de la vie;

25. Considérant que la qualité des infrastructures et de l'environnement de travail ont un rôle structurant sur la localisation et la concentration des entreprises et des emplois au sein des pôles économiques, et que le fait d'en faciliter l'accès à une main-d'œuvre qualifiée constitue un des atouts déterminants pour l'attractivité économique de la métropole;
26. Considérant que le développement du pôle de l'Ouest soulève des défis collectifs nécessitant un partenariat avec tous les acteurs économiques, publics et privés, et une solide contribution de chacun dans son champ de compétence;
27. Considérant que le fait d'optimiser le potentiel économique de ce pôle situé en plein cœur de l'île et adjacent à des infrastructures majeures – aéroport, cour de triage, autoroutes Chomedey (13), Décarie (15), Transcanadienne (20), Métropolitaine (40) et Côte-de-Liesse (520) – contribue à consolider le positionnement de Montréal;
28. Considérant l'enjeu de la consolidation de l'activité aéroportuaire et des secteurs d'emplois importants à l'échelle métropolitaine ainsi que le soutien du développement économique (forte croissance des emplois dans le secteur manufacturier);
29. Considérant l'enjeu de la consolidation des secteurs industriels existants où se concentrent diverses activités manufacturières, dont plusieurs associées au transport ou liées plus ou moins directement à la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, et à la facilité d'accès au réseau autoroutier;
30. Considérant que la croissance de l'industrie du camionnage engendre des zones conflictuelles avec les activités aéroportuaires;
31. Considérant que la Ville de Montréal entend soutenir la croissance du système aéroportuaire ainsi que le transport en commun métropolitain;
32. Considérant que, dans le but de favoriser et d'encadrer le redéveloppement des secteurs industriels vieillissants, tout projet de développement des activités aéroportuaires est une occasion d'amélioration et d'optimisation du réseau routier local;
33. Considérant que, de façon générale, les périodes de congestion sur les routes correspondent à celles de l'aéroport;
34. Considérant que plusieurs projets majeurs sont en cours de réalisation dans le secteur ou à proximité immédiate, notamment les échangeurs Dorval, Décarie et des Laurentides;
35. Considérant que d'autres projets majeurs sont en gestation, notamment le projet de navette ferroviaire et de gare intermodale ainsi que l'échangeur Côte-de-Liesse;

4 Recommandations

L'Arrondissement de Saint-Laurent appuie le projet de Plan de développement de Montréal (PDM) et souhaite son adoption afin d'amorcer rapidement la planification intégrée de l'axe de la Côte-de-Liesse en lien avec l'axe Cavendish, de concert avec l'ensemble des partenaires impliqués.

Le projet du PDM propose des orientations et des objectifs qui reconnaissent l'importance d'aménager le territoire selon les principes du développement durable, pour faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et grandir, travailler et étudier. Nous saluons le fait que le PDM contienne le plan d'action municipal 2013-2017 proposant des actions concrètes associées à une planification budgétaire.

Ceci dit, malgré ces éléments positifs, il n'en demeure pas moins que nous estimons que le PDM devrait réitérer avec plus de précisions les objectifs d'aménagement stratégiques faisant déjà consensus pour le

développement et le renforcement du pôle économique de l'Ouest. Nous jugeons que ces précisions sont essentielles à l'optimisation des efforts et des investissements financiers qui y sont consentis.

À la lumière des informations présentées ci-haut et de l'importance d'adopter une vision intégrée et à long terme des orientations proposées par le PDM, voici les recommandations que nous proposons pour la bonification du plan actuel pour les sections intitulées *LA VISION DE DÉVELOPPEMENT* et *AGIR SUR LA VILLE – Plan d'action municipal 2013-2017*.

4.1 LA VISION DE DÉVELOPPEMENT

- Mentionner expressément, au même titre que la rencontre des autoroutes 15-40, le rôle structurant que jouent les axes Côte-de-Liesse et Cavendish au sein du pôle économique de l'Ouest.
- Mentionner le rôle névralgique qu'occupent l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et les activités connexes dans l'économie montréalaise et dans le dynamisme du pôle de l'Ouest particulièrement.
- Incorporer dans le PDM une synthèse des orientations et des balises d'aménagement contenues au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal afin que toute action future soit effectuée en cohérence avec le travail déjà accompli et qui fait consensus.
- Au même titre que la disponibilité des terrains et la capacité d'accueil qui sont cités au PDM comme occasion de diversifier et d'intensifier les activités urbaines, le document devrait également signaler que la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse, en lien avec le raccordement de l'axe Cavendish, devra s'effectuer dans une approche de type gestion de la circulation, plutôt que dans une logique d'augmenter la desserte en transport véhiculaire en réponse au problème de fluidité de la circulation.

4.2 AGIR SUR LA VILLE – Plan d'action municipal 2013-2017

ACTION 1 | RENFORCER LE LEADERSHIP DE MONTRÉAL À TITRE DE MÉTROPOLE

- Ajouter la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse, en lien avec le raccordement de l'axe Cavendish dans la sous-section « Planifier en priorité les grands secteurs stratégiques ».

ACTION 3 | ACCROÎTRE L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

- Ajouter la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse, en lien avec le raccordement de l'axe Cavendish dans la sous-section « Favoriser et sécuriser les déplacements pour les piétons et cyclistes ».