Ville de Côte Saint-Luc
City of Côte Saint-Luc

L'AVENIR DE LA MOBILITÉ DANS LE SECTEUR ÉLARGI NAMUR–DE LA SAVANE

Mémoire sur le Projet du Plan Stratégique de développement de l'ARTM 2021 – 2030

Soumis par la Ville de Côte Saint-Luc
14 décembre 2020

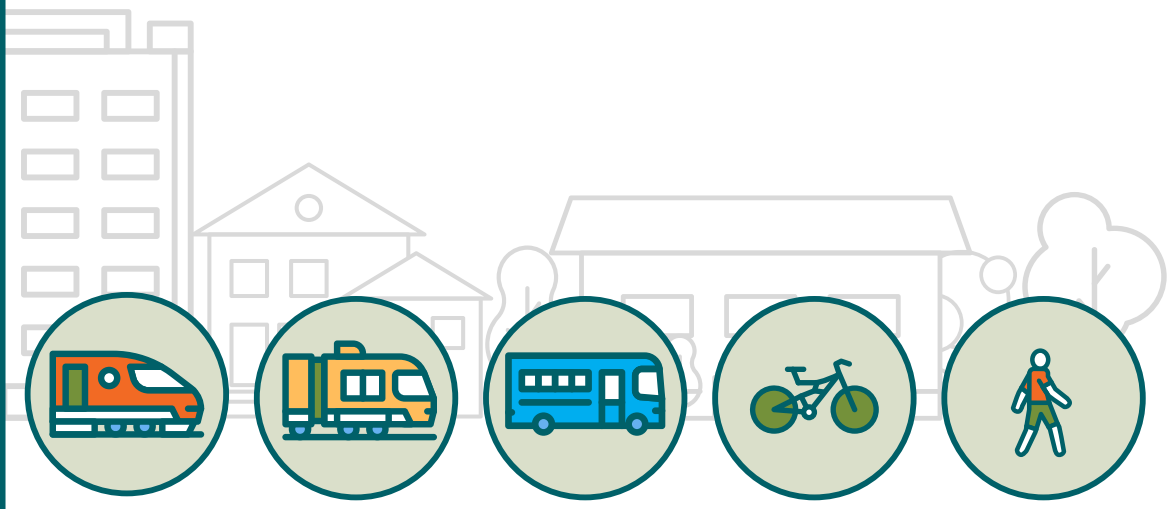


TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 3
ÉTUDE DU QUARTIER NDLS 5
LE CONTEXTE DE CÔTE SAINT-LUC 6
RECOMMANDATIONS 8
CONCLUSION 13
ANNEXE 1 14
ANNEXE 2 15
ANNEXE 3 16

INTRODUCTION

En 2016, la *Communauté métropolitaine de Montréal* (CMM) a créé l'*Autorité régionale de transport métropolitain* (ARTM), avec pour mandat de planifier, d'organiser et de promouvoir les services de transport collectif dans la grande région de Montréal. En 2018, la CMM a adopté un document intitulé *Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain*, qui s'inspirait du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement de 2011* (PMAD), et qui présentait les grandes orientations que l'ARTM devait inclure dans son plan stratégique. L'objectif primordial était d'intégrer durablement l'aménagement du territoire et le transport en prévision des quelque 530 000 nouveaux arrivants attendus dans la région avant 2031.

Les principaux objectifs de la CMM et donc de l'ARTM sont les suivants :

- S'assurer qu'au moins 40 % des futurs projets de développement seront des développements axés sur le transport en commun (TOD), c'est-à-dire à moins d'un kilomètre d'une station de métro, d'une gare, d'une station de train léger ou d'une station SRB.
- Augmenter le pourcentage de la part modale du transport collectif de 25 à 35 % d'ici 2031.
- Réduire les émissions de GES du secteur des transports de 30 % d'ici 2030.

Le 27 octobre 2020, l'ARTM lançait officiellement un processus de consultation publique pour finaliser son premier *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021 – 2030* (PSD), qui décrit ses priorités et ses projets pour les corridors de transport collectif. On y retrouve notamment les défis suivants :

- Peu d'options de mobilité durable pour réduire la congestion routière dans certains secteurs de la région
- Besoin de ressources financières additionnelles pour des services de transport collectif et de transport adapté plus réguliers
- Besoin de services pour soutenir l'intensification de l'utilisation du sol dans les pôles d'activités économiques, la création de collectivités complètes et l'essor du transport actif.

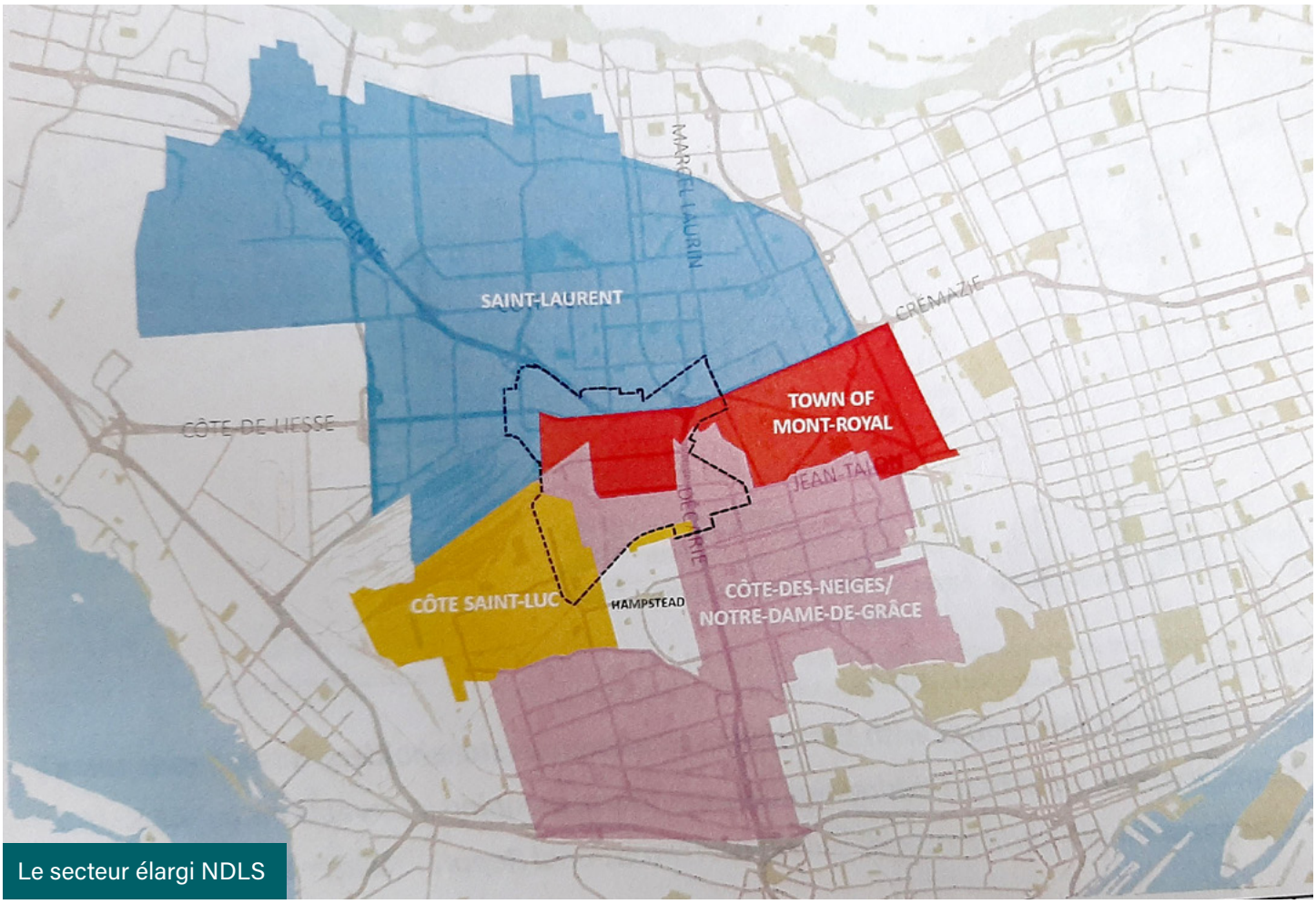
Le PSD décrit également six stratégies principales, dont voici les deux premières :

1. Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant
2. Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire, entre autres « renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie » et « articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants ». [1]

L'agglomération de Montréal, moteur économique, démographique et culturel de la région métropolitaine, a également défini les orientations de la CMM et du PMAD dans son *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (Schéma) de 2015. Le district Namur-De la Savane (NDLS) y est désigné comme l'un des six secteurs de planification stratégique en raison de l'importance des enjeux de sa transformation, de la taille des terrains à consolider ou à transformer, et des projets d'infrastructures routières ou de transport collectif auxquels il est associé, en l'occurrence le corridor Décarie. C'est aussi le cœur géographique de l'île de Montréal, qui comprend les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-Des-Neiges Notre-Dame-de-Grâce, la Ville de Côte Saint-Luc, et la Ville de Mont-Royal. En plus des milliers d'emplois dans les secteurs commercial et industriel déjà présents à l'intérieur et aux abords de ses limites, la région attire des centaines de millions de dollars d'investissements privés pour la douzaine de grands projets déjà en cours de réalisation ou à réaliser dans les 10 à 15 prochaines années. Cette concentration de projets TOD à usage mixte comprend entre autres les projets suivants : le Triangle et Westbury à CDN-NDG, Royalmount à VMR, le Carré Décarie et le Mail Cavendish à Côte Saint-Luc, et Cité Midtown à Saint-Laurent. Au centre du district NDLS se trouve le futur développement de l'Hippodrome, avec ses 5 000 logements prévus, dont beaucoup seront des logements sociaux abordables pour les familles. **Au total, on estime que 21 000 nouvelles unités seront construites dans le district NDLS, lesquels accueilleront environ 48 000 nouveaux résidants d'ici 2035.** [2]

[1] *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021 – 2030* (page 14)

[2] Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane (page 25)



Le secteur élargi NDLS

Actuellement, le corridor Décarie est l'un des axes routiers métropolitains les plus encombrés. Plus de 360 000[3] véhicules y circulent quotidiennement, en route vers le centre-ville et la Rive Sud, vers Laval en direction nord, vers l'est par le boulevard Métropolitain, et vers l'ouest vers le pôle d'emploi de Côte-de-Liesse. La situation est déjà intenable, avant même que la majeure partie du développement décrit ci-dessus ne se concrétise. Avec seulement deux stations de métro desservant un secteur enclavé par deux autoroutes (15 et 40) en plus des voies ferrées hostiles aux déplacements actifs, on voit difficilement comment les gens se déplaceront dans le secteur. Les options de mobilité disponibles ne sont pas adaptées à la configuration actuelle et il est certain qu'elles ne pourront pas répondre aux besoins futurs. Si l'on veut des aménagements axés sur le transport en commun, il faut d'abord penser au transit et il faut que des options de mobilité soient conçues, approuvées et financées avant que le développement puisse se réaliser.

Le succès de ces projets repose en grande partie sur la capacité de l'ARTM et d'autres instances publics d'améliorer la connectivité du secteur, de tirer parti de l'investissement massif dans la région, et et d'encourager la transition vers une culture de la mobilité durable. Le secteur est actuellement centré autour de la voiture, mais il pourra s'éloigner de cette culture à mesure que des résidants s'y installeront si des options valables sont d'abord mises en place. Le type de développement dense et intercalaire que subira le secteur de la NDLS constitue un antidote à l'étalement; il est donc plus durable que les nouveaux développements hors l'île de Montréal qui grugeront le territoire en périphérie de la CMM, même si ces derniers sont desservis par le transport en commun. En outre, ce secteur est un immense îlot de chaleur sur la carte de l'île de Montréal, en raison des industries, des vastes surfaces de béton et de la congestion routière extrême. Les trois grands objectifs de la CMM liés à l'utilisation du sol, à l'environnement et au transport peuvent cependant être atteints dans le quartier NDLS, à condition que celui-ci soit correctement planifié et desservi.

[3] *ibid* (page 16)

ÉTUDE DU QUARTIER NDLS

En mars 2019, un groupe de travail présidé par la professeure Junca-Adenot été créé par la mairesse Plante et la ministre déléguée aux Transports et ministre de la Métropole et de la Région de Montréal Chantal Rouleau afin de proposer des solutions qui permettraient d'améliorer les conditions de la circulation dans le grand secteur NDLS et sur ses autoroutes limitrophes, tout en s'appuyant sur une vision du développement durable du secteur. L'enjeu principal pour le secteur est la congestion routière et le Groupe de travail NDLS a donc conclu que pour améliorer la situation, il fallait :

- Désenclaver le secteur avec le prolongement du boulevard Cavendish, qui serait prioritairement réservé au transport collectif;
- Ajouter une passerelle sur Décarie vers la station De la Savane et des passages en transport collectif et actif, au nord et au sud à travers les voies ferrées;
- Prolonger jusqu'à Bois-Franc la ligne orange du métro, pour la relier au REM;
- Renforcer vigoureusement l'offre de transport collectif et évaluer l'opportunité d'ajouter deux gares pour le train de Saint-Jérôme à Clanranald et au chemin de-la-Côte-Saint-Luc;
- Créer une station multimodale desservant tous les moyens de transport rapides et actifs;
- Développer un cadre de référence intégré d'aménagement et de mobilité pour l'ensemble du secteur *(Rapport du Groupe de travail NDLS, mai 2019)*.

L'ARTM a participé directement à ce groupe de travail sur le quartier NDLS en tant que membre du comité directeur et du comité technique de soutien. Elle a non seulement contribué directement aux 13 recommandations et 35 actions proposées dans le rapport du groupe de travail, mais elle est également identifiée comme responsable pour la majorité des actions *(voir la liste des recommandations et des actions proposées par le groupe de travail NDLS)*. Malgré le rapport et le soutien politique apporté pour le mettre en oeuvre, ces recommandations n'ont pas été retenues comme prioritaires par l'ARTM dans son plan PSD sauf pour le prolongement de la branche ouest de la ligne orange du metro vers la gare REM de Bois-Franc. Il est très préoccupant que le plan de développement stratégique du transport public de l'ARTM pour 2021 – 2030 n'inclue pas le secteur NDLS dans sa liste de priorités, malgré son caractère central, son importance et son besoin évident/manifeste. L'ARTM a la responsabilité et l'obligation d'aborder la mobilité dans ce secteur vital, et il est raisonnable de s'attendre à ce que le secteur Namur-Hippodrome-De-la-Savane-Cavendish soit inclus dans la liste de projets prioritaires de transport collectif structurant pour les dix prochaines années.

Les conclusions du rapport du groupe de travail NDLS sont également corroborées dans le récent rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), qui a mené une consultation publique exhaustive sur le quartier Namur-Hippodrome comprenant notamment des séances d'information, des ateliers de concertation, un forum citoyen et des sondages en ligne, le tout s'étant déroulés avant l'avènement de la COVID-19. Comme l'ARTM cherche à obtenir l'avis du public pour son plan stratégique, surtout en cette période difficile, ce rapport doit être considéré par l'autorité des transports comme une ressource inestimable à étudier attentivement. Selon l'OCPM, l'ARTM détient la clé du succès pour le secteur, ayant le pouvoir de transformer le métro Namur en un pôle multimodal et de créer un cocktail d'options de transport pour desservir le centre de l'île *(Voir l'Annexe 2 pour les recommandations de l'OCPM.)*

LE CONTEXTE DE CÔTE SAINT-LUC

La Ville de Côte Saint-Luc comprend trois territoires distincts non reliés entre eux, qui bordent Lachine, Montréal-Ouest et NDG au sud-ouest, Hampstead, VMR et Côte-des-Neiges à l'est, et Saint-Laurent au nord. La ville abrite également une des plus grandes gares de triage au pays. Côte Saint-Luc fait partie du secteur NDLS à deux endroits, au Carré Décarie et à Cavendish.

La ville connaît aussi un important boom de réaménagement sur son territoire, avec des projets potentiels TOD à usages mixtes sur trois zones commerciales vétustes—au Carré Décarie (au nord-est), au centre commercial Côte Saint-Luc (au sud-ouest), et au Quartier Cavendish (au centre). Chacun des trois promoteurs de ces sites s'est engagé dans une démarche de développement durable axée sur le transport collectif et a soumis des mémoires ou des lettres à l'appui de nos recommandations (voir annexes 2 et 3). Ces projets s'ajoutent à plus de dix tours résidentielles récemment construites ou qui sont à l'étape de la planification ou de la construction *(voir la carte à la page 6)*.

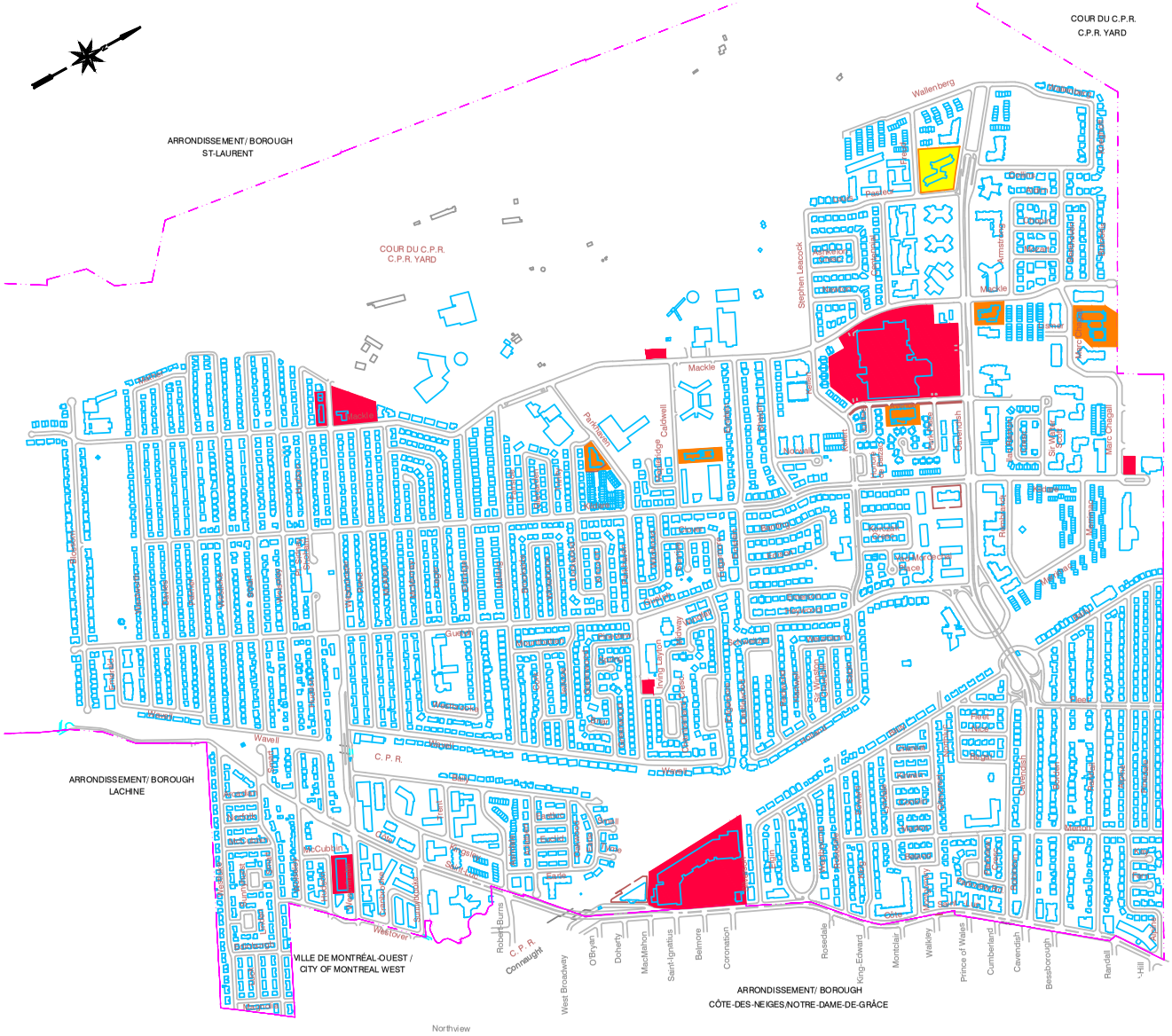
La municipalité aimerait voir se densifier les corridors porteurs du boulevard Décarie, du boulevard Cavendish et du chemin de-la-Côte-Saint-Luc, tous des endroits stratégiques favorables pour le développement de carrefours de transport collectif capables de relier simultanément plusieurs secteurs de la ville de Côte Saint-Luc avec l'agglomération et, ultimement, la Rive Nord et la Rive Sud de la CMM. De plus, ces carrefours permettraient de réduire la congestion routière, d'augmenter l'utilisation des transports collectifs et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, conformément aux objectifs du PSD. Au Quartier Cavendish, par exemple, au cœur de Côte Saint-Luc, la ville voudrait créer un centre-ville, avec des commerces de proximité, des lieux publics accueillants, le CLSC, et de nouveaux immeubles résidentiels plus denses, qui s'articuleraient avec l'hôtel de ville et la bibliothèque situés en face. Ce centre servirait aussi de mini-pôle de transport collectif où les autobus, le service de transport collectif electrique (tramway) sur Cavendish et la piste cyclable du Réseau express vélo (REV) se rejoindraient.

Côte Saint-Luc est le centre géographique du projet de corridor vert de Hydro-Québec—Montréal annoncé récemment, long de 27 km, qui reliera le parc-nature du Bois-de-Saraguay dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville au parc Angrignon dans l'arrondissement de LaSalle. Le projet de développement du centre commercial CSL se trouve à mi-chemin de ce corridor. Donc une gare de train à cet endroit arrimerait bien avec les nouveaux résidants du secteur et les usagers de la piste cyclable du corridort vert.

La Ville de Côte Saint-Luc aimerait harmoniser l'utilisation et le réaménagement du territoire avec les transports et cherche à réduire l'utilisation de la voiture et à augmenter sensiblement les transports actifs et collectifs au cours des dix prochaines années. L'utilisation de l'automobile en solo compte pour environ 73 % des déplacements effectués par nos résidants. Ce taux élevé peut être attribué, au moins en partie, au fait que la municipalité est enclavée et entourée de voies ferrées, mais il est également dû à l'offre actuelle de transport collectif qui repose sur quelques autobus, dont certains passent peu fréquemment et qui mettent tous relativement longtemps à se rendre au métro puisqu'ils sont eux aussi coincés dans la circulation.

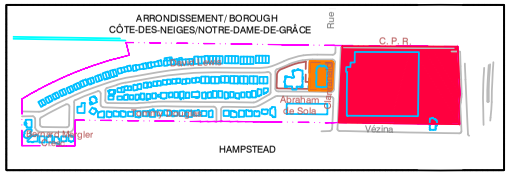
Avec une population de 30 % de personnes âgées, Côte Saint-Luc est un modèle utile pour analyser comment le transport en commun peut soutenir correctement le vieillissement dans une communauté. Nous avons une des plus fortes proportions de personnes âgées par rapport à la population du pays. Là où nous sommes démographiquement aujourd'hui, beaucoup d'autres communautés le seront dans 10 ou 20 ans. La ville a été finaliste du défi « Villes intelligentes » proposé par Infrastructure Canada, et notre projet consistait à aider les personnes âgées à vieillir dans leur milieu de vie. Nous avons mené de vastes consultations publiques sur les besoins des personnes âgées, et nous avons constaté que le PSD ne tenait pas suffisamment compte de ces besoins *(voir la recommandation 5)*.

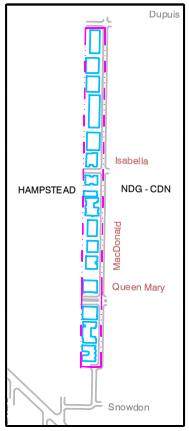
Redéveloppement à Côte Saint-Luc



LEGEND:

- Future Development that Requires a Zoning change
- Recently completed multi family building redevelopment
- Development currently in Progress





NO.	DATE	RÉVISION/REVISION

Ville de Côte Saint-Luc / City of Côte Saint-Luc

Développement urbain / Urban Development
Division Ingénierie / Engineering Division

5801 boul. Cavendish Blvd., Côte Saint-Luc, Qc H4W 3C3
Tel: (514) 485-6800 / Fax: (514) 485-8696

STUDY

ÉCHELLE/SCALE :	nts	DATE :	2020-12-11
PRÉPARÉ/DESIGNED BY :	Charles Senekal	DESSINÉ/DRAWN BY :	Serge Rioux
APPROUVÉ/APPROVE BY :	Mohammed Ali	DESSIN NO./DWG. NO. :	base-info2

RECOMMANDATIONS

La Ville de Côte Saint-Luc demande que les recommandations suivantes soient incluses dans le plan stratégique 2020 – 2031 de l'ARTM.

1 Incorporer les recommendations prioritaires du plan d'action du Groupe de travail Namur-De la Savane

L'ARTM est le principal acteur pour une grande partie des recommandations et des actions décrites dans le rapport Junca-Adenot de mai 2019. La mise en œuvre de ces recommandations comprend :

- La création d'un plan de transport interconnecté pour le secteur NDLS;
- Le prolongement de la ligne orange du métro à Bois-Franc et au REM;
- La création de liaisons de transport actif et collectif qui franchissent les barrières anthropiques telles que les autoroutes et les voies ferrées;
- Un service de transport collectif électrique structurant (tramway) sur Cavendish

La mobilité doit venir avant les développements prévus, qui devraient tous être construits sur une période de 10 à 15 ans. La concentration de projets TOD et l'intensification de l'occupation du sol font du secteur NDLS un bon investissement dans les transports collectifs, surtout s'ils sont introduits dès le début de la phase de développement. L'objectif consiste à amener les gens dans les nouveaux développements à se déplacer en transports collectifs avant qu'ils prennent 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'y renoncer pour prendre les transports en commun. Nous avons observé ce phénomène dans d'autres quartiers de Montréal, et c'est ce qu'il faut éviter.

Correspond à la Stratégie 2 du PSD

2 Créer un plan directeur de transport coordonné pour le quartier NDLS offrant un ensemble complet de solutions de mobilité relié au carrefour intermodal Namur-Hippodrome

Le cœur du secteur NDLS est le métro de Namur, actuellement l'une des stations les moins utilisées du système. Le territoire entourant la station est extrêmement inhospitalier pour les piétons et les cyclistes, comme le sont la plupart des itinéraires pour s'y rendre, en particulier ceux qui viennent des secteurs situés au sud des lignes ferroviaires avoisinantes et de l'ouest de l'autoroute Décarie. Sur papier, des développements comme le Carré Décarie et Le Westbury peuvent sembler près de la station de métro, à environ 500 m à vol d'oiseau, mais la réalité sur le terrain la rend inhospitalière pour la plupart des utilisateurs et pratiquement inaccessible pour les autres, en particulier les personnes âgées, les personnes qui ont de jeunes enfants et celles qui ont des problèmes de mobilité.

Tout le secteur entourant Namur est à repenser et à réaménager, avec un cocktail d'options de mobilité à explorer pour rendre les alternatives à la voiture plus attrayantes et pour augmenter la connectivité tant à l'intérieur du secteur NDLS qu'à destination et en provenance de celui-ci. Ces nouvelles solutions doivent inclure : une gare EXO dans la zone Hippodrome-Carré Décarie (voir recommandation 3), un tramway le long du boulevard Jean Talon relier au secteur élargi Namur- De la Savane et le prolongement du boulevard Cavendish. 4) Le Réseau express vélo (REV) traverserait également le secteur Namur et s'étendrait jusqu'à l'axe Cavendish nord-sud prévu. La gare de Namur nécessiterait un vaste stationnement sécurisé pour les vélos.

Correspond aux stratégies 1, 2, 3, 4 et 5 du PSD

3 Ajouter deux gares de train le long de la ligne EXO Saint-Jérôme actuelle (au Carré Décarie-Hippodrome) et au centre commercial Côte Saint-Luc.

La ligne EXO Saint-Jérôme passe déjà entre le futur développement de l'hippodrome et le Carré Décarie, et derrière le centre commercial Côte Saint-Luc, avant de faire un arrêt à Montréal-Ouest, puis à Vendôme, pour terminer son trajet au centre-ville. L'ajout de deux stations aux infrastructures existantes serait donc un moyen économique d'accroître le service, surtout avec des développements TOD à chaque endroit. Il n'y a pas d'arrêt entre la gare Parc et la gare Montréal-Ouest, et peut-être n'y avait-il aucune raison d'en avoir un quand la ligne a été ouverte en 2007. Avec l'ajout de centaines d'unités résidentielles et l'investissement potentiel dans les gares provenant des promoteurs de ces deux zones, leur ajout est maintenant non seulement logique, mais il devient une option intéressante. Il y a de multiples autres raisons de les prévoir, notamment :

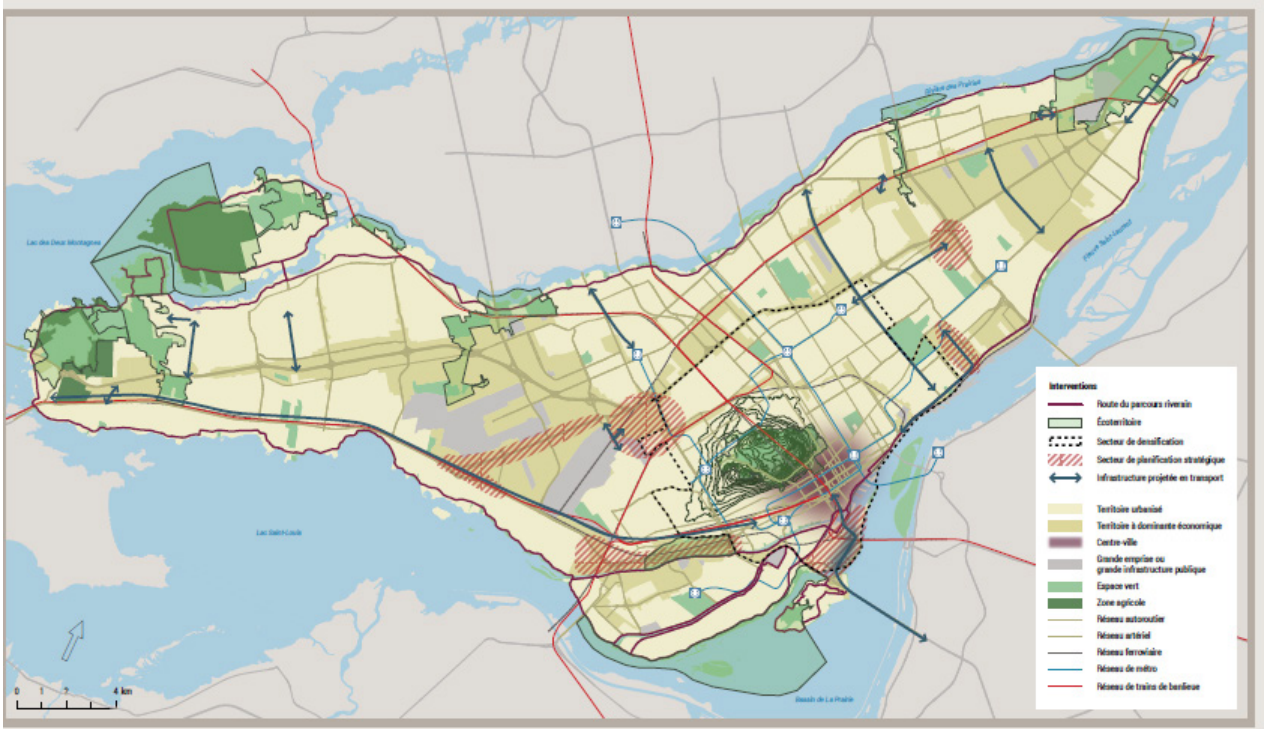
- Les navetteurs du secteur NDLS pourraient profiter d'un trajet rapide non seulement vers les deux écoles secondaires anglophones et le campus Loyola de Concordia à la gare Montréal-Ouest, mais aussi vers l'hôpital Glen, situé à la gare Vendôme, en plus du centre-ville. Cet accès permettrait de réduire la congestion à la hauteur de Décarie et du chemin CSL.
- Le secteur du Centre commercial CSL est actuellement dense des deux côtés du chemin CSL et de NDG. Avec un nouveau développement TOD, une gare serait bien utilisée dans les deux sens. Comme il est déjà prévu d'ajouter une voie réservée aux autobus sur le chemin de-la-Côte-Saint-Luc, la gare deviendrait un mini-carrefour, avec le Corridor vert, l'accès aux autobus et l'accès pour les piétons dans un environnement agréable et polyvalent.

- L'arrêt de train serait à mi-parcours pour le Corridor vert.
- Les navetteurs de la station du centre commercial CSL auraient accès à un train qui les emmènerait vers le nord jusqu'au quartier NDLS et à ses sites de destination comme Royalmount, aux lignes orange et bleue du métro, au parc Jarry, au marché Jean-Talon et au quartier commercial Chabanel.
- Dans le but de réaliser le plein potentiel des quartiers TOD « super urbain », l'implantation des gares aux deux endroits est essentielle. La densification des secteurs permettront en retour le développement de l'achalandage de la ligne EXO Saint-Jérôme et l'optimisation de son utilisation.

Correspond aux stratégies 1, 2, 5 et 6 du PSD

4 Créer un nouveau corridor de transport nord-sud traversant Cavendish et reliant les trois secteurs d'intérêt stratégique de Namur-De la Savane, corridor Côte-de-Liesse, et Turcot-Lachine Est

Le prolongement du boulevard Cavendish a longtemps été considéré comme crucial pour décongestionner et désenclaver tout le secteur NDLS. Il rend possible le développement Namur-Hippodrome et offre la possibilité de créer un TOD adéquat au Quartier Cavendish. Mais ce ne sont pas les seules raisons de construire le prolongement, lequel devrait plutôt être conçu comme un corridor de transport actif et de transport collectif électrique, une nouvelle artère majeure à l'ouest de Décarie, reliant trois des secteurs d'intérêt stratégique désignés dans le Schéma : Namur-De la Savane, le corridor Côte-de-Liesse et Turcot-Lachine Est.



Six secteurs de planification stratégique

Source : *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*

Le service de transport collectif électrique pourrait partir de la gare du REM Canora et suivre Jean-Talon jusqu'au carrefour multimodal Namur, en passant par le développement Hippodrome et le projet Royalmount, avant de bifurquer dans deux directions :

Direction sud, traversant Cavendish

Le tramway ne doit pas seulement que se greffer au prolongement de Cavendish, il doit en faire partie intégrante. La solution de transport collectif suivrait le boulevard Cavendish en ligne droite vers le sud jusqu'au boulevard Saint-Jacques. Le terminus de la ligne serait une station de la branche ouest d'une « ligne rose » du métro, qui relierait ainsi la partie sud-ouest de l'île comme indiqué à l'action 1.2.1.5 du PSD. Les pôles NDLS et Turcot-Lachine seraient donc connectés de manière durable. La station terminale pourrait également se connecter au projet de parc nature de la falaise Saint-Jacques.

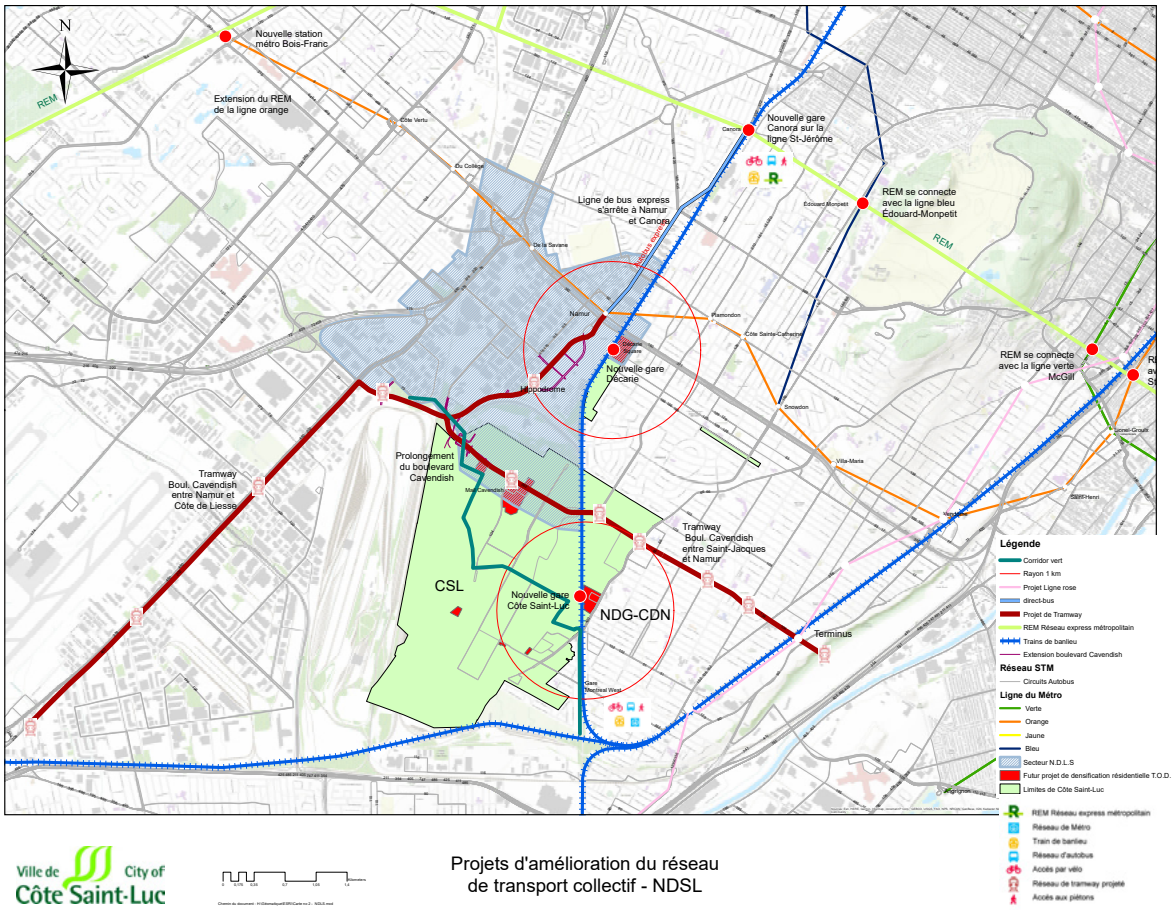
Direction ouest, traversant le corridor Côte-de-Liesse

Le REM ne dessert pas ce très important pôle d'emploi situé dans l'arrondissement de Saint-Laurent. La solution de transport collectif structurant devrait idéalement conduire à l'aéroport, mais elle devrait au moins se rendre jusqu'à l'autoroute 13.

Il importe de noter que plusieurs corridors de transport actif, notamment le REV, devraient traverser non seulement le long de Cavendish, depuis Henri-Bourassa au nord jusqu'à de Maisonneuve au sud, et croiser le REV de l'Hippodrome qui relie directement l'axe est-ouest, lequel traverse la partie centrale de l'île de Montréal.

Bien que le prolongement de Cavendish ne figure pas comme un axe désigné dans le *Plan québécois des infrastructures 2020 – 2030* (PQI), ce projet structurant répond à tous les critères énumérés dans le PSD, aux pages 77 – 78. Comme il est indiqué dans le texte, « L'évaluation des axes structurants et des voies réservées sera ainsi faite dans une perspective globale, à l'échelle métropolitaine, afin de déterminer les interventions et les projets les plus à même de contribuer aux cibles de la hausse de l'offre de services et de l'achalandage du transport collectif, tenant compte également des milieux d'insertion et des coûts. » [4]

Correspond aux stratégies 1, 2, 4, 5 et 6



Ville de Côte Saint-Luc City of

Projets d'amélioration du réseau de transport collectif - NDSL

[4] *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021 – 2030* (pages 77 – 78)

Des résidants s'intéressent en savoir plus long sur les nouvelles technologies

5 Valoriser les besoins de transport de la population vieillissante et les intégrer dans la stratégie

Nous contestons les hypothèses du PSD concernant les besoins des personnes âgées. Le PSD mentionne que : « L'offre en transport collectif devra intégrer les besoins spécifiques d'une population viellissante qui tend à se déplacer en dehors des heures de pointes et dans les secteurs à faible densité d'activité. » [5]

Il est faux de penser que dans la majorité des cas les personnes âgées se déplacent vers des secteurs à faible densité pour leurs activités. Il existe une documentation abondante qui soutient l'idée que les personnes âgées ont plutôt tendance à se déplacer vers des secteurs plus denses lorsqu'elles quittent leur domicile. C'est pourquoi nous constatons une forte augmentation de la demande de locations et de copropriétés dans les logements collectifs. Les personnes âgées veulent pouvoir se déplacer facilement par elles-mêmes, sans avoir à faire porter le fardeau aux membres de leur famille. En fait, il arrive souvent qu'elles conservent leur permis de conduire plus longtemps qu'elles ne le devraient pour conserver leur liberté de mouvement.

Ce besoin de liberté pourrait être comblé en partie par un développement approprié, adapté aux personnes âgées et où les équipements sont accessibles à pied, dont la responsabilité incombe à la municipalité. Pour le reste, des options de transports collectifs viables peuvent également être très favorables, mais c'est le domaine de l'ARTM.

Les besoins des baby-boomers de la grande région de Montréal, qui auront bientôt tous 65 ans et plus, ne seront pas adéquatement satisfaits par des options de services limités en dehors des heures de pointe. Les personnes âgées veulent participer à des activités communautaires comme des cours et des conférences, à différents moments dans la journée. Elles doivent disposer de moyens rapides et sûrs pour se rendre à leurs rendez-vous chez le médecin et passer des examens médicaux. Elles veulent voir leur famille et pouvoir aider avec leurs petits enfants. Elles veulent faire des emplettes, profiter des installations récréatives et culturelles et rencontrer des amis. Le transport adapté est merveilleux pour les personnes âgées fragiles, handicapées ou à mobilité réduite, mais la plupart des personnes âgées veulent simplement disposer du même service fiable et fréquent que celui dont disposent le reste de la population pour se rendre où ils veulent aller. Nous demandons à l'ARTM de consulter des experts dans le domaine du vieillissement pour mieux comprendre les besoins de cette tranche d'âge.

L'ARTM devra développer des programmes permettant à la population de personnes âgées de se préparer à utiliser les nouvelles technologies et les applications de mobilité qui font partie intégrante de l'expérience de transport collectif de l'avenir. C'est là une belle occasion de partenariat entre les villes et les autorités de transport en commun, non seulement sur le plan de l'aménagement du territoire mais aussi sur le plan de l'intégration des services. Les bibliothèques publiques, par exemple, sont omniprésentes dans les municipalités du Québec et nombre d'entre elles offrent des ateliers d'initiation à la technologie et du tutorat aux personnes âgées pour qu'elles puissent participer activement au monde moderne. Il n'y a aucune raison pour qu'elles ne puissent pas inclure des applications de mobilité dans leurs ateliers de technologie.

Correspond aux stratégies 3 et 4 du PSD

[5] *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021 – 2030* (page 35)

6 L'ARTM devrait reconnaître les municipalités en tant que partenaires et tirer parti des relations étroites qu'elles entretiennent avec leurs résidents pour mieux comprendre le contexte et les besoins locaux.

Dans le PSD, l'ARTM assure la planification intégrée du développement des services à l'échelle régionale, mais n'inclut pas les municipalités comme ressource pour leur réflexion, ne considérant que la société civile, les partenaires institutionnels et privés, et les citoyens.[6] Les municipalités sont le niveau de gouvernement le plus proche de la population et elles devraient être des partenaires clés pour l'ARTM, en particulier compte tenu de l'orientation vers l'alignement des transports sur l'occupation du sol.

Correspond à la stratégie 2 du PSD

7 Introduire et mettre en œuvre des règles, des lignes directrices et des programmes pour inciter les promoteurs à fournir et à financer des solutions de transport le long des principaux corridors de transport tels que Décarie.

L'ARTM, de concert avec l'agglomération, devrait exiger des promoteurs qu'ils contribuent à des solutions de transport collectif qui soutiennent et améliorent leurs projets. Un tel scénario serait gagnant-gagnant, pour l'ARTM qui prendrait en charge une partie des coûts de l'ajout du transport en commun, pour les promoteurs qui pourraient construire plus densément et rendre leurs projets plus attrayants, pour les municipalités qui auraient un meilleur transport collectif sur leur territoire, et pour les résidents qui pourraient y accéder. Dans d'autres régions comme Cambridge, au Massachusetts, ce programme fonctionne et devrait servir de modèle. Voir l'ordonnance sur la gestion de la demande de stationnement et de transport sur la réduction des déplacements de véhicules de la ville de Cambridge, Massachusetts.[7]

Correspond aux stratégies 2, 5 et 6 du PSD

8 Adopter les meilleures pratiques en intégrant de grands stationnements à vélos dans les centres multimodaux et veiller à ce que les voitures et les gares ferroviaires soient adaptées aux vélos.

Le « dernier kilomètre » est extrêmement important pour les usagers des transports collectifs et peut être un facteur décisif dans le choix d'une personne ou d'un groupe de personnes d'utiliser ou non les services. Dans les centres de transport multimodaux, les stationnements à vélos doivent être nombreux, sécuritaires et bien éclairés, avec un réseau de pistes protégées pour y accéder. Des wagons doivent être mis à la disposition des cyclistes pour qu'ils puissent apporter leur vélo à bord des trains. Enfin, les escaliers devraient être équipés de rampes pour vélo afin de permettre aux cyclistes de monter et descendre leur vélo.

[6] *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021 – 2030* (page 8)

[7] *www.cambridgema.gov/CDD/Transportation/fordevelopers/ptdm.aspx*

CONCLUSION

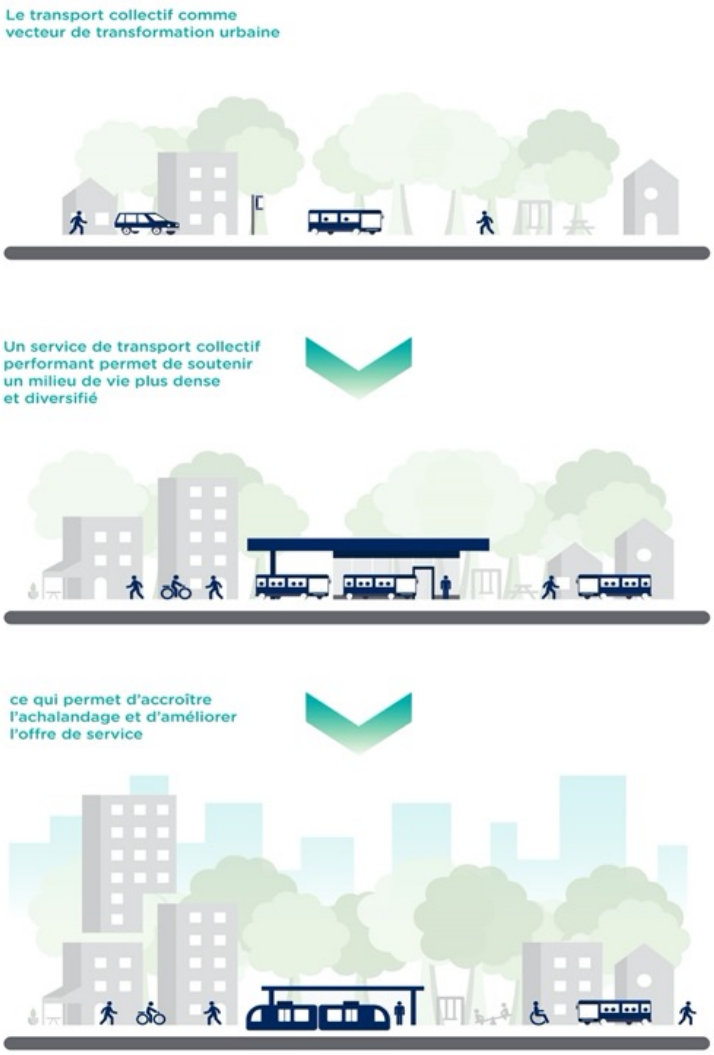
Le *Plan stratégique de développement du transport collectif* de l'ARTM décrit le transport collectif comme un vecteur de transformation urbaine qui offre aux villes la possibilité de se densifier, augmentant ainsi la fréquentation et les options de mobilité disponibles. Avec le présent mémoire, nous demandons à l'ARTM de bien comprendre que **le secteur élargi NDLS est déjà engagé dans une transformation urbaine massive, et qu'il a maintenant besoin du soutien du transport collectif**.

Le type de développement dense et intercalaire que connaît le secteur NDLS est exactement ce que préconise la CMM dans le PMAD, et ce que l'ARTM s'efforce de créer avec le transport collectif. La coordination de l'occupation du territoire doit commencer par la densification, et non pas par l'étalement en périphérie de la région métropolitaine qui détruit les espaces naturels et les terres agricoles. C'est une solution plus rentable, qui profite à un plus grand nombre d'utilisateurs et qui a un impact positif important sur l'environnement.

Il est prévu qu'au cours des prochaines 10 ans, des milliards de dollars seront investis dans les nouveaux projets de developpement privés et publics dans secteur NDLS. Leur succes dépend sur la planification concertée transport-aménagement Stratégie 2.1 PSD. Sans l'amélioration et accès au transport collectif le projet ne pourra atteindre son plein potentiel, la congestion automobile sera encore aggravée, et les résultats seront à l'encontre de toutes les recommandations formulées. L'ARTM détient les clés du succès pour le secteur.

Les projets structurants de transport collectif décrits dans ce mémoire correspondent à chacun des critères énumérés dans le PSD. C'est pourquoi ils ne devraient pas seulement figurer sur la liste des études et des projets pour 2021 – 2030, ils devraient se trouver parmi les tout premiers sur cette liste. Nous reconnaissons que les besoins de toute la région doivent être pris en compte, mais ce secteur est le cœur géographique non seulement de l'île de Montréal, mais de toute la région métropolitaine. L'ARTM devrait saisir cette occasion pour faire du quartier NDLS une vitrine pour un transport collectif moderne, équitable et durable, relié au grand réseau interrégional.

Figure 18 : Le transport collectif comme vecteur de transformation urbaine [8]



[8] *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021 – 2030* (page 62)

ANNEXE 1 Sommaire des recommandations

	RECOMMANDATION	STRATÉGIE CORRESPONDANTE PSD
1	Incorporer les recommandations prioritaires du plan d'action du Groupe de travail Namur-De la Savane.	Stratégie **1** Stratégie **2**
2	Créer un plan directeur de transport coordonné pour le quartier NDLS offrant un ensemble complet de solutions de mobilité relié au carrefour intermodal Namur-Hippodrome.	Stratégie **1** —Action 1.2 Stratégie **2** —Actions 2.1, 2.2 Stratégie **3** —Actions 3.1, 3.2 Stratégie **4** —Action 4.2 Stratégie **5** —Action 5.1
3	Ajouter deux gares de train le long de la ligne EXO Saint-Jérôme actuelle (au Carré Décarie-Hippodrome) et au centre commercial Côte Saint-Luc.	Stratégie **1** —Action 1.2 Stratégie **2** —Actions 2.1, 2.2 Stratégie **5** —Action 5.1 Stratégie **6** —Actions 6.1, 6.2
4	Créer un nouveau corridor de transport nord-sud traversant Cavendish et reliant les trois secteurs d'intérêt stratégique de Namur-De la Savane, corridor Côte-de-Liesse, et Turcot-Lachine Est.	Stratégie **1** —Action 1.2 Stratégie **2** —Actions 2.1, 2.2 Stratégie **4** —Actions 4.2, 4.3 Stratégie **5** —Action 5.1 Stratégie **6** —Actions 6.1, 6.2
5	Valoriser les besoins de transport de la population vieillissante et les intégrer dans la stratégie.	Stratégie **3** —Actions 3.1, 3.2, 3.3 Stratégie **4** —Actions 4.2, 4.3
6	L'ARTM devrait reconnaître les municipalités en tant que partenaires et tirer parti des relations étroites qu'elles entretiennent avec leurs résidents pour mieux comprendre le contexte et les besoins locaux.	Stratégie **2**
7	Introduire et mettre en œuvre des règles, des lignes directrices et des programmes pour inciter les promoteurs à fournir et à financer des solutions de transport le long des principaux corridors de transport tels que Décarie.	Stratégie **2** —Action 2.2 Stratégie **5** —Actions 5.1, 5.2, 5.3 Stratégie **6** —Actions 6.1, 6.2
8	Adopter les meilleures pratiques en intégrant de grands stationnements à vélos dans les centres multimodaux et veiller à ce que les voitures et les gares ferroviaires soient adaptées aux vélos.	Stratégie **4** —Actions 4.2, 4.3 Stratégie **5** —Actions 5.1, 5.2

Les recommandations de l'OCPM qui identifient les solutions de transport et l'ARTM comme intervenante de premier plan méritent d'être soulignées :

Recommandation #19

La commission recommande à la Ville de poursuivre toutes démarches auprès de tous les partenaires visés afin qu'ils contribuent à réduire de façon significative la congestion routière endémique qui affecte le secteur Namur-De la Savane, et que l'ajout estimé de 200 000 nouveaux déplacements quotidiens pourrait encore aggraver. La mise en place de mesures incitant à privilégier l'usage des transports actif et collectif, ainsi que l'allègement des temps de transport pour les entreprises et les commerces du secteur, doivent figurer au premier plan des préoccupations de tous.

Recommandation #20

La commission recommande à la Ville d'aménager le raccord du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest en adoptant des mesures d'apaisement pour évacuer tout transit menaçant la sécurité de ses résidents, la quiétude du quartier et l'intégrité des milieux naturels.

Recommandation #24

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses démarches auprès des instances concernées afin de mettre en place un plan de transport collectif interconnecté répondant aux besoins des résidents et usagers du secteur Namur-De la Savane. La commission recommande de mettre à jour les éléments de son plan de transport ayant trait au lien entre le centre-ville et Côte-des-Neiges, notamment l'implantation d'une desserte de tramway jusqu'à la station de métro Namur.

Recommandation #26

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses représentations auprès de l'ARTM afin qu'elle prenne en compte l'augmentation des déplacements dans le secteur Namur-De la Savane pour évaluer la faisabilité d'implanter une gare de train à l'intersection de la ligne du CP et de la rue Clanranald.

Recommandation #27

La commission recommande à la Ville d'établir, avec l'ensemble des acteurs concernés, un réseau de mobilité active intégré et structurant pour tout le secteur entourant le quartier Namur-Hippodrome, afin d'assurer sa connectivité avec les divers points d'intérêt, les services et les lieux d'emplois. Ce réseau de mobilité active devra s'arrimer à la création d'un quartier inscrit dans la nature et privilégiant les circulations douces.

Recommandation #30

La commission recommande à la Ville de réclamer auprès des autorités responsables de la planification des déplacements en transport en commun et actif, la mise en place d'une formule intégrée de cocktail transport et d'en faire la promotion.

FIRST CAPITAL

PAR COURRIEL (tabramovitch@cotesaintluc.org)

Montréal, le 9 décembre 2020

Ville de Côte St-Luc
A/S Madame Tanya Abramovitch
Directrice générale
Hôtel de ville
5801, boul. Cavendish
Côte Saint-Luc (QC)
H4W 3C3

Objet: Implantation d'une nouvelle gare EXO2 (Ligne Saint-Jérôme) sur le site du Centre commercial Côte St-Luc

Madame,

En tant que propriétaire du Centre commercial Côte St-Luc, nous travaillons depuis quelques années à la planification d'un redéveloppement majeur de notre propriété. Ce redéveloppement passe nécessairement par la création d'un nouveau pôle mixte de haute densité, résidentielle et commerciale, desservi par les infrastructures de transport en commun. Par-delà les différentes composantes d'un cocktail transport disponibles (autobus, auto-partage, réseaux vélos et piétons), il nous apparait essentiel de prévoir l'ajout d'une station de la ligne de train de banlieue Saint-Jérôme aux limites du site.

Comme nous vous l'avons démontré lors de la présentation de notre projet, celui-ci est centré sur l'implantation de cette nouvelle gare, du développement d'un réseau de rues publiques et de transport actif et de l'ajout d'espace verts et communautaires. Ces aménagements bénéficieront, comme pour la gare, aux résidents du projet, mais aussi à la population de Côte-St-Luc (notamment la partie nord via un nouveau réseau de transport actif) et à celle de la partie nord de Notre-Dame-de-Grâce.

En support à cette nouvelle station, notre projet prévoit notamment :

- L'addition de l'usage résidentiel sur le site, et de typologies résidentielles variés, ce qui augmentera la population dans le rayon de marche de la nouvelle gare;
- Une connexion piétonne et vélo vers le secteur nord de Côte St-Luc, permettant un plus grand nombre de résidents d'avoir accès au site et à la gare;
- L'intégration d'un stationnement incitatif en usage partagé sur le site pour desservir les utilisateurs de la ligne EXO2;

FIRST CAPITAL

- La bonification des espaces verts (publique et privées) sur le terrain, incluant une extension du parc Silverson, en ligne avec le corridor vert proposé par Hydro-Québec entre LaSalle et Saint-Laurent;
- La création d'un nouveau pôle civique avec des espaces de rassemblement et communautaires adjacents à la nouvelle gare;
- Un réaménagement des rues internes afin de promouvoir les liens intermodaux entre les lignes de bus rapides sur la rue Côte St-Luc et la nouvelle gare;
- Les services de proximité desservant à la fois les résidents du quartier et les utilisateurs de la ligne EXO2.

La vision de First Capital est de créer des quartiers « super urbains », mixtes et durables, centrés autour des services de transport public. Cette vision est pleinement alignée avec les objectifs de la Communauté métropolitaine de Montréal (CCM) et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) d'orienter 60% la croissance démographique autour des aires TOD (Transit-Oriented Development) d'ici 2031.

Dans le but de réaliser le plein potentiel du site, d'en faire un quartier « super urbain » et TOD, l'implantation d'une gare au Centre commercial Côte St-Luc est essentielle. La densification du secteur et le développement des réseaux actifs autour et à destination de la gare permettront en retour le développement de l'achalandage de la ligne EXO2 et l'optimisation de son utilisation.

Nous demeurons disponibles pour collaborer avec la Ville de Côte St-Luc, l'ARTM et EXO afin de développer une vision de redéveloppement du site plus détaillée qui favorisera l'implantation d'une gare à Côte-St-Luc.

Soyez assurés que nous appuyons aussi toutes les démarches entreprises par la Ville pour soutenir l'implantation de cette nouvelle gare.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

CORPORATION FIRST CAPITAL (CÔTE ST-LUC) INC.

Luc Fortin
Vice-président Développement

cc. : Charles Senekal, Ville de Côte St-Luc

Veuillez consulter le mémoire présenté par le Carré Décarie