

CODIFICATION INTÉGRANT LES AMENDEMENTS QUI ONT ÉTÉ APPORTÉS LORS DES DÉLIBÉRATIONS ENTOURANT L'ADOPTION DE LA RÉOLUTION CG20 0719

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION DU 17 DÉCEMBRE 2020

MOTION DU MAIRE DE LA VILLE DE CÔTE SAINT-LUC CONCERNANT LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 2021-2030 DE L'ARTM

- 1 - L'Autorité régionale de transport métropolitain (« ARTM ») a pour mandat de planifier, financer, organiser et faire la promotion des services de transport collectif, soit les services réguliers et de transport adapté, sur le territoire de la grande région de Montréal;
- 2 - Le 27 octobre 2020, l'ARTM a lancé une grande consultation publique afin de finaliser son premier Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2030 (« PSD ») et identifier entre autres des priorités pour des projets structurants dans des corridors porteurs;
- 3 - Afin d'atteindre ses objectifs d'augmenter la part modale du transport collectif à 35 % d'ici 2030 et soutenir l'électrification des transports, le PSD a adopté six stratégies et plusieurs actions dont les premières sont :
 - a. Stratégie 1 : organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant;
 - b. Stratégie 2 : arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire; et
 - c. Action 2.2 : Soutenir la consolidation des grands pôles économiques par l'amélioration et le développement des réseaux de transport collectifs structurants;
- 4 - Ces orientations qui relèvent du PMAD de la CMM sont aussi reflétées dans le Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal (« Schéma »), soit de promouvoir le transport collectif et la mobilité durable au service des pôles d'activités économiques de l'île;
- 5 - Le secteur Namur-De la Savane (« NDLS ») situé au centre de l'île est un des six secteurs d'activités et de planification stratégique désignés par le Schéma en raison de l'importance des enjeux liés à sa transformation, à la superficie des terrains dont la vocation est à consolider ou à transformer et des projets d'infrastructures routières ou de transport collectif auxquels il est associé. (Budget PDI 2021-2030 Ville de Montréal);
- 6 - En plus des milliers d'emplois engagés par les commerces et industries du secteur, il y a des projets en développement ou en voie de développement qui ont déjà attiré des centaines de millions de dollars d'investissement, soient entre autres, les projets du Triangle et Westbury à CDN-NDG, le site du Square Decarie à Côte Saint-Luc, le projet du Royal Mount à Ville Mont Royal et le projet Cité Midtown à St Laurent. De plus, au cœur du NDLS on retrouve l'ancien Hippodrome qui est priorisé par l'administration municipale compte tenu de l'importante capacité d'accueil pour réaliser 6 000 logements, dont une part importante de logements sociaux et abordables et pour les familles;
- 7 - En mars 2019 dans la foulée de la consultation entourant le projet Royalmount, un groupe de travail présidé par la professeure Junca-Adenot a 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 pour 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;

- 8 - L'enjeu principal pour le secteur est la congestion routière et le Groupe de travail NDLS a donc conclu qu'afin d'améliorer la situation, il fallait désenclaver le secteur avec le prolongement du boulevard Cavendish, qui serait prioritairement réservé au transport collectif et 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;
- 9 - Les autres recommandations du Groupe de travail étaient de renforcer vigoureusement l'offre de transport collectif, d'évaluer l'opportunité d'ajouter deux gares pour le train de Saint-Jérôme à Clanranald et au chemin de-la-Côte-Saint-Luc, de créer une station multimodale desservant tous les moyens de transport rapide et actif, et de développer un cadre de référence intégré d'aménagement et de mobilité pour l'ensemble du secteur (Rapport du Groupe de Travail NDLS mai 2019);
- 10 -La Ville de Montréal et l'ARTM ont participé directement à ce Groupe de travail NDLS en tant que membres du comité directeur et membres du comité technique et ils ont appuyé les recommandations et actions proposées;
- 11 -L'ARTM a non seulement contribué directement aux 13 recommandations et 35 actions proposées dans le rapport du Groupe de travail NDLS, mais elle est aussi identifiée comme l'intervenante de premier plan pour la grande partie des actions (voir la liste de recommandations et actions proposées par le Groupe de Travail NDLS);
- 12 -Malgré ces recommandations qui ont été vigoureusement appuyées par la Mairesse de Montréal et Mme la Ministre, les quatre maires des villes et arrondissements concernés à savoir, les arrondissements CND-NDG et Saint Laurent, et Ville de Mont-Royal et Ville de Côte Saint-Luc, à ce jour, l'ARTM n'a pas donné suite à ces recommandations afin de diminuer la congestion et avancer la vision et planification d'ensemble du secteur;
- 13 -Le secteur NDLS au centre de l'île de Montréal ne figure même pas dans le PSD de l'ARTM sur la liste des projets structurants à l'étude ou prévus pour réalisation;
- 14 -Le 2 octobre 2019, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal de réaliser une consultation publique sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome;
- 15 -L'OCPM a mené une consultation exhaustive comprenant notamment des séances d'informations, des ateliers de concertation, un forum citoyen, des ateliers créatifs. Plus de 2 800 participations ont été enregistrées pendant les diverses étapes de la démarche. La commission a reçu et entendu 135 opinions et pris en considération les quelque 788 répondants au questionnaire en ligne;
- 16 -Le rapport de l'OCPM daté du 17 septembre 2020 et déposé au Conseil de la ville de Montréal, a réitéré et renforcé les recommandations du Groupe de travail NDLS à l'effet que l'ensemble des mesures en transport et mobilité devront être mises en action avant d'entreprendre le développement du quartier;
- 17 -En reconnaissant les contraintes et les défis du secteur en matière de transport, l'OCPM a spécifiquement mentionné le rôle important de l'ARTM dans la réalisation des projets structurants de transport collectif qui sont des conditions préalables pour le succès du projet Namur-Hippodrome comme pour le projet Royal Mount et pour tous les autres projets de développement du secteur qui prévoient introduire plus de 15000 nouveaux résidents dans le secteur au cours des prochaines 15 années;
- 18 -Dans la section du rapport de l'OCPM portant sur le transport et la mobilité, il est clairement indiqué que tout développement passe en premier par le transport et que rien ne peut se réaliser sans l'investissement en transport structurant;

19 -L'OCPM conclut qu'afin de promouvoir le développement du quartier il est impératif pour la Ville de poursuivre ses représentations auprès des instances de transport concernées, plus particulièrement l'ARTM;

20 -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.

- 21 -Suite à ces consultations, études et rapports, les maires des villes et arrondissements concernés par le projet Cavendish et sa connexité avec le NDLS ont demandé à la Ville de Montréal que toutes les études requises, y compris le scénario de tramway, soient avancées le plus rapidement possible, car l'ajout du tramway devraient être inclus dans le PSD de l'ARTM;
- 22 -De plus, il y a eu un changement de paradigme dans la planification et réorientation du projet Cavendish, notamment par l'avancement des objectifs suivants : Connecter les quartiers dans une perspective de transition écologique, en favorisant notamment la mobilité durable; Accorder une prépondérance aux investissements dans les transports collectif (TC) et actif (TA); Privilégier l'augmentation de l'offre de TC inter-quartiers et intra-quartiers notamment par l'introduction d'un éventuel tramway électrique dans le corridor Jean Talon Namur-Hippodrome Cavendish;
- 23 -Afin de renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant, l'ARTM a dressé dans son projet de PSD une liste de projets structurants (tramways, SRB ou autres) dans les corridors et secteurs de la région CMM où l'offre de services pourrait être renforcée et développée, tant dans les secteurs déjà construits qu'à consolider. (PSD page 85);
- 24 -Pour la période 2021-2030, près d'une quinzaine d'axes structurants sont désignés comme prioritaires par le PSD et plusieurs font déjà l'objet des études préalables à leur réalisation éventuelle. Le secteur NDLS et son corridor porteur ne figurent pas sur cette liste;
- 25 -Le succès des projets de requalification repose en majeure partie sur la capacité de l'ARTM et des autorités publiques à poser des gestes structurants afin d'améliorer la connectivité du quartier, de favoriser l'utilisation du transport collectif et de limiter les effets de l'arrivée de nouveaux ménages sur des axes routiers fortement congestionnés;
- 26 -Des milliards de dollars d'investissements privés sont prévus dans le secteur NDLS au cours des 15 prochaines années. Il s'agit d'un moment historique pour la métropole de mettre en pratique la transition d'un important secteur urbain auto centrique à un secteur mixte TOD;
- 27 -Alors que les autorités de transports souffrent d'un sous financement, le redéveloppement du secteur NDLS, offre une importante source de revenus fonciers qui pourra contribuer grandement au financement de projets futurs de transport collectif. C'est à travers de projets structurants comme ceux-ci que nous arriverons à attirer les investissements privés nécessaires pour financer le réseau de TC;
- 28 -Puisque l'ARTM est l'agence qui a la responsabilité et l'obligation d'adresser ces déficiences en transport et mobilité dans ce secteur vital au coeur de l'île, il est raisonnable de s'attendre que le corridor Jean Talon Namur- Hippodrome De la -Savane jusqu'à Cavendish soit inscrite dans la liste des projets structurants du PSD pour les 10 prochaines années;
- 29 -Si l'ARTM continue à faire défaut d'accorder la priorité à l'étude des besoins en transport dans le corridor Namur-Hippodrome De la Savane, le développement de tous les projets immobiliers incluant celui de l'hippodrome seront complètement freinés et la congestion continuera à s'aggraver;

Il est proposé par M. Mitchell Brownstein

appuyé par M. Philippe Roy
M. Éric Alan Caldwell

- 1 - que l'agglomération de Montréal donne suite aux recommandations des rapports du Groupe de Travail Namur- De la Savane et du rapport de l'OCPM sur le quartier Namur-Hippodrome visant à faire inclure le secteur NDLS dans les chantiers de grands projets de transport collectif de l'ARTM;
- 2 - que l'agglomération de Montréal demande à L'ARTM d'inclure le secteur NDLS et son corridor porteur Jean Talon Namur-Hippodrome De la Savane Cavendish sur la liste de projets structurants de transport collectif dans son plan stratégique 2021-2030 afin de mettre en place un plan de transport collectif interconnecté répondant aux besoins des résidents et usagers présents et futurs du secteur;
- 3 - que l'agglomération de Montréal demande à l'ARTM d'étudier dès 2021, en collaboration avec les équipes de la Ville de Montréal et les différentes parties prenantes, incluant les villes liées et la STM, la mise en place d'une desserte appropriée en transport collectif électrique structurant dans le secteur élargi de Namur-De la Savane, incluant l'axe du boulevard Cavendish (nord vers le pôle économique Côte-de-Liesse et sud vers le pôle économique Turcot Lachine-Est) et de proposer le mode approprié pour cette desserte dans le but d'obtenir un service convenable et efficace aux citoyens du secteur et de l'agglomération;
- 4 - que l'agglomération de Montréal demande à l'ARTM de définir la portée du service proposé et un tracé optimal en considérant les projets en transports collectifs en cour de réalisation et ceux dont l'étude est planifiée dans le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif déposé le 27 octobre dernier pour consultation publique.

Adopté à l'unanimité.

65.01