

Ville de Côte Saint-Luc

**Réinventer le transport sur le corridor  
Décarie : Mémoire à la Commission sur le  
Développement Économique et Urbain  
de l'agglomération de Montréal**

**Soumis par la Ville de Côte Saint-Luc  
Présenté le 16 janvier 2019**

## Introduction

---

Pour être en mesure d'évaluer l'impact du projet Royalmount, il importe de considérer l'ensemble du développement dans le district Namur-De la Savane ainsi que tout le boulevard Décarie, artère principale du centre-ouest de l'île de Montréal.

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal a désigné le district Namur-De La Savane (« district NDLS ») comme étant une zone de forte densité et un secteur de planification stratégique. L'intention était de créer un pôle économique dans la partie ouest de Montréal, considérée comme sous-utilisée. Cette zone « TOD » (*transit-oriented development*), qui en principe doit être un pôle multimodal, se limitait essentiellement à deux stations de la ligne orange du métro, quelques lignes d'autobus et un minimum de possibilités pour le transport actif. Décarie est sans doute l'artère montréalaise la moins accueillante pour les piétons et les vélos, étant fortement polluée, désagréable et dangereuse avec ses trottoirs étroits, ses forts vents, et son encombrement ininterrompu.

Le corridor Décarie, comprenant la voie en dépression entre le Métropolitain et l'avenue Monkland ainsi que la voie de desserte, a été conçu en fonction de l'automobile et sa construction remonte à la fin des années 1950. Il n'a pas été conçu pour accommoder des développements urbains de l'envergure de ceux d'aujourd'hui. Ces mégaprojets ne sont pas exclusifs à Mont-Royal; on les voit prendre forme dans l'arrondissement de Saint-Laurent (p. ex., Cité Mid-Town, Smart Urban), s'intensifier dans l'arrondissement de CDN-NDG (p. ex., le Triangle, le Westbury, l'Hippodrome), et même dans la Ville de Côte Saint-Luc (p. ex., Carré Décarie).

Nous avons préparé une présentation visuelle qui expose l'ampleur des projets existants et de ceux qui sont proposés le long du corridor Décarie. Voir Annexe A, ci-joint.

Actuellement, le corridor Décarie est l'un des axes routiers les plus fortement congestionnés au pays, où les déplacements pour accéder et traverser cette voie, génèrent des temps d'attente prolongés. À l'intersection Jean-Talon et Décarie, au cœur du district NDLS, on compte 100 000 véhicules par jour. En ajoutant 70 000 véhicules, projetés par le projet Royalmount, on multiplie pratiquement par deux ce qui est déjà un énorme problème. Pour la plupart de nos résidents, sortir de Côte Saint-Luc et des quartiers avoisinants le corridor Décarie signifie être coincé dans les embouteillages. Une solution s'impose dans la situation actuelle, sans parler de l'arrivée des prochains développements à forte densité.

Le prolongement Cavendish n'est pas la solution miracle qui réglera ces problèmes – il faudra multiplier les initiatives, particulièrement à court et à moyen terme. Nous ne pouvons pas nous contenter de transférer le trafic des voitures et des camions de Décarie à Cavendish en créant un deuxième axe de congestion routière du centre-ouest de l'île.

Pour illustrer la difficulté que représente la traversée de Décarie : à l'intersection Vézina, il est courant de mettre un bon 20 minutes uniquement pour franchir la courte distance de trois pâtés de maisons. Le coin est à 500 m du métro Namur; la voie piétonne est très peu sûre et il n'y a pas d'autobus direct vers la station de métro.

En conséquence, la Ville de Côte Saint-Luc a décidé de relever le défi en invitant toutes les villes de l'axe Décarie à travailler collectivement à la création d'une stratégie commune en vue d'améliorer la mobilité et l'accès pour la population actuelle et future du centre-ouest de Montréal. Notre stratégie de juin 2018 est présentée dans l'annexe, et nous serons heureux de travailler en étroite collaboration avec nos voisins pour réaliser sa mission et ses objectifs.

Pour ce qui est des impacts du projet Royalmount sur les déplacements dans le secteur, voici nos recommandations.

## Recommandations

---

Étant donné le besoin urgent et immédiat d'améliorer tous les modes de transport le long du corridor Décarie, il importe de s'attaquer au problème dans une approche concertée en mobilisant des ressources variées et des différents partenariats.

### Recommandation 1

---

À l'ère des villes intelligentes, établir une feuille de route novatrice pour l'amélioration de la mobilité dans le corridor Décarie, intitulée Corridor de mobilité intelligente.

### Recommandation 2

---

Mettre en place une table de concertation regroupant les villes (Côte Saint-Luc, Mont-Royal) et les arrondissements (CDN-NDG et Saint-Laurent) concernés, les sociétés de transport (l'ARTM et la STM), ainsi que les promoteurs pour établir une stratégie de transport intégré le long du corridor Décarie.

Afin de pouvoir exploiter le potentiel de ces nouveaux mégaprojets, transformons ces défis en possibilités pour mettre à profit le pouvoir et les ressources économiques des promoteurs, lesquels ont intérêt à créer les infrastructures de transport nécessaires pour soutenir leurs projets.

### Recommandation 3

---

Les arrondissements et les villes le long du corridor Décarie devront se doter d'un plan de transport précisant les exigences pour les projets de développement ainsi que les règles, les directives et les programmes qui inciteront les promoteurs à prévoir des solutions en matière de transport.

Voir d'ordonnance du plan de gestion de la demande en transport et l'ordonnance sur la réduction des trajets en véhicule, provenant de la ville de Cambridge, Massachusetts ([www.cambridgema.gov/CDD/Transportation/fordevelopers/ptdm.aspx](http://www.cambridgema.gov/CDD/Transportation/fordevelopers/ptdm.aspx)).

### Recommandation 4

---

L'ARTM devra inclure dans son plan stratégique 2019-2021 (Plan des initiatives de développement du transport collectif) une solution de mobilité complète pour le secteur. La solution proposée devra comprendre au moins : (1) l'ajout d'une gare de train additionnelle sur la ligne Saint-Jérôme, à Décarie et Jean-Talon, reliée à la station de métro Namur; (2) l'amélioration de l'accès au REM, soit par service d'autobus rapide ou par le prolongement de la ligne orange du métro jusqu'au REM à Bois-Franc; (3) l'amélioration de l'accès au métro en s'assurant d'offrir des lignes d'autobus plus directes et plus efficaces.

### Recommandation 5

---

Établir un réseau *Mobilité intelligente pour le corridor Décarie*, regroupant des élus, des spécialistes, des promoteurs et des fournisseurs de solutions novatrices, ayant pour objectif d'identifier et de mettre à profit les nouvelles technologies et les moyens disponibles pour l'adoption de mesures intelligentes de contrôle et de gestion de la circulation et du covoiturage. Nous voulons des solutions qui permettent aux gens de se déplacer vers leur destination de façon plus rapide et plus judicieuse, tout en réduisant l'encombrement des routes. Il faut repenser la mobilité au-delà de l'expansion du réseau routier et les déplacements en auto solo, et faire du corridor Décarie un berceau de l'innovation en transport.

### Recommandation 6

---

Aménager des viaducs (de Westbury à Namur), des passages souterrains, et des passages à niveau (à Clanranald entre le carré Décarie et l'hippodrome) modernes, et améliorer les viaducs existants au-dessus de Décarie afin de permettre à tous les modes de transport de franchir les voies ferrées et les obstacles aux voies de circulation.

## Recommandation 7

---

Le projet Royalmount doit avoir une orientation vers Décarie afin de s'intégrer de façon optimale en plus d'améliorer son apparence et le paysage urbain.

## Recommandation 8

---

L'expérience des piétons et des cyclistes doit être rehaussée le long du corridor Décarie et sur ses traversées, du boulevard Métropolitain à l'avenue Monkland.

## Recommandation 9

---

Compte tenu de la très forte densité résidentielle du secteur et de la nécessité d'y implanter des activités pour faire contrepoids, nous doutons de la pertinence d'ajouter une composante résidentielle au projet Royalmount.

## Conclusion

---

Il est évident que ce projet et tous les autres projets du corridor Décarie auront un impact négatif sur l'encombrement de la circulation véhiculaire et donc sur l'environnement.

Toutefois, les projets sont en cours et dans la plupart des cas déjà approuvés; alors, nous devons saisir l'occasion pour réinventer les transports et mettre en place des moyens modernes et efficaces de déplacement pour la population actuelle et future, afin de tirer parti des retombées économiques qui en découleront pour la région.

## Pièces jointes

---

Annexe A : Aperçu des développements présents et futurs le long du corridor Décarie

Annexe B : Traverser Décarie : Une nouvelle stratégie de mobilité

## Introduction

---

In assessing the impact of the Royalmount Project, we need to zoom out and look at both the entirety of development in the Namur-De la Savane District, and also the length of Décarie Blvd., the spine of the west end of the Island of Montreal.

The *Schéma d'aménagement et de développement* de l'agglomération de Montréal designated the Namur-De La Savane District (NDLS) as a high-density area and strategic planning sector. The intention was to create an economic pole in the west end of Montreal, which was considered underdeveloped. This transit-oriented development (TOD) zone was, in theory, supposed to be multi-modal. It revolved around two stops on the orange line of the metro and a few buses, and very little active transport. Indeed, Décarie Blvd. is possibly the least pedestrian- and bike-friendly artery on the island, heavily polluted, unappealing, unsafe, with narrow sidewalks, high winds, and teeming with cars.

The Décarie Corridor—which includes the sunken highway between the Métropolitain and Monkland Ave. plus the service road—were designed around the car, having been built in the late 1950s. It was not designed to accommodate developments of the magnitude that are presently being proposed. These super projects are not exclusive to the Town of Mount Royal. These developments start in the Borough of Saint-Laurent (eg, Cité Mid-Town, SmartUrban), intensify in the Borough of CDN-NDG (eg, the Triangle, the Westbury, Hippodrome), and even include the City of Côte Saint-Luc (eg, Décarie Square).

We have prepared a visual presentation that shows the magnitude of the existing projects and the ones being proposed along the Décarie Corridor. See attached Annex A.

As it stands, the Décarie Corridor is already one of the most congested corridors in the country, with long wait times to get on and off. At Jean-Talon St. and Décarie Blvd.—the heart of the NDLS district—there are 100,000 cars per day. To add 70,000 cars to that is to nearly double what is already immensely problematic. A solution needs to be found to deal with the status quo, let alone future high-density developments. For most of our residents, getting out of Côte Saint-Luc and neighbourhoods along the Décarie Corridor means sitting in traffic.

The Cavendish Extension is not the magic bullet that will solve these problems—many initiatives will be required, especially in the short- to medium-term. We cannot simply transfer car and truck traffic from Décarie Blvd. to Cavendish Blvd., creating a second west end traffic congestion axis.

To site one specific example that illustrates the challenge of crossing Décarie, at the corner of Vézina, it is common to have to sit in traffic for 20 minutes just to get through three short city blocks. That corner is 500m from Namur metro, with no direct bus to it and a very insecure pedestrian route.

In light of the all this, the City of Cote Saint Luc has taken up the challenge by inviting all the neighbouring cities to participate in the creation of a Common Transit Strategy for the Décarie Corridor in order to improve access and mobility for existing and future residents of the West End of Montreal. We have attached our Strategy of June 2018 in the Annex and look forward to working in close collaboration with our neighbours in realizing its mission and objectives.

## Recommendations

---

With regard to the questions of the Impact of the Royalmount Project on transit in the sector, we have prepared recommendations. Recognizing the urgent, immediate need to improve all modes of transport along the Décarie Corridor. It is time to tackle the problem head-on, using a multi-pronged approach, and with a variety of resources and partnerships.

### Recommendation 1

---

In the age of Smart Cities, create an Innovation Road Map for Mobility along Décarie Corridor.

### Recommendation 2

---

Create a Coordinating Round Table (Table de concertation) composed of the affected cities (Côte Saint-Luc, Town of Mount Royal and the Boroughs of CDN-NDG and Saint-Laurent), transport agencies (the Autorité régionale de transport métropolitain [ARTM] and the Société de transport de Montréal [STM]) and developers to establish an Integrated transport strategy along the Décarie Corridor.

In order to exploit the potential of these new super projects, let us turn these challenges into opportunities, harnessing the economic power and resources of these promoters, who have a vested interest in creating the transport infrastructure to support their projects.

### Recommendation 3

---

All boroughs and cities along the corridor should make a transportation plan a requirement for new development and create rules, guidelines and programs to incentivize developers to provide transportation solutions.

See the Parking and Transportation Demand Management (PTDM) Ordinance and the Vehicle Trip Reduction (VTRO) Ordinance from the city of Cambridge, Massachusetts ([www.cambridgema.gov/CDD/Transportation/fordevelopers/ptdm.aspx](http://www.cambridgema.gov/CDD/Transportation/fordevelopers/ptdm.aspx)).

## Recommendation 4

---

The ARTM must include in their Strategic Plan 2019–2021 (Plan des Initiatives de développement du transport collectif) a comprehensive mobility solution for the area. Minimally, they should: (1) Add a train station on the St-Jerome line at Décarie and Jean Talon that is connected to Namur metro; (2) Improve access to the Réseau express métropolitain (REM) either by rapid bus or extending the orange metro line to the REM at Bois Franc; (3) Improve access to the metro by making the STM bus routes more direct and efficient.

## Recommendation 5

---

Establish a *Décarie Corridor Smart Mobility Network*, comprised of elected officials, experts, developers and innovative solution providers, to explore and implement all the new technologies and ways to adopt intelligent traffic control management and car sharing solutions (co-voiturage). We want to move people to their destinations in faster and smarter ways, reducing the load on the roads. We need new ways of thinking about transport beyond road expansion and auto solo transit, turning the Décarie Corridor into a seedbed of transport innovation.

## Recommendation 6

---

Introduce new modern overpasses (from Westbury to Namur), underpasses, level crossings (at Clanranald between the Décarie Square and Hippodrome) and improve the existing Décarie crossings to allow all modes of transport ease of access across the railway tracks and road way barriers.

## Recommendation 7

---

The Royalmount Project needs to have an orientation on Décarie, tying into and improving its streetscape.

## Recommendation 8

---

The cycle and pedestrian experience needs to be improved along and across the Décarie Corridor, from the Métropolitain to Monkland.

## Recommendation 9

---

There is so much high-density residential in the area that needs to be counter-balanced with activities. We therefore question the benefit of adding a residential component to the Royalmount Project.

## Conclusion

---

It is evident that the Royalmount Project as well as all the others along the Décarie Corridor will inevitably have a negative impact on existing traffic congestion and thus the environment. However, these projects are happening and were in most cases already approved, so we need to take this opportunity to re-imagine transportation and introduce new modern, efficient ways of moving people, so that we can benefit from the economic boon this project and others offers the region.

## Annexes

---

Annex A : Overview of current and future developments along the Décarie Corridor

Annex B : Traverser Décarie : Une nouvelle stratégie de mobilité

# Annexe A

## APERÇU DES DÉVELOPPEMENTS PRÉSENTS ET FUTURS LE LONG DU CORRIDOR DÉCARIE ET FUTURS LE LONG DU CORRIDOR DÉCARIE



# CITÉ MIDTOWN

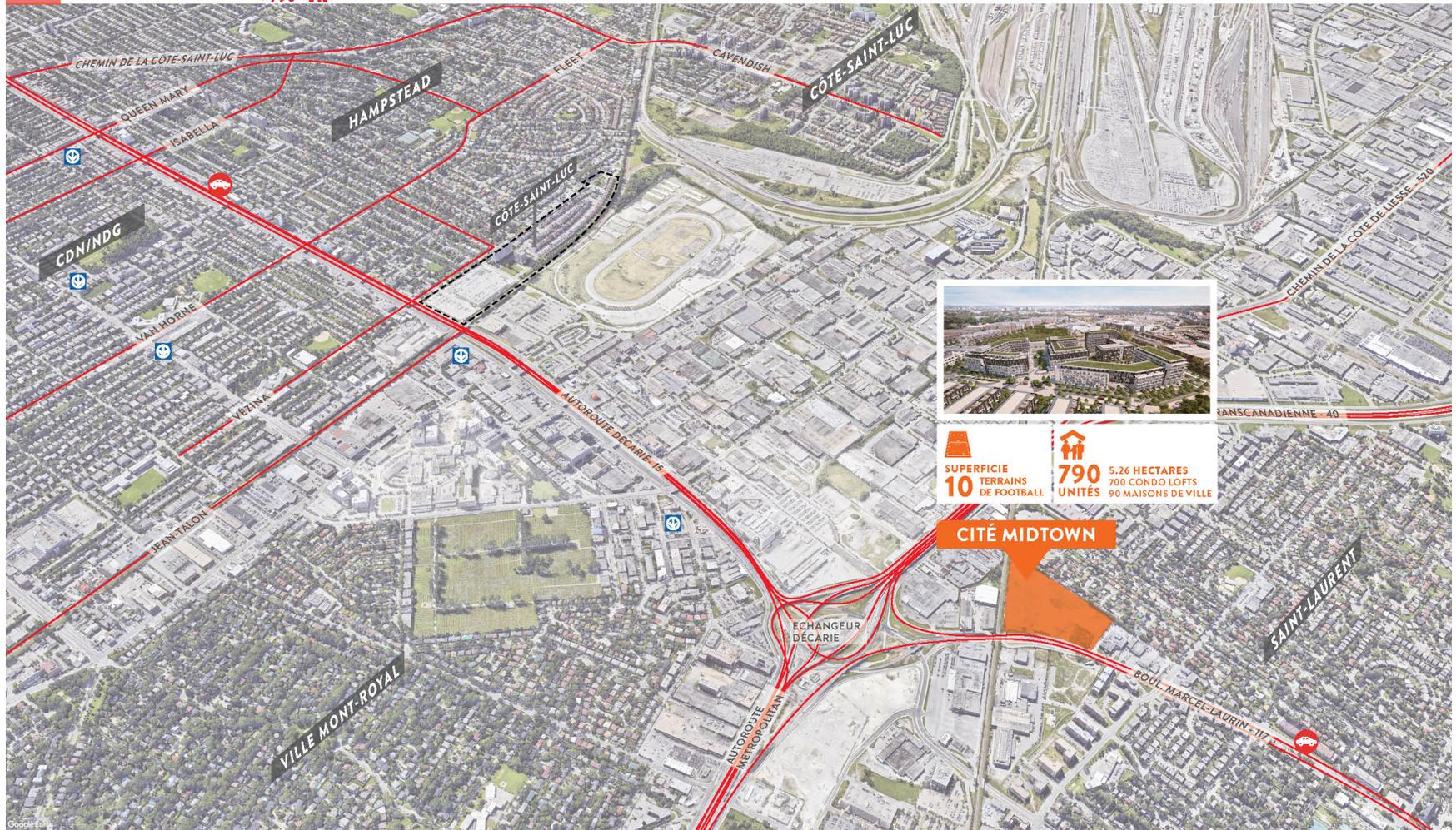
CUMULATIF SUPERFICIE (NB TERRAIN DE FOOTBALL)

+ 10



CUMULATIF NOMBRE D'UNITÉS

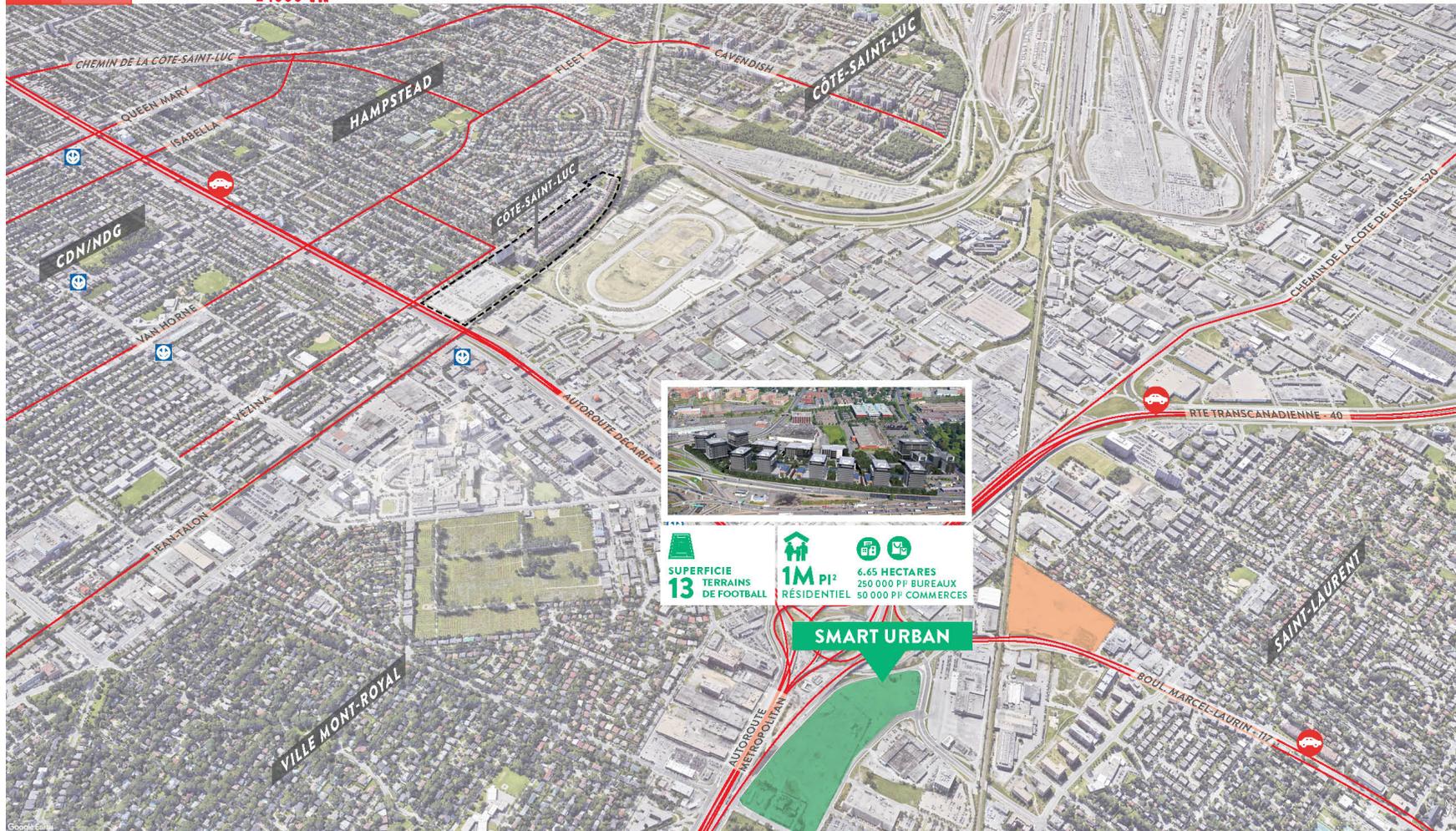
+ 790



# SMART URBAN SAINT-LAURENT

CUMULATIF SUPERFICIE (NB TERRAIN DE FOOTBALL) +13

CUMULATIF NOMBRE D'UNITÉS ± 1000





# LE TRIANGLE

CUMULATIF SUPERFICIE (NB TERRAIN DE FOOTBALL)

+ 43 

CUMULATIF NOMBRE D'UNITÉS

+ 2440 



# HIPPODROME

CUMULATIF SUPERFICIE (NB TERRAIN DE FOOTBALL)

+ 100

CUMULATIF NOMBRE D'UNITÉS

+ 8100 



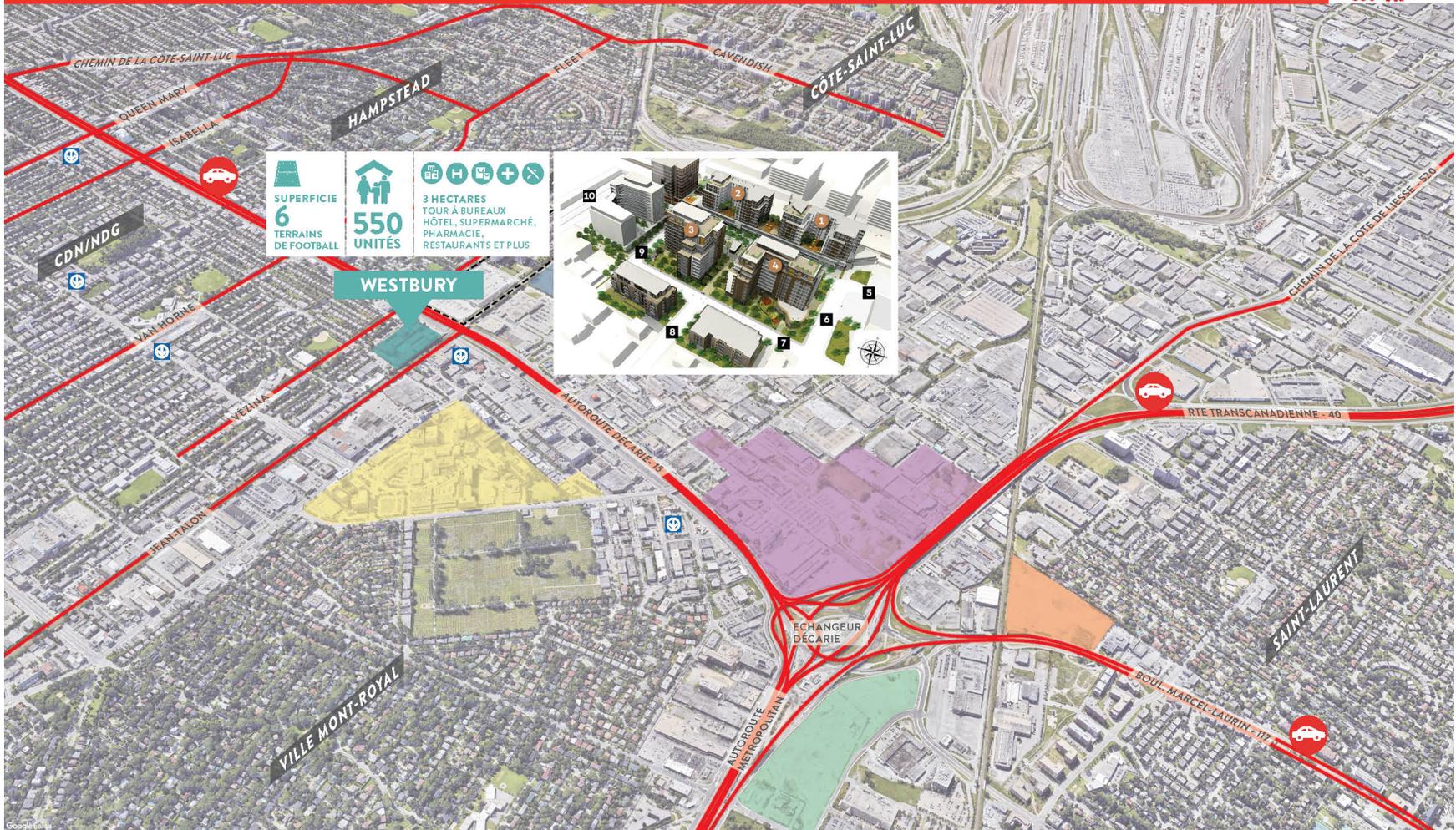
# WESTBURY

CUMULATIF SUPERFICIE (NB TERRAIN DE FOOTBALL)

+ 6

CUMULATIF NOMBRE D'UNITÉS

+ 550



# CARRÉ DÉCARIE

CUMULATIF SUPERFICIE (NB TERRAIN DE FOOTBALL)

+ 10

CUMULATIF NOMBRE D'UNITÉS

+ 700



## APERÇU DES DÉVELOPPEMENTS PRÉSENTS ET FUTURS LE LONG DU CORRIDOR DÉCARIE



## Traverser Décarie – Une nouvelle stratégie de mobilité

---

Mission : Développer une stratégie commune de transport pour le corridor Décarie pour améliorer l'accès et la mobilité pour les résidents actuels et futurs de l'ouest de Montréal

18 juin 2018

### Introduction

---

Tous les jours, de 10 000 à 15 000 voitures partent de Côte Saint-Luc vers d'autres destinations, principalement en empruntant le corridor Décarie que nous définissons comme le tronçon du boulevard Décarie compris entre Monkland et Côte-Vertu. Selon la dernière étude sur les transports de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), 73 % des déplacements des résidents de Côte Saint-Luc pour se rendre au travail se font en voiture. Ajoutez à cela les milliers de véhicules provenant des quartiers avoisinants de Saint-Laurent, de Mont-Royal, de la partie ouest de NDG, de Hampstead et de Montréal-Ouest qui empruntent aussi l'autoroute Décarie ou la traverse. La situation ne fera qu'empirer avec les projets de développement à venir pour les secteurs Namur-De la Savane et de l'hippodrome. Il faut déjà 30 à 45 minutes pour se rendre à une station de métro, un trajet qui devrait se faire en dix minutes.

Il est temps de s'attaquer au problème de front en misant sur une approche concertée et une pluralité de ressources et de partenaires. Le prolongement Cavendish n'est pas la solution miracle à ces problèmes et il faudra plutôt multiplier les initiatives, surtout à court et à moyen terme. Nous ne pouvons pas nous contenter de transférer de Décarie à Cavendish le trafic des voitures et des camions. C'est pourquoi, avant même que Cavendish soit prolongé, nous devons aborder les problèmes de mobilité du corridor Cavendish et adopter une stratégie globale de transport pour l'ensemble du secteur, dont les activités dépendent largement de ce corridor.

Le texte qui suit est une proposition en vue d'atténuer les problèmes de circulation, une voiture à la fois. Tout commence par la « sagesse des foules », avec une table ronde et des groupes de travail pour trouver de nouvelles idées. Il y aura ensuite un sommet où seront conviés les élus du centre-ouest de Montréal et leur personnel professionnel pour recommander les solutions optimales. Enfin, une fois qu'un plan aura été établi, des pressions seront exercées sur les organismes de transport et les paliers de gouvernement supérieurs pour aider à mettre en œuvre les stratégies.

Nous allons donc réunir les intervenants, déployer notre capital social et apporter des changements. Nous assumons notre part de responsabilité pour les voitures que nous mettons sur la route et nous voulons contribuer à régler les problèmes de circulation qui nuisent à la qualité de vie d'un si grand nombre de personnes dans cette partie de l'île de Montréal. Il nous faut mettre l'ouest de l'île dans la mire de

---

l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), organisme-cadre responsable de la gestion et de l’intégration du transport routier et du transport en commun dans le Grand Montréal.

L’été 2018 marquera le début d’un processus de transformation. Côte Saint-Luc sera l’hôte d’une série de tables rondes sur « Traverser Décarie ».

Nous inviterons d’abord les élus, puis les professionnels, et enfin la population à participer. Au fond, le problème à régler est simple : comment peut-on améliorer la mobilité de nos résidants et les aider à se rendre où ils veulent aller ? Pour la plupart d’entre eux, sortir de Côte Saint-Luc et des quartiers avoisinant le corridor Décarie c’est traverser une des autoroutes les plus congestionnées du pays. Nous visons à faire circuler les gens plus rapidement et de façon plus intelligente par tous les moyens de transport. Nous recherchons des technologies et des applications intelligentes pour propulser l’autopartage, le covoiturage et les programmes de navettes. Nous voulons aussi améliorer l’accès au métro en rendant plus directs et plus efficaces nos circuits d’autobus de la STM, et en veillant à ce que nos résidants aient accès aux trains de banlieue et éventuellement au REM (Réseau express métropolitain) par la ligne orange.

## Étape 1 – Table ronde des élus

---

La première étape du processus consiste à réunir les élus de Saint-Laurent, Mont-Royal, CSL, Hampstead, CDN-NDG et Montréal-Ouest, car il est primordial d’obtenir l’adhésion des responsables politiques pour assurer la réussite de ce plan. Nous ne pouvons pas agir ni faire pression sur les sociétés de transport en commun sans faire équipe avec nos partenaires et créer une vision commune. Le plan Namur-De la Savane (qui s’arrête à Vézina) ne couvre pas l’ensemble des problèmes du corridor Décarie jusqu’à Monkland au sud. Plusieurs des solutions à court terme pouvant améliorer la circulation du boulevard Décarie et permettre de le traverser nécessitent une collaboration concertée.

Cette rencontre est prévue pour le 20 juin 2018 et elle sera organisée par la conseillère Dida Berku et le maire Mitch Brownstein.

La réunion a pour objectif l’engagement dans un effort coordonné pour la recherche de solutions aux problèmes de circulation dans le corridor Décarie, ainsi que la production d’une déclaration d’intention en vue d’une stratégie de mobilité pour le corridor Décarie.

## Étape 2 – Table ronde des professionnels

---

Une fois la volonté politique affirmée, les professionnels de toutes les villes et arrondissements se rencontreront à leur tour pour trouver les solutions susceptibles d’améliorer la mobilité. Ce groupe comprendra les directeurs de l’ingénierie et le personnel technique, ainsi que des représentants des directions de la protection civile, de la police, et des membres de la direction municipale.

---

Leur mandat sera de s'attaquer aux défis qui se posent quand il s'agit de passer d'un côté à l'autre de Décarie. Par exemple :

Solutions à court terme pour améliorer :

- La circulation routière
- La gestion de la circulation aux intersections
- Le volume aux heures d'affluence
- La coordination avec la police
- La synchronisation des feux de circulation
- Les itinéraires alternatifs lors des fermetures et des congestions générées par les travaux de l'échangeur Turcot

Solutions à long terme :

- Planifier adéquatement les projets de développement (résidentiels et commerciaux) dans le secteur Namur-De la Savane
- Assurer un suivi avec le comité de coordination Namur-De la Savane (voir le rapport Aecom de mars 2018)
- Accélérer le projet du prolongement Cavendish
- Instaurer un service de tramway sur Jean-Talon et Cavendish (du Marché Jean-Talon à NDG)

## Étape 3 – Groupe de travail sur les solutions intelligentes

---

Un groupe de travail sur les solutions intelligentes sera mis sur pied afin d'explorer les nouvelles technologies et l'adoption de solutions intelligentes de contrôle et de gestion de la circulation et du covoiturage. Nous voulons que les gens puissent se déplacer et arriver à destination plus rapidement et de façon plus judicieuse, et réduire l'encombrement des routes. Les membres de ce groupe y participeront sur invitation seulement, et le groupe sera formé d'élus, de spécialistes et de fournisseurs de solutions novatrices. Voir le dernier rapport sur le covoiturage à Montréal « Covoiturage au Québec » à [http://bit.ly/covoiturage\\_au\\_quebec](http://bit.ly/covoiturage_au_quebec), ralliant différents organismes tels que covoiturage.ca, Netlift et Coop Carbone. Nous aimerions également demander conseil à des groupes de gestion du transport comme le « Centre de gestion des déplacements », MOBA, Voyagez futé, MTL Trajet, Concordia et l'École polytechnique de Montréal qui organisait récemment un séminaire sur la mobilité. Les villes ont besoin de créer une plateforme commune pour ces initiatives. Le groupe de travail se rencontrerait 2 ou 3 fois avant de s'ouvrir à la participation du public.

---

## Étape 4 – Groupe de travail sur le transport actif et le transport en commun

---

Ce groupe, formé d'élus et de membres du personnel, coordonnera son travail avec le Groupe de travail sur les solutions intelligentes, en se penchant sur le transport actif et le transport en commun. Il s'intéressera aux lignes d'autobus, aux pistes cyclables, aux accès piétonniers, etc.

Projets du groupe de travail à court terme :

- Améliorer les lignes de transport en commun en direction du Métro
- Améliorer l'accès au corridor Décarie pour les vélos et les piétons
- Établir des positions communes en ce qui concerne la STM et l'ARTM
- Proposer des services d'autobus ou de navette vers le secteur des hôpitaux
- Instaurer un service d'autobus rapide le long du corridor Décarie (comme celui du boulevard Pie IX)

Projets du groupe de travail à long terme :

- Formuler une stratégie de transport en commun pour le corridor Décarie et Namur-De la Savane avant que le nouveau développement soit approuvé.
- Proposer une station de train au Carré Décarie/Walmart à Jean Talon sur la ligne Saint-Jérôme
- Promouvoir le prolongement de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois Franc du REM

## Étape 5 – Sommet sur le transport dans le centre-ouest de Montréal

---

Dans un proche avenir, la Ville de Côte Saint-Luc aimerait organiser un Sommet sur le transport dans le centre-ouest de Montréal, pour présenter les idées proposées dans les tables rondes et en discuter. Les participants invités au Sommet seront des élus et des membres de la direction de Saint-Laurent, Mont-Royal, CSL, Hampstead, Montréal-Ouest et CDN-NDG, et d'autres de la Ville de Montréal, comme Eric Alan Caldwell. Des représentants de l'ARTM, de la STM et du Ministère des Transports seront aussi invités.

## Étape 6 – Lobbyisme auprès des agences de transport et du gouvernement du Québec

---

Après le Sommet, les élus des villes concernées se mobiliseront pour mettre au point une stratégie de lobbyisme auprès des organismes de transport et exerceront des pressions sur les ordres supérieurs de gouvernement pour les sensibiliser aux problèmes de la région.

---

**Documents à l'appui :**

Aecom Rapport final Piste de solutions juin 2018

Étude des besoins en transport et identification des pistes de solution pour NDLS Namur-De la Savane et ses abords.

Initiative Covoiturage au Québec [http://bit.ly/covoiturage\\_au\\_quebec](http://bit.ly/covoiturage_au_quebec) • Le potentiel du covoiturage courte distance au Québec

Statistiques sur l'utilisation de la voiture et l'utilisation du transport en commun sur le territoire de la CMM : <http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal/produits-statistiques/grand-montreal-en-statistiques/?t=4&st=42&i=832&p=201>