

**Mémoire présenté aux commissions permanentes du conseil municipal et du conseil d'Agglomération de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de Montréal**

Par la Ville de Côte Saint-Luc  
Les 22 et 29 août 2007

## Mémoire

1. PowerPoint
2. Résolution de la Ville de Côte Saint-Luc (9 juillet 2007)
3. Liste des annexes
4. Annexe 1 à annexe 11

**Mémoire présenté aux commissions permanentes du  
conseil municipal et du conseil d'Agglomération de la  
Ville de Montréal  
dans le cadre de la consultation sur le  
Plan de transport de Montréal**

**Urgence d'agir sur le projet de raccordement du boul. Cavendish**

Par la Ville de Côte Saint-Luc  
Les 22 et 29 août 2007

## **Mémoire de la Ville de Côte Saint-Luc**

- 1. PowerPoint
- 2. Résolution de la Ville de Côte Saint-Luc  
(9 juillet 2007)
- 3. Liste des annexes
- 4. Annexe 1 à annexe 11

## Sommaire

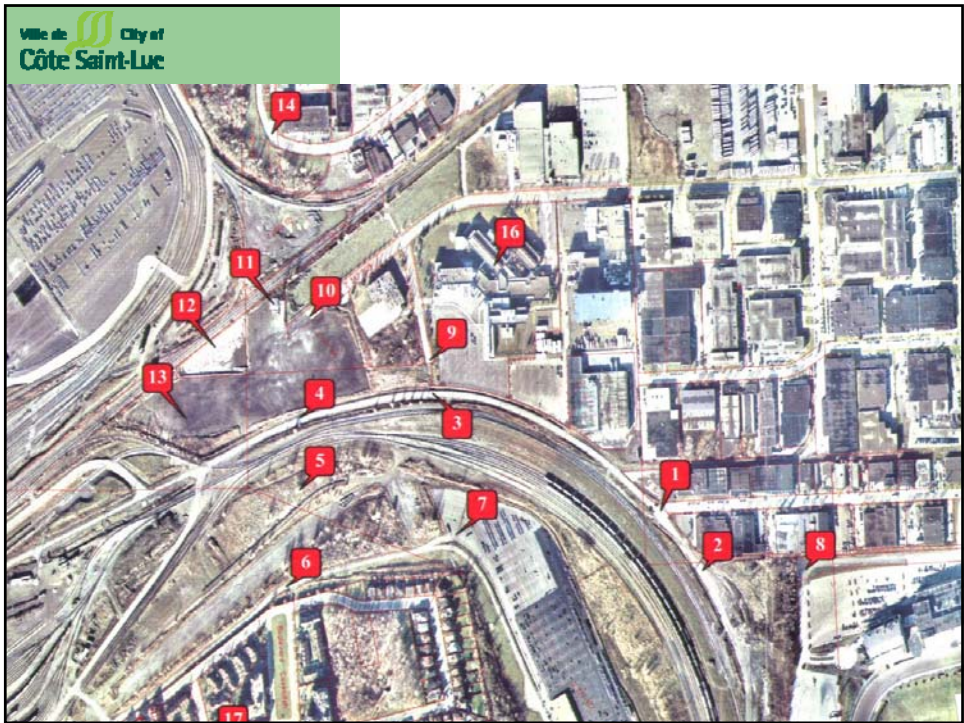
- Le plan de transport reconnaît le raccordement du boul. Cavendish comme une priorité dans son 18<sup>e</sup> chantier
- Cependant, le début du projet final a été reporté de plus de 10 ans (après 2017) par rapport à l'échéancier du Bureau de projet Cavendish (réalisation des travaux 2007-2012)
- Nous demandons la modification du plan de transport afin que soit respecté l'échéancier du Bureau de projet Cavendish (tel qu'établi en décembre 2004)

3

## Le projet de raccordement du boul. Cavendish

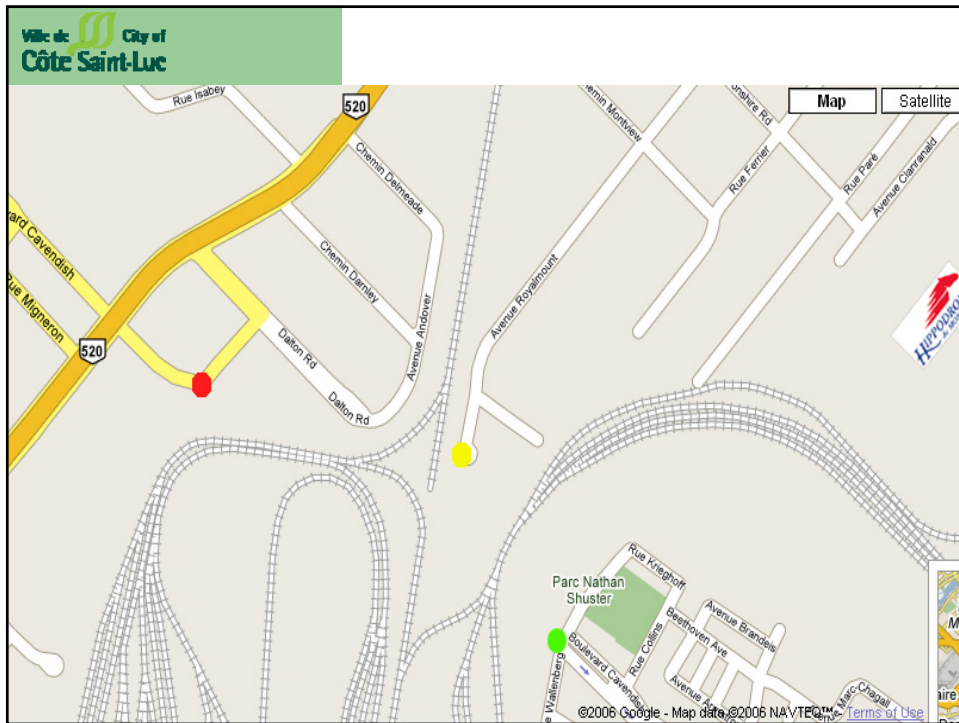
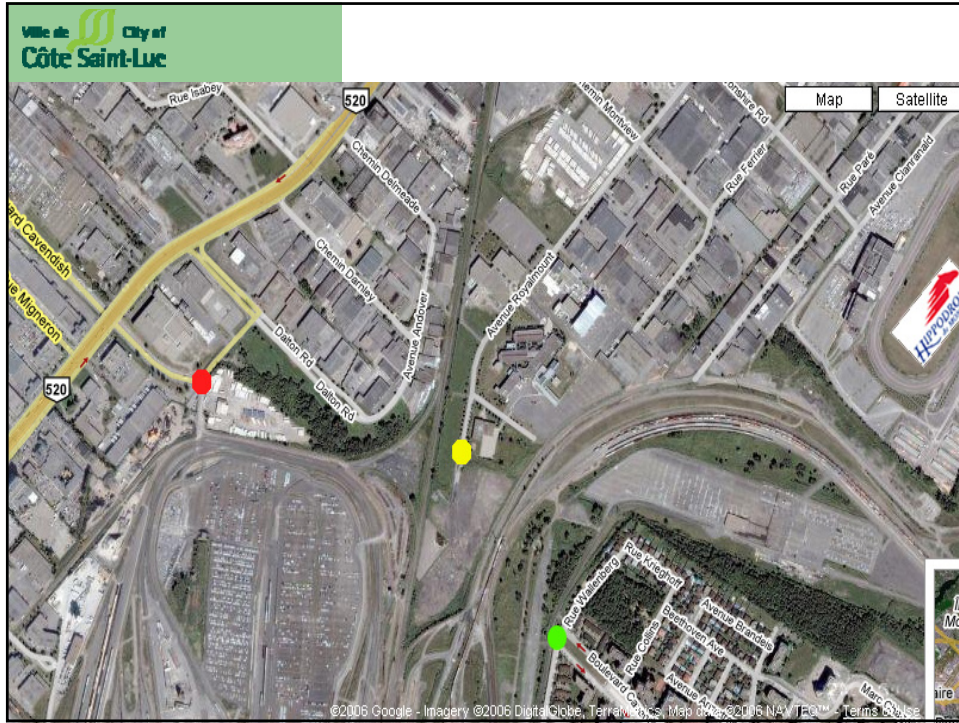
- Projet de construction de la route
- Objectifs
  - Création d'un lien nord-sud de Côte Saint-Luc à l'arrondissement Saint-Laurent
  - Création d'un lien est-ouest avec le boulevard Décarie / Royalmount / Jean-Talon)
- Tracé exact de la route
  - À déterminer en fonction des contraintes et des limites physiques du terrain
  - Des trois options analysées par le Bureau de projet, l'option optimale est évidente
  - Cavendish / Royalmount / Cavendish

4



**Identification des repères :**

- |   |   |
|---|---|
| 1 : Extrémité ouest de la rue Paré et entrée du Canadien Pacifique;   | 8 : Extrémité ouest de la rue Jean-Talon Ouest et espace vert à mettre en valeur; |
| 2 : Chemin de service du Canadien Pacifique et raccordement possible avec la rue Jean-Talon Ouest (pt 8);                             | 9 : Extrémité sud de la rue Paré dans sa section nord-sud;                        |
| 3 : Chemin de service du Canadien Pacifique et raccordement possible avec la rue Paré dans sa section nord-sud (pt 9);                | 10 : Extrémité ouest de l'avenue Royalmount et entrée du dépôt à neige;           |
| 4 : Chemin de service du Canadien Pacifique, axe de prolongement du boulevard Cavendish et voies ferrées à franchir;                  | 11 : Installation Hydro-Québec;   |
| 5 : Installation Hydro-Québec et axe de prolongement du boulevard Cavendish;  | 12 : Bassin de rétention;   |
| 6 : Chemin de service du Canadien Pacifique, axe de prolongement du boulevard Cavendish et proximité du territoire de Côte Saint-Luc; | 13 : Terrain du Canadien Pacifique et dépôt à neige Royalmount;                   |
| 7 : Entrée du «Receiving yard» et des terrains développables;   | 14 : Extrémité sud de la rue Dalton et espace vert à mettre en valeur;            |
|   | 15 : Extrémité sud du boulevard Cavendish dans Saint-Laurent;                     |
|   | 16 : Institut de la recherche en Biotechnologie (IRB);                            |
|   | 17 : Secteur résidentiel dans Côte Saint-Luc.                                     |





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

## Historique du projet

- Début des discussions préliminaires au milieu des années 60
- Études faites en 1981, 1988, 1992, 1995, 1996, 2000 (annexes 1 et 4)
- Entente de principe sur le projet avec le gouvernement du Québec en 2000
- Le projet est inclus dans le plan d'urbanisme de l'île de Montréal en 2004, secteur de planification détaillée 4.13 (annexe 3)
- Bureau de projet créé en décembre 2004 par résolution du conseil de Montréal pour étudier et préparer des propositions (annexe 4)
- Financement autorisé de 5 M\$ pour le Bureau de projet Cavendish

10

## Plan d'urbanisme 2004, Ville de Montréal

- Secteur de planification détaillée 4.13  
« Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest »
- Chapitre 5 – Côte Saint-Luc Orientations générales (annexe 3)

- Densifier et intensifier 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
- Parachever le réseau routier
  - Raccordement du boul. Cavendish « est le plus important lien considéré »

11

## Sommet 2002 (annexe 2)

- Atelier 1.4 : Le développement des infrastructures stratégiques de transport
  - « Enfin, le ministre [Serge Ménard] mentionne que la réalisation du lien Cavendish fait partie du plan d'action conclu entre Montréal et le gouvernement du Québec... »

12

## Rapport de la Commission de la Sécurité publique, de l'agglomération de Montréal, 21 juin 2007

- « De plus, la population de [Côte Saint-Luc] compte:
- La plus grande proportion de personnes âgées au Québec
  - Les citoyens qui ont besoin d'être sécurisés [...]
  - Enfin, cette ville a la particularité d'être enclavée en raison des voies ferrées qui l'encerclent et forment ainsi les barrières géographiques » (extraits du rapport, annexe 11, page 7)

13

## Bureau de projet

- *Bureau de projet – Boulevard Cavendish*
- Créé en décembre 2004, résolution de la Ville de Montréal (annexe 4)
- Dirigé par la Chef de projet Chantal Aylwin et le Directeur technique Benoit Champagne
- Mandat :
  - Collecte de données
  - Études de simulations
  - Études d'impacts sur l'environnement
  - Études de faisabilité sur les tracés potentiels
  - Présentation de recommandations
- Membres :
  - Équipe de conception
  - Équipe de gestion
  - Ingénieurs

14



## Bureau de projet

- Partenaires :
  - Côte Saint-Luc
  - Ville Mont-Royal
  - Saint-Laurent
  - CDN-NDG
  - Canadien Pacifique (CP)
  - Canadien National (CN)
  - Société de transport de Montréal (STM)
  - Ministère des Transports du Québec
  - Hydro-Québec
  - *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)*
  - Ville de Montréal

15

## Échéancier du Bureau

Définition du mode de financement	Octobre 2004
Octroi du mandat de gestion de projet et de concept définitif	Janvier 2005
Approbation du concept préliminaire et dépôt de l'avis de projet au ministère de l'Environnement	Sept. 2005
Approbation du concept définitif	Octobre 2006
Acquisition et début des travaux préparatoire	Avril 2007
Finalisation de l'étude d'impact sur l'environnement	Mai 2007
Conception et réalisation des travaux	2007 à 2012

16

(Règlement : Annexe 4)

## Réalisations du Bureau de projet à date

- Sept. 2005 – Dépôt de l'Avis du projet avec le ministère de l'Environnement du Québec (annexe 1)
- 2005 à 2006 – Développement du concept préliminaire et consultation avec les partenaires
- Juin 2006 – Analyse et proposition du scénario (annexe 10)
- Oct. 2006 – Côte Saint-Luc tient une consultation publique
- Mi-fin 2006 – Comité exécutif saisi des recommandations du Bureau de projet
- Mai 2007 – Suspension des travaux du Bureau de projet lors du dépôt du Plan de transport

17

## Avantages pour Côte Saint-Luc

- Offrir de nouvelles issues, nord, est et ouest de l'île
- Augmenter la sécurité du secteur enclavé par les viaducs Cavendish et Westminster
- Favoriser le développement du Mail Cavendish et du centre-ville
- Réduire le temps de réponse des services d'urgence
- Permettre un meilleur accès au métro

18

## Avantages pour la Ville de Montréal

- Soutenir le développement économique du secteur et quartiers limitrophes
- Selon projection de 2004, Revenus de taxes foncières de plus de 51 M \$ (annexe 4)
- Accroître l'utilisation des modes de transport collectifs et actifs (marche et vélo)



## Avantages pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges / NDG

- Créer de nouveaux accès aux secteurs enclavés de l'Hippodrome et de la Cité scientifique, et en favoriser le développement
- Réduire la circulation de transit dans le secteur Snowdon (Décarie / Vézina / Macdonald) et soulager congestion le long de Décarie / Jean-Talon

21

## Avantages pour la Ville Mont-Royal

- Redynamiser et accroître la valeur du secteur industriel / Jean-Talon, Paré, Ferrier, et Royalmount à l'ouest du boul. Décarie
- Faciliter le recrutement de la main-d'œuvre dans le secteur
- Améliorer la desserte de transport en commun

22

## Avantages pour Saint-Laurent

- Favoriser le potentiel de développement du centre de commerce et d'affaires de l'arrondissement
- Mettre en valeur le développement résidentiel Bois-Franc et Nouveau-Saint-Laurent
- Redynamiser et accroître la valeur du secteur industriel en lien direct avec le parc industriel de Ville Mont-Royal
- Faciliter le recrutement de la main-d'œuvre dans le secteur
- Améliorer la desserte de transport en commun

23

## Intérêts de la Société de transport de Montréal

- Améliorer le transport en commun vers les parcs industriels de Ville Mont-Royal et Saint-Laurent
- Donner aux résidants de l'ouest de l'île un meilleur accès au métro / Namur / De la Savane / Du Collège / Côte-Vertu
- Améliorer le transport en commun dans le secteur enclavé résidentiel de Côte Saint-Luc / NDG / Montréal-Ouest

24

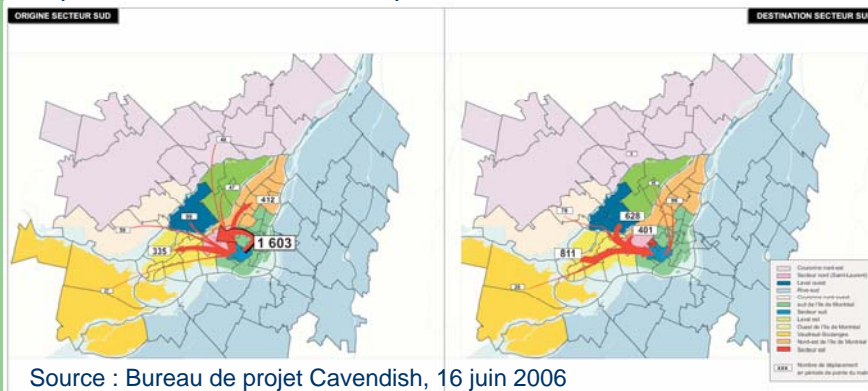
## Retombées économiques

- Revenus de taxes foncières annuelles de plus de 51M\$ selon sommaire décisionnel déc. 2004 (annexe 4)
- Développer le secteur de l'Hippodrome et de la Cité scientifique (commercial / résidentiel)
- Développer le Corridor Cavendish entre CSL / NDG et Saint-Laurent afin de promouvoir de nouveaux centres d'activités commerciales
- Revitaliser le Mail Cavendish et le développement du centre-ville de Côte Saint-Luc (revenus d'impôts fonciers pour l'Agglomération et Côte Saint-Luc grâce aux investissements potentiels de plus de 30 M\$)
- Meilleur accès au secteur ouest de l'île (Côte Saint-Luc, NDG et Saint-Laurent)

25

## Analyse de circulation

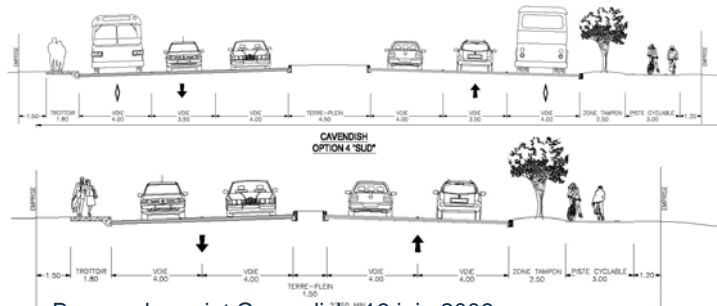
- Circulation à la période de pointe du matin (destination nord et sud)



26

## Analyse et proposition : profil routier

- Différentes configurations des voies
- Pistes cyclables protégées



27

Source : Bureau de projet Cavendish, 16 juin 2006

## Avantages pour l'environnement et transport collectif

- Présentement, la desserte de transport collectif est difficile à cause du manque de continuité du réseau routier, ce qui a pour effet :
  - D'augmenter les distances et les temps de déplacement
  - D'augmenter les émissions polluantes et la congestion sur cette partie du réseau autoroutier
- Le prolongement du boul. Cavendish entraînera :
  - Des gains appréciables en temps de déplacement
  - Une diminution de la pollution atmosphérique
  - De nouveaux liens d'autobus directs avec les stations Namur, De la Savane, Du Collège et Côte-Vertu
  - Meilleure desserte en transport public, d'où une utilisation accrue

28

## Transport actif

- En ce moment, il n'existe aucune infrastructure dédiée au transport actif comme la marche et le vélo
- La mise en place d'infrastructures dédiées permettrait d'offrir un mode de transport alternatif favorisant le bien-être physique et l'environnement
- La piste cyclable Cavendish sera raccordée au réseau de pistes cyclables de l'île de Montréal (voir Figure C, p. 22, Plan de Transport, 2007)

29

## Financement

- Il existe plusieurs moyens créatifs permettant de financer le projet de 140 M\$
- Coûts élevés dus à la présence des cours de triages (Taschereau et St. Luc) et des chemins de fer CN, CP
- Obtenir de Québec une modification au régime fiscal généreux consenti aux compagnies de chemin de fer en 1992
- Imposer les taxes foncières à 100 % au lieu de 40 % (pouvant générer plus de 4 M\$ par année des deux cours de triage)
- Diriger les nouveaux revenus d'impôts fonciers au financement du projet Cavendish

30



## Prochaines étapes

- Rapport des commissions (Sept. 2007)
- Adoption des recommandations par les conseils de ville et d'agglomération (Nov. 2007)
- Adoption par le conseil d'agglomération du nouveau plan de transport incluant en priorité le projet du raccordement du boul. Cavendish (Nov. 2007) (0 à 5 ans)
- Recommandation d'un tracé (Déc. 2007)
- Étude d'impacts sur l'environnement et audiences du BAPE (2007 à 2008)
- Plan final (2008)
- Plans et devis (2009)
- Appel d'offres (2009)
- Construction (2009 à 2012)

31

## Conclusion

- Recommander à l'Agglomération de Montréal d'inscrire le projet de raccordement Cavendish/Royalmount/Cavendish dans les projets prioritaires du Plan de transport à réaliser au cours des cinq (5) prochaines années, afin que les travaux soient complétés au plus tard en 2012 tel que prévu à l'échéancier initial adopté par le conseil de la Ville de Montréal en décembre 2004
- Recommander à la Ville et à l'Agglomération de Montréal de s'assurer de la continuité des travaux du Bureau de gestion du projet Cavendish selon leur mandat initial
- Recommander au Comité exécutif de la Ville de Montréal de faire le suivi des rapports, études et concepts proposés par le Bureau de projet à ce jour et de consulter les villes et arrondissements et autres partenaires au projet dans les 60 prochains jours

32

**C A N A D A**  
**PROVINCE OF QUEBEC**  
**CITY OF CÔTE SAINT-LUC**

**EXTRACT FROM THE MINUTES OF THE REGULAR MEETING OF THE CITY COUNCIL HELD ON MONDAY, JULY 9, 2007, AT 5801 CAVENDISH BOULEVARD, CÔTE SAINT-LUC, AT 8:00 P.M.**

---

070730

**RESOLUTION RE EXTENSION OF CAVENDISH BOULEVARD AND THE CITY OF MONTREAL TRANSPORT PLAN**

---

WHEREAS the goal of the Cavendish extension project is to complete the road network in the Decarie/Cavendish/Jean-Talon West sector by the creation of North-South and East-West connections in order to improve accessibility to, from and within this sector for all means of transport and to ensure that the traffic conditions are conducive to the economic prosperity and well-being of residents, as it appears in the project proposal submitted to the Ministry of Environment and Parks in September 2005;

WHEREAS the project to link Cavendish in the City of Côte Saint-Luc to Cavendish in the Borough of Saint-Laurent was clearly defined as a priority project at the Montreal Summit in 2002, as it appears in the Preliminary Montreal Summit's 2002 Profile;

WHEREAS the City of Montreal's Urban Plan adopted in 2004 also favoured the creation of new connections in the axis of Cavendish Boulevard, in the Hippodrome and "Cité Scientifique" sector, in order to emphasize and open up this important employment sector, as is described in item 4.13 of the City of Montreal Urban Plan entitled "Decarie/Cavendish/Jean-Talon West";

WHEREAS the inclusion of the Cavendish Extension project in the former Montreal Urban Community's Urban Development Plan indicated the Government's will to proceed with this project in the early 1980's, as appears in the project proposal presented to the Ministry of Environment and Parks in September 2005;

WHEREAS since the 1990s, and more particularly from 1998 to 2004, the City of Montreal Municipal Council and Executive Committee of the City of Montreal mandated the Urban Planning Department, the Infrastructure Department and the Financial Department, as well as expert firms, in order to study and coordinate the completion of the Cavendish/Cavendish link, and to follow up with the Minister of Transport and the municipalities concerned, namely Côte Saint-Luc, Mount-Royal and Saint-Laurent, as appears in previous decisions referred to in Sommaire D cisionnel 104 345 4001 tabled at the City Council meeting of December 14, 2004;

WHEREAS on December 14, 2004, the City Council of Montreal adopted a resolution enacting a loan by-law authorizing the financing of \$5,000,000 for the creation of the Project Bureau managing the Cavendish Extension Project with the mandate to complete the precise following schedule:

CERTIFIED TRUE EXTRACT

---

M<sup>o</sup> Jonathan Shecter, LL.B.  
Director of Legal Services and City Clerk

**C A N A D A**  
**PROVINCE OF QUEBEC**  
**CITY OF CÔTE SAINT-LUC**

**EXTRACT FROM THE MINUTES OF THE REGULAR MEETING OF THE CITY COUNCIL HELD ON MONDAY, JULY 9, 2007, AT 5801 CAVENDISH BOULEVARD, CÔTE SAINT-LUC, AT 8:00 P.M.**

---

Financing Methods	October 2004
Granting of a mandate for the project management and final concept of the project	January 2005
Approval of the preliminary concept and submission of the project proposal to the Ministry of Environment	September 2005
Approval of the final concept	October 2006
Acquisition and start of preparatory works	April 2007
Completion of the environmental impact study	May 2007
Design and completion of the work	2007 to 2012

as appears from the Schedule and Action Plan according to the mandate referred to in the Sommaire décisionnel 104 345 4001 tabled at the City Council meeting of December 14, 2004;

WHEREAS the Project Bureau fulfilled its mandate and prepared the studies and proposal and reports according to their schedule, and they went on to present preliminary designs about which they consulted the City of Côte Saint-Luc and other bodies;

WHEREAS, despite the mandate of the Project Bureau and the participation and implication of the City of Côte Saint-Luc and all the partners and parties partaking in the project, namely the City of Côte Saint-Luc, the Town of Mount-Royal, the borough of Saint-Laurent, the borough of Côte-Des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, the Ministry of Transport of Québec, la Société de transport de Montréal and the Canadian Pacific Railway Company, the City of Montreal announced in May 2007 its proposed new Transport Plan which delays the Cavendish-Cavendish link until after 2017, as appears from the Transport Plan page 148;

WHEREAS this announcement was made without any consultation with neighbouring municipalities or Montreal boroughs or recognition of the needs and perspectives of the parties concerned;

WHEREAS, following the announcement of this decision, the Project Bureau slowed down its work;

WHEREAS the problems of recurring traffic congestion (for example, at Jean-Talon and Décarie), which result from being landlocked and surrounded by the train tracks as well as other geographic barriers, infringe upon the free circulation of vehicles including public transport and considerably limit the possibilities of economic development in the sector;

WHEREAS the Cavendish link will greatly improve services in terms of public transportation and active transportation between the various hubs of activities in that sector;

WHEREAS there would be an improvement to the environment such as a reduction of pollutants and greenhouse gases by the reduction of travel distances and travel time for commuters;

CERTIFIED TRUE EXTRACT

---

M<sup>e</sup> Jonathan Shecter, LL.B.  
Director of Legal Services and City Clerk

**C A N A D A**  
**PROVINCE OF QUEBEC**  
**CITY OF CÔTE SAINT-LUC**

**EXTRACT FROM THE MINUTES OF THE REGULAR MEETING OF THE CITY COUNCIL HELD ON MONDAY, JULY 9, 2007, AT 5801 CAVENDISH BOULEVARD, CÔTE SAINT-LUC, AT 8:00 P.M.**

---

WHEREAS the delay of the Project to link Cavendish would consequently obligate the ordering of new studies which would incur supplementary costs;

It was

MOVED BY COUNCILLOR STEVEN ERDELYI  
SECONDED BY COUNCILLOR MITCHELL BROWNSTEIN

AND RESOLVED:

“TO MANDATE the City of Côte Saint-Luc to table a report at the “Permanent Commission of the Agglomeration Council on Environment, Transport and Infrastructure”, at its meeting of August 29th, 2007, requesting that the City of Montreal respect the mandate and the schedule submitted in December 2004 to the Project Bureau on the Cavendish Boulevard Extension and continue to finance the project according to the approved schedule;

TO REQUEST that the Permanent Commission of the Agglomeration Council on Environment, Transport and Infrastructure recommend to the agglomeration of Montreal that the Cavendish-Cavendish Project be prioritized in the next five (5) years, so that the work is completed by 2012 as per the original plan, and to modify its schedule as well as the detailed costs of the projects of the Transport Plan accordingly;

TO REQUEST that the agglomeration of Montreal prioritize the Cavendish-Cavendish Project in the next five (5) years, so that the work is completed by 2012 as per the original plan, and to modify its schedule as well as the detailed costs of the projects of the Transport Plan accordingly;

TO REQUEST that the agglomeration of Montreal ensures the continuation of work by the Project Bureau on the Cavendish Extension, and that it ensures that the various decision-making governmental bodies prioritize the financing of this project, so as to include the project in the Canada-Quebec Infrastructure Program;

TO REQUEST that the Executive Committee of the City of Montreal divulge all the reports, studies and concepts proposed by the Project Bureau to date, and consult the neighbouring municipalities and boroughs and participating partners to the project within the next 60 days;

THAT this resolution be tabled at the “*Commission Permanente*” of the Agglomeration Council on the Environment, Transport, and Infrastructure; and be sent to the City of Montreal and to all of the boroughs and all of the cities on the Island of Montreal, as well as to the Quebec Ministry of Transport, the STM and the Canadian Pacific Railway Company.”

CARRIED UNANIMOUSLY

CERTIFIED TRUE EXTRACT

---

M<sup>e</sup> Jonathan Shecter, LL.B.  
Director of Legal Services and City Clerk

**CANADA**  
**PROVINCE DE QUÉBEC**  
**VILLE DE CÔTE SAINT-LUC**

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SESSION ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL, TENUE LE LUNDI 9 JUILLET 2007, AU 5801, BOULEVARD CAVENDISH, CÔTE SAINT-LUC, À 20 H 00**

---

070730

**RÉSOLUTION RELATIVEMENT AU PROLONGEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH ET AU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

---

Attendu que l'objectif du projet de raccordement du boulevard Cavendish est de compléter le réseau routier du secteur Décarie/Cavendish/Jean-Talon Ouest par la création de liens nord-sud et est-ouest dans le but d'améliorer l'accessibilité au secteur, pour y entrer, en sortir et y circuler, par tous les modes de transport, et d'assurer des conditions de circulation propices à la prospérité économique et au bien-être des résidents, tel qu'il est mentionné dans l'Avis de projet présenté au Ministère de l'Environnement et des Parcs en septembre 2005;

Attendu que le projet de raccorder le boulevard Cavendish dans la Ville de Côte Saint-Luc à Cavendish dans l'arrondissement de Saint-Laurent a été clairement défini comme projet prioritaire lors du Sommet de Montréal en 2002, tel qu'il appert dans le Profil préliminaire du Sommet de Montréal 2002;

Attendu que le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, adopté en 2004, favorise également la création de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité scientifique », afin de mettre en valeur et de désenclaver cet important secteur d'emplois, tel qu'il est décrit au point 4.13 du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal intitulé « Décarie/Cavendish/Jean-Talon » du Plan d'urbanisme;

Attendu que l'inscription du projet de raccordement du boulevard Cavendish au schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal témoigne de la volonté des instances gouvernementales d'aller de l'avant avec ce projet dès le début des années 1980, tel qu'il est mentionné dans l'Avis de projet présenté au Ministère de l'Environnement et des Parcs en septembre 2005;

Attendu que depuis les années 90s, et plus particulièrement entre 1998 à 2004, le Conseil de la Ville de Montréal et le Comité exécutif de la Ville de Montréal ont mandaté le Service de l'urbanisme, le Service des infrastructures et le Service des finances, ainsi que des firmes d'experts, afin d'étudier et de coordonner la réalisation du projet de lien Cavendish/Cavendish et de faire le suivi avec le ministère des Transports et les municipalités affectées, soit Côte Saint-Luc, Mont-Royal et Saint-Laurent, tel qu'il appert dans les décisions antérieures du Sommaire décisionnel 104 345 4001 déposé au conseil de ville du 14 décembre 2004

Attendu que le Conseil de la Ville de Montréal a adopté par résolution, en date du 14 décembre 2004, un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M \$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish avec un mandat et un échéancier précis, à savoir :

EXTRAIT CONFORME

**C A N A D A**  
**PROVINCE DE QUÉBEC**  
**VILLE DE CÔTE SAINT-LUC**

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SESSION ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL, TENUE LE LUNDI 9 JUILLET 2007, AU 5801, BOULEVARD CAVENDISH, CÔTE SAINT-LUC, À 20 H 00**

---

Définition du mode de financement	octobre 2004
Octroi du mandat de gestion de projet et de concept définitif	Janvier 2005
Approbation du concept préliminaire et dépôt de l'avis de projet au ministère de l'Environnement	Septembre 2005
Approbation du concept définitif	Octobre 2006
Acquisition et début des travaux préparatoires	Avril 2007
Finalisation de l'étude d'impact sur l'environnement	Mai 2007
Conception et réalisation des travaux	2007 à 2012

tel qu'il appert dans le calendrier et le plan d'action selon le mandat inscrit dans le Sommaire décisionnel 104 345 4001 déposé au conseil de ville du 14 décembre 2004;

Attendu que le Bureau de projet a bien rempli son mandat et préparé les études et les avis et rapports selon l'échéancier prévu et que le Bureau a déposé des plans préliminaires qui ont fait l'objet de consultations auprès de la ville de Côte Saint-Luc et d'autres instances;

Attendu que, malgré le mandat du Bureau de projet et la participation et l'engagement de la Ville et de tous les partenaires et parties prenantes au projet, à savoir, la Ville de Côte Saint-Luc, la Ville de Mont-Royal, l'arrondissement Saint-Laurent, l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, le Ministère des Transports du Québec, la Société de transport de Montréal, et la compagnie de Chemins de fer du Canadien Pacifique, la Ville de Montréal a annoncé, en mai 2007, son nouveau projet de Plan de Transport qui repousse le raccordement Cavendish-Cavendish jusqu'après 2017; tel qu'il appert dans le Plan de transport, à la page 148;

Attendu que cette annonce a été faite sans aucune consultation avec les municipalités avoisinantes ou les arrondissements de Montréal, ni reconnaissance des besoins et attentes des partenaires affectés;

Attendu que suite à l'annonce de cette décision, le Bureau de projet a effectivement ralenti ses travaux;

Attendu que les problèmes de congestion récurrente (par exemple à Jean-Talon et Décarie) qui résulte des conditions d'enclavement par les voies ferrées et des barrières géographiques nuisent à la libre circulation des véhicules et du transport en commun et limitent considérablement les possibilités de développement économique du secteur;

Attendu que la desserte du transport en commun et du transport actif entre les différents pôles d'activités de ce secteur sera grandement améliorée par le raccordement du boulevard Cavendish;

Attendu qu'il y aura une amélioration de l'environnement et une réduction des polluants et des gaz à effet de serre par la diminution des distances de déplacements et des temps de parcours de véhicules.

EXTRAIT CONFORME

**C A N A D A**  
**PROVINCE DE QUÉBEC**  
**VILLE DE CÔTE SAINT-LUC**

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SESSION ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL, TENUE LE LUNDI 9 JUILLET 2007, AU 5801, BOULEVARD CAVENDISH, CÔTE SAINT-LUC, À 20 H 00**

---

Attendu que le retard du projet de raccordement de Cavendish aurait pour conséquence d'obliger à commander de nouvelles études qui se traduiraient par des coûts supplémentaires;

Il fut

PROPOSÉ PAR LE CONSEILLER STEVEN ERDELYI  
APPUYÉ PAR LE CONSEILLER MITCHELL BROWNSTEIN  
ET RÉSOLU:

«De mandater la Ville de Côte Saint-Luc pour déposer un rapport à la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures siégeant le 29 août 2007 demandant que la Ville de Montréal respecte le mandat et l'échéancier donnés en décembre 2004 au Bureau de Projet sur le prolongement du boulevard Cavendish et continue de financer ce projet selon le calendrier adopté;

De demander que la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures recommande à l'agglomération de Montréal que le projet Cavendish-Cavendish soit priorisé dans les cinq (5) prochaines années, afin que les travaux soient complétés d'ici 2012 selon le plan original, et de modifier son calendrier ainsi que les coûts détaillés des projets du Plan de Transport en conséquence;

De demander que l'agglomération de Montréal priorise le projet Cavendish-Cavendish pour les cinq (5) prochaines années, afin que les travaux soient complétés d'ici 2012 selon le plan original, et de modifier son calendrier ainsi que les coûts détaillés des projets du Plan de Transport en conséquence;

De demander que l'agglomération de Montréal assure la continuité des travaux du Bureau de Projet sur le prolongement du boulevard Cavendish et priorise le financement de ce projet auprès des instances gouvernementales afin d'inclure ce projet dans les programmes d'infrastructures Canada — Québec;

De demander que le Comité exécutif de la Ville de Montréal divulgue tous les rapports, études et concepts proposés par le Bureau de projet à ce jour et qu'il consulte les municipalités et arrondissements voisins et les partenaires au projet dans les 60 prochains jours;

QUE cette résolution soit déposée devant la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures; et qu'elle soit transmise à la Ville de Montréal et à tous les arrondissements et toutes les villes de l'île de Montréal, ainsi qu'au Ministère de Transport du Québec, à la STM et à la Compagnie de Chemins de fer Canadien Pacifique.»  
ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

EXTRAIT CONFORME

## LIST DES ANNEXES

**Au soutien de la résolution de Côte Saint Luc en date du 9 juillet 2007 et au soutien du mémoire de Côte Saint-Luc RELATIVEMENT AU PROLONGEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH ET AU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

---

## LIST OF ANNEXES

**In support of the resolution of Côte Saint Luc, dated July 9, 2007 and in support of the brief of Côte Saint-Luc RE THE EXTENSION OF CAVENDISH BOULEVARD AND THE CITY OF MONTREAL TRANSPORT PLAN**

**Annexe- 1** Avis de Projet de raccordement du Boulevard Cavendish à Montréal / Project Notice to link Cavendish Boulevard in Montreal September 2005;

**Annexe- 2** Extraits du Sommet de Montréal 2002 / Extracts Montreal Summit 2002 ;

**Annexe- 3** Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal 2004, Secteur de Planification Détaillée 4.13 et Chapitre 5 Arrondissement Côte Saint-Luc – Hampstead – Montreal Ouest / Extracts of the Urban Plan of the City of Montreal 2004 (Section 4.13 + Chapter 5)

**Annexe- 4** Règlement Autorisant emprunt de \$5M pour créer le Bureau de Gestion du Projet Cavendish / By-Law authorizing the creation of the Project Bureau for the Cavendish Extension; Dec.14th 2004;

**Annexe- 5** Extraits du Plan de transport de Montréal 2007 / Extracts from the Montreal Transport Plan 2007

**Annexe- 6** Mise en Contexte du projet Cavendish le 26 septembre 2005 / Background for the Cavendish extension project, September 26, 2005

**Annexe- 7** Présentation Powerpoint pour la Consultation publique à Côte Saint-Luc, le 30 octobre 2006 / Powerpoint presentation for Côte Saint-Luc, public consultation October 30<sup>th</sup>, 2006

**Annexe- 8** Communiqué de Presse Côte Saint-Luc – 18 mai 2007 / Press Release Côte Saint-Luc – May 18, 2007

**Annexe- 9** La lettre d'opinion par Anthony Housefather et Dida Berku du 24 mai 2007 publiée dans la Gazette de Montréal / *OP.ED.* letter by Anthony Housefather and Dida Berku published in the Montreal Gazette May 24, 2007.

**Annexe- 9** La lettre d'opinion par Anthony Housefather et Dida Berku du 24 mai 2007 publiée dans la Gazette de Montréal / *OP.ED.* letter by Anthony Housefather and Dida Berku published in the Montreal Gazette May 24, 2007.

**Annexe- 10** Présentation du Bureau de Projet, réunion du groupe de travail, 16 juin 2006 / Project Bureau presentation, work group meeting, June 16, 2006.

**Annexe- 11** Rapport de la Commission de la sécurité publique, 21 juin 2007 / Public Security Commission Report, June 21, 2007



# Annexe 1

PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD  
CAVENDISH À MONTRÉAL

AVIS DE PROJET

PRÉSENTÉ AU

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS  
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

SEPTEMBRE 2005

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. INITIATEUR DU PROJET	2
2. CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET	2
3. TITRE DU PROJET	2
4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET	3
5. LOCALISATION DU PROJET	7
6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS	7
7. DESCRIPTION DU PROJET	8
8. DESCRIPTION DU MILIEU ET DES PRINCIPALES CONTRAINTES :	10
9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS	12
10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET	14
11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES	15
12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC	15
ANNEXE A	16
ANNEXE B	18
ANNEXE C	21

## INTRODUCTION

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Dès sa réception par le ministère, l'avis de projet est transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222  
Internet : [www.menv.gouv.qc.ca](http://www.menv.gouv.qc.ca)

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

À l'usage du ministère du  
Développement durable, de  
l'Environnement et des Parcs

Date de réception \_\_\_\_\_

Numéro de dossier \_\_\_\_\_

---

## 1. Initiateur du projet

Nom : Ville de Montréal  
Adresse : 700, rue Saint-Antoine Est, bureau 1.104  
Montréal (Québec) H2Y 1A6  
Téléphone : (514) 872-9466  
Télécopieur : (514) 872-1727  
Courriel : chantalaylwin@ville.montreal.qc.ca  
Responsable du projet : Madame Chantal Aylwin

## 2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet

Nom : Consortium ROCHE/GENIVAR  
Adresse : 630, Boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1500  
Montréal (Québec) H3B 1S6  
Téléphone : (514) 393-9110  
Télécopieur : (514) 393-1511  
Courriel : benoitchampagne@ville.montreal.qc.ca  
Responsable du projet : Monsieur Benoît Champagne

## 3. Titre du projet

Projet de raccordement du boulevard Cavendish à Montréal

## **4. Objectifs et justification du projet**

***Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.***

### ***Mise en contexte***

L'inscription du projet de raccordement du boulevard Cavendish au schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal témoigne de la volonté des instances gouvernementales d'aller de l'avant avec ce projet dès le début des années 1980. À l'époque, le projet touchait le territoire de quatre municipalités distinctes, à savoir les villes de Montréal, Mont-Royal et Saint-Laurent ainsi que la Cité de Côte Saint-Luc.

Dans la seconde moitié des années 90, l'implication plus soutenue du ministère des Transports a relancé l'intérêt pour le projet. À cette époque, le Ministère semblait disposé à faire réaliser ce projet à même le programme d'infrastructure Canada-Québec. C'est également à cette époque que fut créé un comité de direction composé des maires et des directeurs généraux des municipalités ainsi que des représentants du Ministère. C'est à l'occasion du dépôt par le ministre des Transports du Québec du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal que tous ont pu apprécier les bénéfices escomptés de ce projet et la détermination des intervenants de procéder à ce raccordement.

Plus récemment, ce projet a été clairement défini comme projet prioritaire au Sommet de Montréal ce qui mena à la création du Bureau de projet Cavendish et au commencement de la présente démarche.

### ***Énoncé du projet***

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish vise à compléter le réseau routier du secteur *Cavendish/Décarie/Jean-Talon Ouest* par la création de liens nord-sud et est-ouest dans le but d'améliorer l'accessibilité au secteur par tous les modes de transport et d'assurer des conditions de circulation propices à la prospérité économique et au bien-être des résidents.

## **Objectifs**

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Accommoder les déplacements de nature locale tout en évitant aux automobilistes de devoir se rabattre sur le réseau autoroutier;
- Optimiser l'utilisation du réseau artériel et autoroutier par l'affectation des déplacements sur les liens appropriés et par la création de nouveaux liens à cet effet;
- Désenclaver le secteur par la création de nouveaux liens sécurisés même lors de conditions météorologiques adverses telles que de fortes pluies;
- Améliorer la desserte du secteur par le transport en commun par l'optimisation des circuits d'autobus;
- Réduire la dépendance à l'automobile par la promotion de mesures préférentielles pour le transport en commun telles que des voies réservées ou des voies à haut taux d'occupation;
- Favoriser l'utilisation des modes de transport actifs tels que la marche et le vélo par la création de pistes cyclables ou multifonctionnelles et le raccordement de celles-ci au réseau cyclable existant;
- Soutenir le développement économique du secteur par la mise en place des infrastructures de transport appropriées;
- Satisfaire aux besoins d'approvisionnement, de livraison et de prestation de service des entreprises du secteur par la mise en place d'un réseau de camionnage efficace;
- Préserver le site de dépôt des neiges usées Royalmount;
- Assurer la quiétude et la sécurité des rues locales des quartiers résidentiels en limitant la circulation de transit et en contrôlant la vitesse;
- Améliorer la qualité de l'environnement en réduisant les émissions de polluants et de gaz à effet de serre par la diminution des distances de déplacement et des temps de parcours des véhicules.

## **Justification**

Plusieurs facteurs portent à croire que la réalisation de ce projet est opportune et que celle-ci aura des conséquences favorables. Notamment, les éléments suivants :

- En raison de la présence de la cour de triage Saint-Luc du Canadien Pacifique et de la cour Taschereau du Canadien National, il n'existe aucun lien majeur dans l'axe nord-sud qui permet de franchir l'autoroute 40 entre les autoroutes 15 et 13. Cet enclavement des secteurs limitrophes dans les arrondissements Saint-Laurent, Mont-Royal, Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et Côte Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest a pour principale conséquence d'obliger les automobilistes dont l'origine et la destination de leur déplacement se situent de part et d'autre de l'autoroute 40, à se rabattre sur le réseau autoroutier via l'autoroute 15 et l'échangeur Décarie ou via l'autoroute 13. Or, cette partie du réseau autoroutier du territoire de la ville de Montréal est très achalandée ce qui a pour effet d'augmenter les distances et les temps de déplacement, les émissions polluantes et la congestion sur cette partie du réseau autoroutier. Des gains appréciables en temps de déplacement et en diminution de la pollution sont donc prévisibles à la fois pour les déplacements de nature locale qui emprunteraient le nouveau lien et pour les déplacements utilisant le réseau autoroutier;
- L'enclavement du secteur a pour effet de concentrer la circulation automobile sur quelques liens et à quelques intersections. Les problèmes de congestion récurrente qui en découle nuisent à la libre circulation des véhicules et limitent considérablement les possibilités de développement dans le secteur. La construction de nouveaux liens permettrait de désenclaver le secteur, de mieux répartir l'ensemble des déplacements sur le réseau routier et de favoriser le développement tant résidentiel que commercial ou industriel;
- L'enclavement du secteur industriel complique l'approvisionnement, la livraison et la prestation de service des entreprises du secteur. Cet enclavement nuit à la libre circulation des camions et au recrutement de la main d'oeuvre. L'amélioration de l'accessibilité améliorerait l'attrait et la viabilité économique du secteur industriel;



- Le secteur Côte Saint-Luc ne dispose actuellement que de deux viaducs donnant accès à sa partie septentrionale qui regroupe une population d'environ 20 000 résidents. Or, ces deux viaducs sont susceptibles d'être inondés lors de fortes pluies, rendant ainsi l'accès au secteur impossible tant pour les résidents que pour les véhicules d'urgence. Cette situation serait grandement améliorée par l'ajout d'accès sécurisés non susceptibles d'être inondés;
- La desserte du secteur par le transport en commun est rendue difficile par le manque de continuité du réseau routier. L'absence d'itinéraire continu et la prolifération des culs-de-sac limitent l'efficacité du service et augmentent le nombre de transferts que doivent effectuer les usagers du transport en commun. Le maillage du réseau routier qui résulterait de la création de nouveaux liens, et la mise en place de mesures préférentielles amélioreraient l'efficacité du service et réduiraient vraisemblablement la dépendance à l'automobile;
- Il n'existe dans le secteur, aucune infrastructure dédiée au transport actif tel la marche et le vélo. La mise en place d'infrastructures dédiées permettrait d'offrir un mode de transport alternatif favorisant le bien-être physique et l'environnement;
- Le développement économique dans le secteur du projet, notamment en ce qui a trait à l'Hippodrome, à la Cité scientifique et à certains terrains du Canadien Pacifique est présentement limité par la capacité des accès qui donnent tous sur le boulevard Décarie. Les déplacements supplémentaires qu'entraînerait le développement de ce secteur ne pourraient être accommodés par les infrastructures en place; les différentes intersections étant tous sérieusement congestionnées. La création de nouveaux liens et de nouveaux accès favoriserait le développement économique du secteur en accommodant les déplacements supplémentaires ainsi générés.

## **5. Localisation du projet**

***Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la Municipalité Régionale de Comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.***

Le site du projet est situé sur le territoire de la Ville de Montréal. Le site fait partie de plusieurs arrondissements, à savoir Saint-Laurent, Mont-Royal, Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et Côte Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest. Il est situé au sud du Chemin de la Côte de Liesse entre l'autoroute 15 (Décarie) et l'autoroute 13 (Chomedey).

L'annexe A présente le site du projet.

Le boulevard Cavendish est composé de deux tronçons séparés par les cours de triage Saint-Luc du Canadien Pacifique et Taschereau du Canadien National. Dans sa partie sud, le boulevard Cavendish relie la rue St-Jacques au sud à la rue Wallenberg au nord. Le tronçon reliant la rue Saint-Jacques au chemin de la Côte-Saint-Luc comporte 4 voies de circulation, alors que celui reliant ce dernier à la rue Wallenberg comporte 6 voies séparées par un terre-plein. Dans sa partie nord, le boulevard Cavendish relie le chemin de la Côte-de-Liesse au sud au boulevard Poirier au nord. Il comporte 6 voies de circulation, sur des chaussées séparées. La distance à franchir au travers des cours de triage est d'environ 1,44 km.

L'annexe B présente les lots visés en partie ou en totalité par l'avis de projet.

## **6. Propriété des terrains**

***Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue.***

L'annexe C présente les propriétaires des lots visés en partie ou en totalité par l'avis de projet.

## 7. Description du projet

***Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).***

Le projet de raccordement routier mis de l'avant par la ville de Montréal consiste essentiellement à compléter le lien manquant entre les deux tronçons actuels du boulevard Cavendish, respectivement localisés sur le territoire des arrondissements Saint-Laurent au nord et Côte-Saint-Luc / Hampstead / Montréal-Ouest au sud. Afin de se conformer au Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports du Québec et au Plan de transport de la ville de Montréal, qui visent la consolidation du boulevard Cavendish, le nouvel axe routier adoptera une configuration de type « boulevard » et intégrera des composantes favorisant le transport en commun ainsi que les divers modes de transport actif.

D'une longueur approximative de 1,5 km, le lien routier proposé doit permettre de franchir les cours de triage Saint-Luc du Canadien Pacifique et Taschereau du Canadien National par le biais de structures, aériennes ou souterraines. De manière à permettre le désenclavement des secteurs limitrophes à ces infrastructures ferroviaires, l'opportunité de créer de nouveaux liens est-ouest par le raccordement avec des axes existants (avenue Royalmount, rue Jean-Talon Ouest, etc.) sera également analysée dans le contexte du projet.

Le choix du tracé de moindre impact pour la réalisation du projet sera déterminé au terme des analyses réalisées lors des études d'opportunité, d'avant-projet préliminaire, d'impact sur l'environnement et d'avant-projet définitif qui intégreront dans leur cheminement, des consultations auprès des divers intervenants afin de s'assurer que la solution retenue satisfera les attentes et les besoins du milieu.

Les principales étapes de l'aménagement et de la construction du nouveau tronçon du boulevard Cavendish sont les suivantes:

- acquisition de terrains nécessaires et déplacement des services public;
- gestion des sols contaminés (caractérisation et disposition);
- mobilisation des chantiers;
- maintien des activités ferroviaires;
- travaux de déblais et de remblais (excavation, terrassement, etc.);
- travaux de drainage (égouts et aqueduc);
- mise en place des structures appropriées;
- pose des fondations de la route;
- aménagement des bordures et des trottoirs;
- aménagement des chaussées et pavage;
- aménagements paysager et éclairage;
- signalisation routière et marquage des chaussées.

## 8. Description du milieu et des principales contraintes :

*Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).*

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish s'insérera en milieu urbain aux limites des arrondissements Saint-Laurent, Mont-Royal, Côtes-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce et Côte Saint-Luc / Hampstead / Montréal-Ouest. Les principaux axes de circulation retrouvés dans ce secteur ainsi que l'organisation de la trame urbaine qui le caractérise, sont présentés à la figure 1 à l'annexe A.

L'utilisation du sol du milieu d'insertion du projet est principalement de nature industrielle. En effet, toute la zone située au sud de l'autoroute 40, au nord de la voie ferrée du Canadien Pacifique de Côte Saint-Luc et à l'ouest du boulevard Décarie possède un zonage de type «industriel». Les cours de triage Saint-Luc du Canadien Pacifique et Taschereau du Canadien National occupent la majeure partie de cette zone industrielle.

Le site de l'Hippodrome de Montréal, localisé au nord-est du raccordement proposé est quant à lui, identifié comme zone d'affectation récréative. Mentionnons que le changement de vocation du site de l'Hippodrome, le renforcement des activités de la Cité scientifique située à proximité ainsi que le développement éventuel d'une partie des terrains du Canadien Pacifique, situés au nord de la cour de triage Saint-Luc, figurent comme projets de développement envisagés pour le secteur. Une zone à vocation commerciale occupe le boulevard Cavendish, entre l'autoroute 40 et la rue Griffith sur le territoire de Saint-Laurent.

Enfin, tout le secteur localisé au sud-est du raccordement proposé, situé sur le territoire de l'arrondissement Côte Saint-Luc / Hampstead / Montréal-Ouest de part et d'autre du boulevard Cavendish, est utilisé à des fins résidentielles. Des milliers de personnes habitent ce quartier caractérisé par une haute densité de population entre les rues Wallenberg et Fleet et par une plus faible densité dans sa portion située au sud de la rue Fleet.

La contrainte majeure liée à la réalisation du projet réside dans la nécessité de maintenir l'accessibilité aux zones périphériques du site des travaux lors de la période de construction, afin d'assurer le maintien de l'activité économique et la qualité de vie des résidents riverains. Les accès aux cours de triage Saint-Luc et Taschereau, ainsi que l'accès aux industries, commerces et résidences du secteur devront donc être maintenus lors des travaux de construction. Le projet devra de plus considérer le maintien des opérations des cours de triage dès le moment où il entrera en phase d'exploitation.

Une autre contrainte importante associée au projet est celle visant à maintenir la qualité de vie des résidents une fois le projet réalisé. Pour ce faire, le projet verra dès sa phase de conception à minimiser les impacts sonores et visuels pour les résidents du secteur résidentiel situé au sud-est du raccordement proposé.

Enfin, étant donné la vocation industrielle de la majeure partie du secteur d'implantation du projet, la présence de sols contaminés sera également prise en considération afin de s'assurer de maintenir la sécurité des travailleurs et des résidents du voisinage et ce, tant en période des travaux de construction que suite à leur réalisation.

## 9. Principaux impacts appréhendés

*Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.*

Étant donnée la vocation industrielle de la zone entourée de quartiers résidentiels, les impacts se feront surtout sentir sur le milieu humain. Les principales répercussions appréhendées sont les suivantes :

Pendant la construction :

- Le bruit généré;
- Les poussières;
- La gestion des sols contaminés;
- L'accès aux commerces, industries, sites récréatifs et résidences;
- La perturbation de la circulation locale;
- L'impact sur l'activité industrielle, commerciale et récréative;

Pendant l'exploitation :

- La modification du niveau sonore causée par l'augmentation des débits de circulation près des zones résidentielles;
- L'impact visuel du nouveau tronçon de route et de ses structures;
- La modification des caractéristiques de la circulation;
- Les émissions de polluants atmosphériques (qualité de l'air).

En contrepartie, le raccordement du boulevard Cavendish entraînera sur le milieu humain les répercussions positives suivantes :

- Diminution des distances et des temps de parcours pour les déplacements de nature locale;
- Diminution globale de la pollution atmosphérique générée par la circulation véhiculaire en raison de la diminution des distances et des temps de déplacement;
- Amélioration de la fluidité de la circulation sur certains liens existants en raison de la réaffectation des déplacements sur les liens appropriés ou sur de nouveaux liens;

- Amélioration de l'accessibilité aux secteurs limitrophes du projet;
- Amélioration de la desserte par transport en commun;
- Nouvelle réponse à la demande de déplacement par l'offre de modes de transport actifs (marche et vélo);
- Redéveloppement et consolidation de l'activité économique dans le secteur du projet, notamment en ce qui a trait aux secteurs industriels et commerciaux des arrondissements Mont-Royal et Saint-Laurent;
- Émergence d'un potentiel de développement économique dans le secteur du projet, notamment en ce qui a trait à l'Hippodrome, à la Cité scientifique et à certains terrains du Canadien Pacifique;
- Décontamination des sols de certains terrains du secteur.



## 10. Calendrier de réalisation du projet

*Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.*

Le projet sera réalisé selon le calendrier suivant :

---

Avis de projet, étude d'impacts et autorisations gouvernementales	2005-2007
Avant-projet préliminaire	2005-2006
Avant-projet définitif	2006-2007
Plans et devis	2008-2009
Appel d'offres	2009
Aménagement et construction	2009-2012

---

En plus de la réalisation d'une étude d'impact, la réalisation d'un projet routier comporte la réalisation de plusieurs phases de travail :

### Conception de l'avant-projet

La conception de l'avant-projet comprendra trois étapes principales :

- L'avant-projet préliminaire;
- L'étude d'impact et l'obtention du décret gouvernemental;
- L'avant-projet définitif.

### Plans, devis et acquisition

L'obtention des autorisations permettra d'amorcer la phase de préparation des plans et devis, qui comprend :

- Les acquisitions de terrains;
- L'élaboration des plans et devis;
- Les autorisations de construction (certificat d'autorisation du MDDEP).

### Réalisation des travaux

L'exécution des travaux pourrait s'effectuer sur 4 ans, soit de 2009 à 2012.

## **11. Phases ultérieures et projets connexes**

*Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.*

Aucune phase ultérieure ou projet connexe n'est prévu dans le cadre du présent projet.

## **12. Modalités de consultation du public**

*Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.*

Les intervenants concernés par le projet ont tous été consultés avant le dépôt de l'avis de projet afin de mieux connaître leurs intérêts et leurs préoccupations. Des rencontres subséquentes avec ces organismes, des réunions d'information publique ainsi que la création d'un comité permanent sont prévues afin de s'assurer que le projet reçoive l'approbation de tous.

Une consultation publique est prévue lors de l'élaboration de l'étude d'impact. Cette consultation a pour objectif de recueillir les opinions, préoccupations et appréhensions des citoyens touchés par le projet ainsi que de répondre à leurs questions. Les commentaires formulés par les intervenants et les citoyens seront utilisés pour améliorer le projet et ainsi favoriser son acceptation par le milieu.

---

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le \_\_\_\_\_ par Benoît Champagne, Directeur technique

## **ANNEXE A**

### **LOCALISATION DU PROJET**

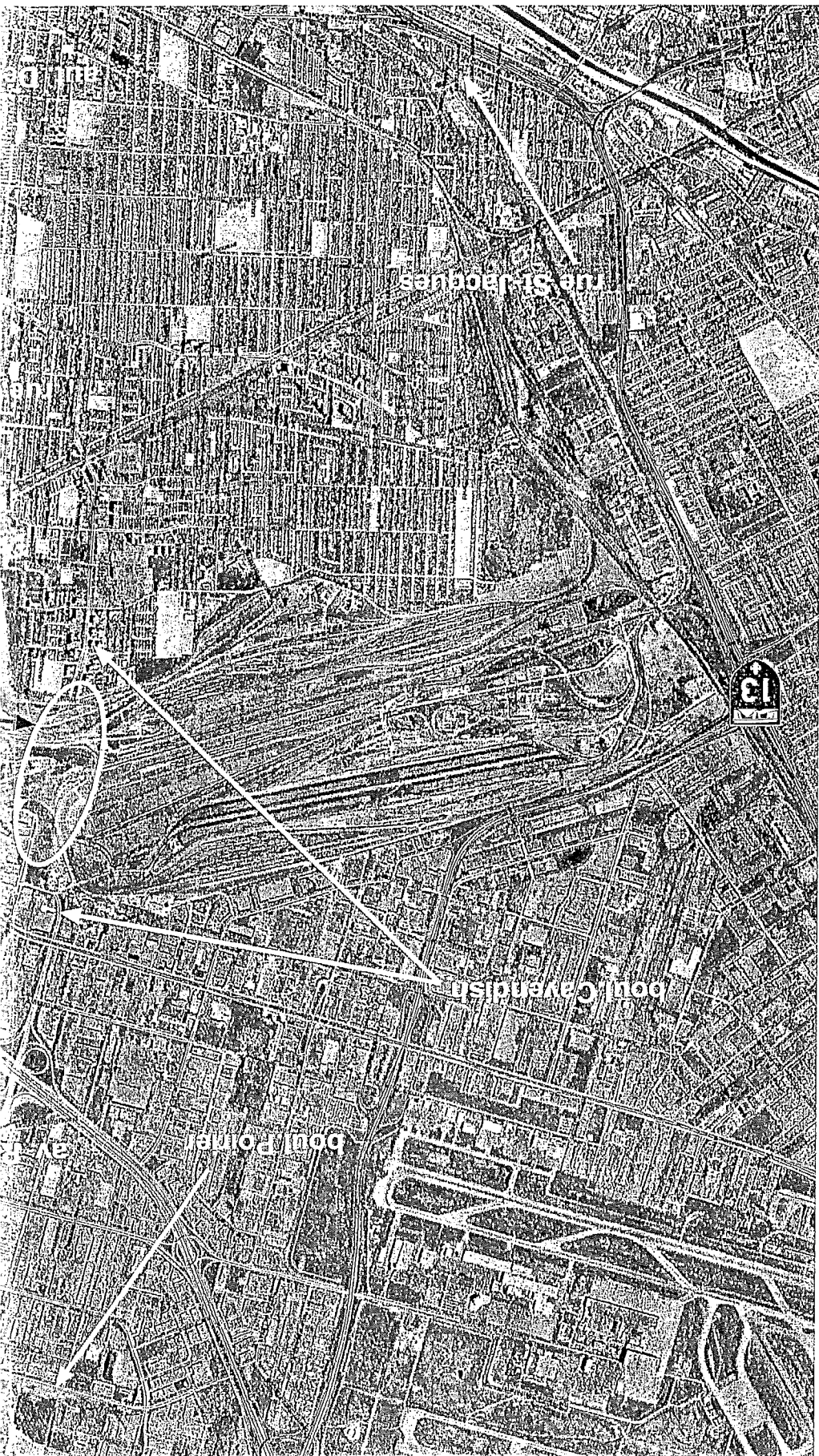
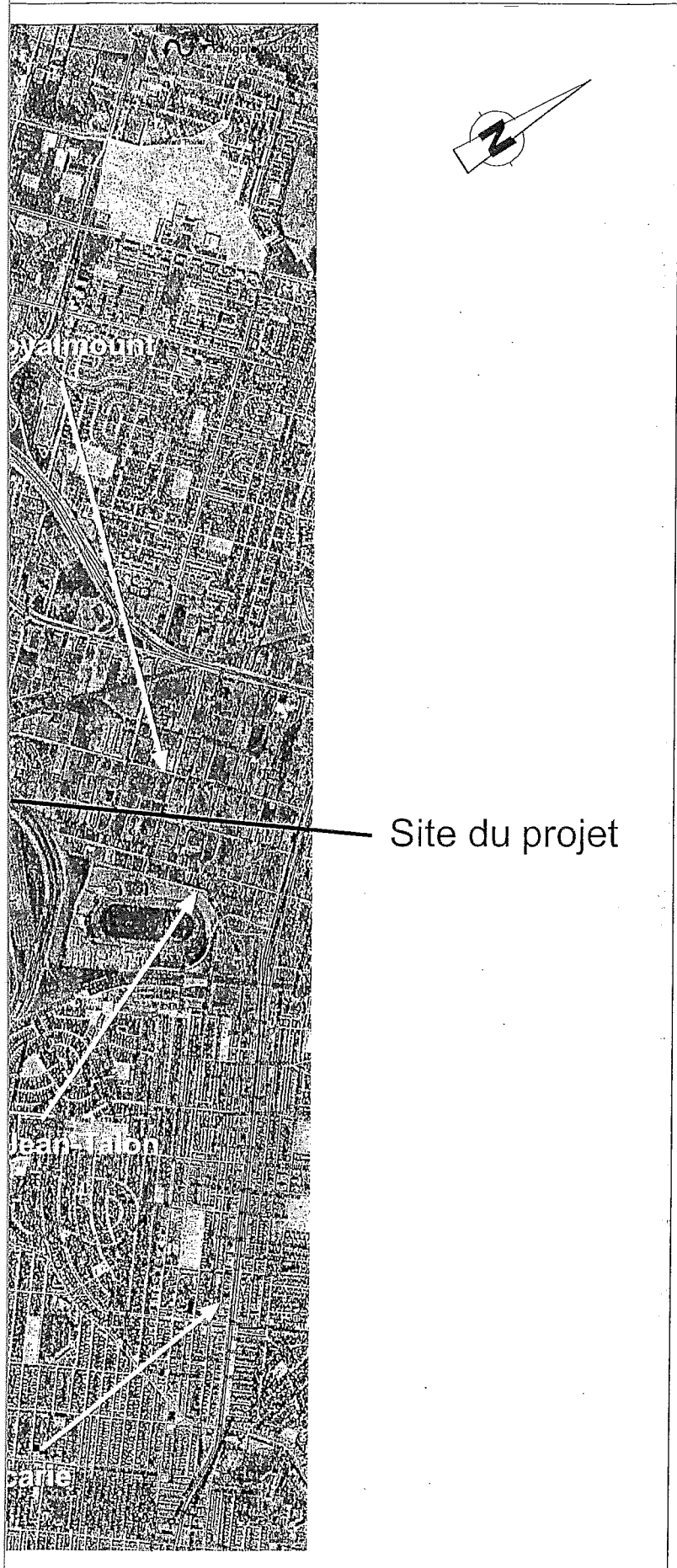


FIGURE 1

LOCALISATION DU PROJET  
DE RACCORDEMENT DU  
BOULEVARD CAVENDISH

Montréal 

Consortium  
ROCHE/GENIVAR



## **ANNEXE B**

### **LOTS VISÉS EN PARTIE OU EN TOTALITÉ PAR LE PROJET**

Tableau 1 : Lots visés en partie ou en totalité par le projet

1 054 543	2 090 312	2 347 810
1 054 657	2 090 317	2 347 814
1 054 669	2 090 319	2 384 954
1 564 949	2 090 321	2 727 477
1 564 959	2 090 371	3 179 356
1 653 477	2 347 809	3 179 357

## **ANNEXE C**

### **LISTE DES PROPRIÉTAIRES DES LOTS VISÉS EN PARTIE OU EN TOTALITÉ PAR LE PROJET**



Tableau 2 : Liste des propriétaires des lots visés en partie ou en totalité par le projet

1 054 543	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
1 054 657	Ville de Montréal
1 054 669	Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
1 564 949	Ville de Montréal
1 564 959	Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
1 653 477	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
2 090 312	9079-3183 Québec Inc.
2 090 317	Ville de Montréal
2 090 319	9079-3183 Québec Inc.
2 090 321	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
2 090 371	Pharmascience Clinical Research Inc.
2 347 809	Ville de Montréal
2 347 810	Ville de Montréal
2 347 814	Ville de Montréal
2 384 954	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
2 727 477	Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
3 179 356	9079-3183 Québec Inc.
3 179 357	9079-3183 Québec Inc.

# Annexe 2



SOMMET DE  
**MONTREAL**  
2 0 0 2

**COMPTE RENDU  
DU SOMMET DE MONTRÉAL  
5 ET 6 JUIN 2002**

Marché Bonsecours  
350, rue Saint-Paul Est  
Montréal

**VILLE DE MONTRÉAL**  
19 juillet 2002

Secrétariat du Sommet de Montréal  
775, rue Gosford, bur. 370, Montréal (Québec) H2Y 3B9  
Téléphone: (514) 872-1800 Télécopieur: (514) 872-8806  
[www.ville.montreal.qc.ca/sommet](http://www.ville.montreal.qc.ca/sommet)

## **Atelier 1.4      Le développement des infrastructures stratégiques de transport**

### **Présentation des résultats de l'atelier**

Monsieur Claude Dauphin, membre du comité exécutif, accompagné de monsieur Pierre Santamaria, directeur de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles—Montréal-Est, et de monsieur Jacques Gagnon, directeur de la voirie au Service de l'environnement, voirie et réseaux, sont invités à présenter les faits saillants des travaux des participants de l'atelier concernant le développement des infrastructures stratégiques de transport.

Avant de céder la parole à monsieur Dauphin, le maire Gérald Tremblay souligne l'arrivée de monsieur Serge Ménard, ministre des Transports du Québec.

Monsieur Dauphin mentionne que les travaux des participants de l'atelier ont surtout permis de bonifier la proposition présentée. D'abord, les participants ont voulu confirmer la priorité donnée à une vision stratégique, qui encadrera le maintien et le développement des modes de transport alternatifs à l'automobile en solo, qui donnera la préséance aux mesures de maintien et de développement du transport collectif, surtout pour desservir les principaux pôles économiques et d'emplois, qui développera le transport de marchandises en harmonie avec les milieux de vie et en tenant compte de la sécurité des biens et des personnes et, enfin, qui déterminera l'offre de transport dans le respect d'un cadre d'aménagement régional. Aussi, d'autres ajouts visant le besoin de trouver de nouvelles sources de financement, de consolider les infrastructures et de nouveaux services, d'établir un plan de transport, d'appuyer le comité interrégional sur le transport des marchandises et de développer le réseau de pistes cyclables complètent les modifications apportées par l'atelier.

### **Intervenants**

Les échanges qui ont eu cours durant la période de plénière consacrée à cet atelier ont permis aux personnes suivantes d'apporter leurs précisions et commentaires sur cette thématique :

M. Robert Perreault, directeur général, Conseil régional de l'environnement de Montréal  
M. Xavier Ceccaldi, vice-président, Chambre de commerce du Montréal métropolitain  
Mme Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale, Agence métropolitaine de transport  
M. Jacques Fortin, Société de transport de Montréal  
Mme Marie Turcotte, adjointe à la direction, Ex-Aequo  
M. Jean Paré, consultant  
M. Louis Rail, directeur principal, affaires juridiques et publiques, Pétromont  
Mme Suzanne Lareau, présidente, Groupe Vélo  
M. Henri Massé, président, FTQ  
Mme Liza Frulla, députée de Verdun, Saint-Henri, Saint-Paul, Saint-Charles, membre du parlement  
M. Serge Ménard, ministre des Transports, gouvernement du Québec

## Consensus

Les délégués présentent la proposition enrichie par leurs travaux en expliquant notamment le contexte dans lequel s'inscrivent ces modifications. Ils soutiennent, entre autres, que l'augmentation de la densité de circulation au centre-ville constitue une préoccupation qui crée le besoin de déterminer avec précision des objectifs de réduction de la circulation automobile en prenant des mesures efficaces. L'offre d'un réseau cyclable adéquat et sécuritaire fait partie des alternatives envisagées. Aussi, le développement du transport doit se faire en tenant compte de clientèles spécifiques, tels les personnes handicapées et les travailleurs des zones industrielles. En ce qui concerne le transport adapté, on veut non seulement offrir un service parallèle performant, mais aussi veiller à promouvoir l'accessibilité universelle du réseau existant.

L'importance d'investir dans le renouvellement des infrastructures, compte tenu de leur vétusté, est un point repris par plusieurs délégués. En outre, on souligne l'urgence d'établir un cadre financier qui explorera de nouvelles sources de revenus. À ce titre et compte tenu de la relance du transport en commun depuis cinq ans, le nouveau cadre financier du transport en commun métropolitain devrait comprendre des ressources suffisantes d'exploitation afin de réaliser les aspirations que toute la population montréalaise endosse et avec des efforts de contribution de tous, y compris des automobilistes, sans toutefois s'en remettre uniquement à ceux-ci en guise de solution de financement. À cet égard, on note le déséquilibre actuel entre les coûts liés au transport et les revenus gouvernementaux ainsi que le besoin de l'engagement des gouvernements. À titre d'exemple, on souligne que les coûts d'entretien des infrastructures sont essentiellement assumés par l'Administration locale, alors que les revenus, notamment la taxe sur les carburants, sont perçus par le gouvernement du Canada et du Québec. Dans tous les cas, les projets doivent être soumis à la consultation, dès leur phase de conception, afin de travailler dans la continuité de la démarche de concertation entreprise par le Sommet.

## Engagements

Au cours des échanges, l'Agence métropolitaine de transport a affirmé son engagement à travailler avec ses partenaires, la Ville de Montréal, le ministère des Transports du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal, à réaliser les projets de transport en commun métropolitain qui s'élèvent actuellement à 700 millions de dollars et à défendre vigoureusement ceux qui sont encore sur les planches à dessin.

La députée Liza Frulla rappelle qu'en 2001, une réflexion a été faite sur le rôle du gouvernement fédéral dans le dossier du transport en commun, et que plusieurs interventions se sont concrétisées depuis. Par exemple, 2,7 millions de dollars ont été consacrés à la Société de transport de Montréal pour le transport adapté pour l'élaboration d'un cadre de référence ainsi que pour une évaluation environnementale du prolongement de l'autoroute 30.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral s'est engagé dans le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval. Il a déjà investi 7 millions de dollars dans une étude d'avant-projet visant la création d'un transport léger sur rails. Il est donc disposé à appuyer la création d'un lien ferroviaire entre l'aérogare et le centre-ville. Enfin, la députée rappelle que le gouvernement a réservé une enveloppe budgétaire spécifique pour Montréal dans le cadre de son programme des infrastructures pour le réaménagement des principaux axes routiers municipaux.

Pour sa part, le ministre Ménard affirme qu'il donnera suite à une révision du cadre financier du transport en commun et annonce la tenue prochaine d'une consultation publique qui cherchera à

corriger les problèmes d'équilibre et d'équité et à étudier des pistes de réduction des coûts et de financement du système routier. Dans cet esprit, le ministre affirme prendre acte de la proposition de la délégation pour la mise en place d'un programme financier permanent d'entretien des infrastructures routières.

En outre, le ministre estime que la priorité de la Ville de maintenir et de valoriser le patrimoine du transport en commun rejoint les orientations du ministère des Transports et il prévoit annoncer, en partenariat avec le gouvernement fédéral, un plan d'investissement de 300 millions de dollars pour améliorer la fiabilité du métro. Ce plan comprend le prolongement de la ligne 5 du métro, la mise en place du Via-bus, le réaménagement du rond-point Dorval et des mesures spécifiques pour le transport adapté, incluant une subvention pour adapter les taxis à la clientèle handicapée ou à mobilité réduite. Il précise qu'au moins cinq nouvelles stations de métro auront des ascenseurs, ce qui s'ajoute aux autobus à plancher bas existants.

*M.B.* Enfin, le ministre mentionne que la réalisation du lien Cavendish fait partie du plan d'action conclu entre Montréal et le gouvernement du Québec et qu'il appuie la concertation des partenaires d'un comité interrégional sur le transport des marchandises. \*

### **Consensus**

À la suite de ces interventions, le maire Gérald Tremblay exprime sa satisfaction quant au consensus obtenu sur les actions et les engagements prononcés par les parties.



SOMMET DE  
**MONTREAL**  
2 0 0 2

## PROFIL

### **Arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead- Montréal-Ouest**

Document de travail

Ville de Montréal  
16 avril 2002

Secrétariat du Sommet de Montréal  
775, rue Gosford, bur. 370, Montréal (Québec) H2Y 3B9  
Téléphone: (514) 872-1800 Télécopieur: (514) 872-8806  
[www.ville.montreal.qc.ca/sommet](http://www.ville.montreal.qc.ca/sommet)

## **13. COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT**

*Au fil des ans, l'arrondissement a été doté de mécanismes qui lui permettent de maintenir la cohérence des diverses facettes d'aménagement de son territoire. Les enjeux actuels concernent principalement les accès routiers et les impacts d'une présence de nombreux chemins de fer au pourtour de l'arrondissement.*

### **13.1 Des comités de vigilance**

Pour assurer la surveillance des projets de développement et de modification des aménagements urbains, l'arrondissement compte sur un comité consultatif d'urbanisme (CCU), un comité d'architecture et plusieurs autres comités de bénévoles.

### **\* 13.2 Un arrondissement enclavé \***

Encore une fois, la situation géographique de l'arrondissement, qui n'offre pas d'accès routier et ne favorise pas la fluidité de la circulation, oblige les gens à effectuer de longs détours pour entrer ou sortir. Cette situation exerce de nombreuses pressions sur la circulation avoisinante. L'ouverture potentielle du boulevard Cavendish pourrait résoudre ce problème, mais cette alternative représente pour certains une menace à la tranquillité du secteur. La proposition appuyée par l'ancien conseil municipal de Côte-Saint-Luc consistait à ouvrir vers l'est le boulevard Cavendish vers la rue Royalmount, du côté de Saint-Laurent, et l'ouvrir également vers l'est sur la rue Jean-Talon, du côté de Côte-Saint-Luc. En outre, un lien serait créé entre les rues Royalmount et Jean-Talon.

Les trajets de transport en commun sont alourdis par cette situation d'enclavement, d'autant plus qu'il n'y a pas de station de métro dans l'arrondissement et que les passages d'autobus sont peu fréquents. On peut toutefois compter sur la présence d'une station de train de banlieue dans la partie de Montréal-Ouest, ce qui constitue un atout pour l'accès des travailleurs de l'extérieur de Montréal.

La présence de nombreux réseaux de chemin de fer dans l'arrondissement hisse constamment au rang des priorités les préoccupations de contrôle du bruit et de l'aménagement de zones tampons aux abords des résidences.

### **13.3 Des viaducs qui scindent le territoire**

La présence de nombreux viaducs dans le secteur de Côte-Saint-Luc sépare le territoire en deux et accentue les problèmes d'accès routier de l'arrondissement.

### **13.4 État des dossiers**

Besoin d'établir des orientations sur la fonctionnalité du boulevard Cavendish.



## **14. APPROCHE SERVICE**

*L'approche client est certes bien intégrée dans la culture des services municipaux en place. Cependant, les moyens pour garder une qualité de services de haut niveau paraissent parfois timides et les outils de mesure de satisfaction des citoyens ne sont pas développés.*

### **14.1 Défi du maintien de la qualité**

L'organisation actuelle des services municipaux reflète d'emblée le souci de la qualité et d'une approche client bien implantée. Il semble toutefois que le défi actuel réside dans les divers moyens à utiliser pour former les nouveaux employés de l'arrondissement et pour se doter de technologies adéquates qui fourniront et diffuseront l'information nécessaire au bon fonctionnement des opérations de services municipaux.

### **14.2 Meilleures pratiques**

L'utilisation courante des journaux locaux pour diffuser l'information sur les services municipaux.

### **14.3 Potentiel à développer**

Développer des mesures de satisfaction des citoyens pour les services municipaux

### **14.4 État des dossiers**

- Projet de mise sur pied d'un programme pour la construction de panneaux électroniques facilitant la communication quotidienne avec les citoyens.
- Voir à un programme de formation du personnel du Bureau d'arrondissement, afin qu'il puisse s'approprier les nouveaux outils technologiques de la Ville de Montréal et pouvoir ainsi desservir adéquatement les citoyens.

### **14.5 Problématiques**

- Attente des citoyens face au maintien de la qualité des services.
- Palier le manque de services en anglais.

## RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

*Profil socioéconomique de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, Ville de Montréal, novembre 2001.*

*Profil de quartier : Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, Division Planification, orientations stratégiques et budgétaires et recherche et développement.*

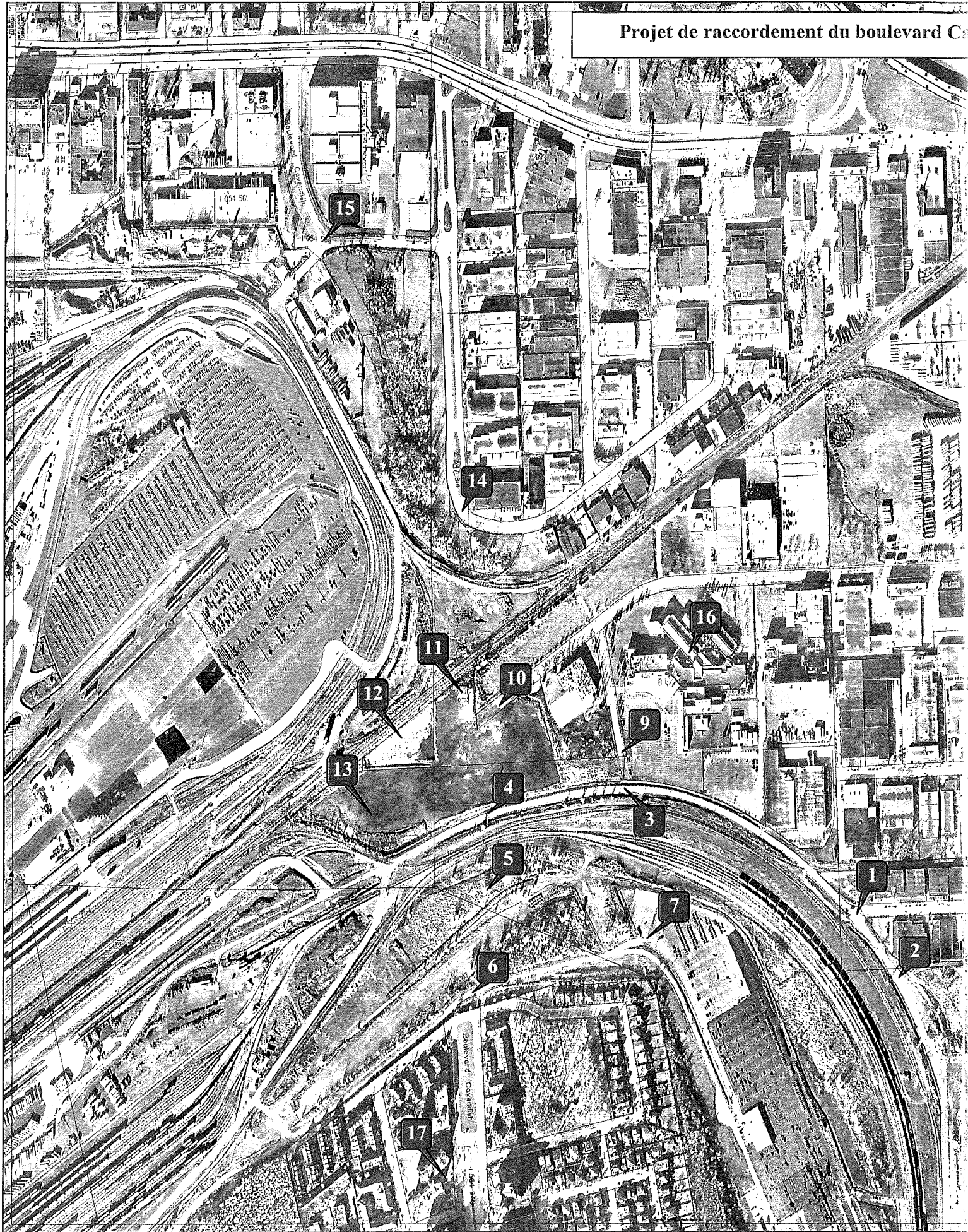
*Une île, une ville, vingt-sept arrondissements, un portrait comparatif de la situation socioéconomique des femmes et des hommes dans la nouvelle Ville de Montréal, Conseil régional de développement de l'île de Montréal, 2002.*

Site Internet de Côte-Saint-Luc.

Site Internet de la Communauté urbaine de Montréal.

Texte City of Côte Saint-Luc, *Cavendish extension*.

Projet de raccordement du boulevard Ca





### Identification des repères :

- 1 : Extrémité ouest de la rue Paré et entrée du Canadien Pacifique;
- 2 : Chemin de service du Canadien Pacifique et raccordement possible avec la rue Jean-Talon Ouest (pt 8);
- 3 : Chemin de service du Canadien Pacifique et raccordement possible avec la rue Paré dans sa section nord-sud (pt 9);
- 4 : Chemin de service du Canadien Pacifique, axe de prolongement du boulevard Cavendish et voies ferrées à franchir;
- 5 : Installation Hydro-Québec et axe de prolongement du boulevard Cavendish;
- 6 : Chemin de service du Canadien Pacifique, axe de prolongement du boulevard Cavendish et proximité du territoire de Côte Saint-Luc;
- 7 : Entrée du «Receiving yard» et des terrains développables;
- 8 : Extrémité ouest de la rue Jean-Talon Ouest et espace vert à mettre en valeur;
- 9 : Extrémité sud de la rue Paré dans sa section nord-sud;
- 10 : Extrémité ouest de l'avenue Royalmount et entrée du dépôt à neige;
- 11 : Installation Hydro-Québec;
- 12 : Bassin de rétention;
- 13 : Terrain du Canadien Pacifique et dépôt à neige Royalmount;
- 14 : Extrémité sud de la rue Dalton et espace vert à mettre en valeur;
- 15 : Extrémité sud du boulevard Cavendish dans Saint-Laurent;
- 16 : Institut de la recherche en Biotechnologie (IRB);
- 17 : Secteur résidentiel dans Côte Saint-Luc.

# Annexe 3

# 4.13

## Décarie–Cavendish– Jean-Talon Ouest

### Orientations générales

- Densifier et intensifier les activités aux abords des stations de métro, du boulevard Décarie et de la rue Jean-Talon Ouest
- Améliorer l'accessibilité routière et la desserte en transport collectif aux différentes parties du secteur
- Améliorer l'image des grands axes routiers, notamment du boulevard Décarie, de la rue Jean-Talon Ouest, de l'avenue Royalmount-De La Savane et du chemin De La Côte-de-Liesse
- Assurer la sécurité et le bien-être des piétons et des cyclistes par un encadrement et un aménagement de qualité de l'espace public
- Atténuer les nuisances environnementales liées à la présence de l'autoroute Décarie



## Problématique

Ce secteur à vocation économique, desservi par les stations de métro Namur et De La Savane, se caractérise principalement par un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé : disparité d'implantation et de volumétrie des bâtiments, disparité des fonctions urbaines, nombreuses aires de stationnement, etc. Les abords des stations de métro, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie ainsi que le site de l'Hippodrome, incluant le secteur commercial, offrent un important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités d'emplois. Certains terrains appartenant au Canadien Pacifique, localisés le long des voies ferrées, présentent également un potentiel pour la construction résidentielle et pour l'accueil d'activités économiques.

La mise en valeur du secteur situé à l'ouest du boulevard Décarie est toutefois problématique. D'une part, la présence des infrastructures ferroviaires et des corridors autoroutiers (Décarie et De La Côte-de-Liesse) ainsi que la discontinuité du réseau routier, notamment du boulevard Cavendish, limitent l'accès à plusieurs parties de ce secteur. La Cité scientifique, le parc industriel de l'arrondissement de Mont-Royal (secteurs Royalmount et Andover), le site de l'Hippodrome et le secteur résidentiel de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest en bordure du boulevard Cavendish se trouvent ainsi enclavés. D'autre part, la Ville devra assurer la capacité des infrastructures d'aqueduc et d'égout afin de soutenir la construction sur les sites de l'Hippodrome et de la Cité scientifique.

Dans le cadre des interventions proposées au réseau de train de banlieue, la Ville préconise l'aménagement d'une nouvelle gare à proximité de la station de métro Namur, facilitant ainsi l'intermodalité.

Le secteur connaît aussi un important problème de nuisances environnementales (bruit et poussière) liées au fort volume de circulation de l'autoroute Décarie. La présence de commerces, d'entreprises, du site de dépôt de neiges usées et d'autres activités urbaines entraîne d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises, contribuant ainsi à l'augmentation de la circulation automobile et de camions. L'environnement est par conséquent peu propice aux déplacements à pied ou à vélo. Le manque d'encadrement de l'espace public et les problèmes d'intégration architecturale et urbanistique le long des grands axes routiers contribuent à leur donner une image négative, particulièrement au boulevard Décarie.

### Balises d'aménagement

- 1 Intensifier les activités et prévoir des densités relativement élevées ainsi que des fonctions urbaines compatibles aux abords des stations de métro, de la nouvelle gare, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie.
- 2 Envisager une nouvelle vocation du site de l'Hippodrome privilégiant une densification et une mixité des usages et, le cas échéant, revaloriser et intensifier les activités sur les terrains occupés par les commerces et le stationnement incitatif Namur.
- 3 Réduire le nombre de places de stationnement lors de la construction de nouveaux projets non résidentiels à proximité des stations de métro.
- 4 Désenclaver le 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 dès leur planification.
- 5 Améliorer le paysage urbain le long des axes routiers par des aménagements et une architecture de qualité.
- 6 Réaménager adéquatement les carrefours routiers, améliorer les liens piétonniers vers les stations de métro de façon à les rendre plus sécuritaires et élargir aux endroits stratégiques les viaducs traversant l'autoroute Décarie.
- 7 Améliorer la visibilité de la Cité scientifique et des parcs industriels du secteur par une signalisation adéquate et par des interventions d'aménagement de qualité.
- 8 Favoriser l'expansion de la Cité scientifique.
- 9 Envisager la construction résidentielle sur les terrains situés à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures de mitigation appropriées.
- 10 Implanter les infrastructures d'aqueduc et d'égout requises et, au besoin, des bassins de rétention.
- 11 Atténuer le bruit provenant de l'autoroute Décarie par des aménagements appropriés tels que des écrans absorbant le bruit sur les parois de l'autoroute.
- 12 Atténuer les nuisances liées à la présence du site de dépôt de neiges usées.
- 13 Préserver les vues vers le mont Royal, l'Oratoire Saint-Joseph et l'Université de Montréal.

### Actions

---

- 7.1 Participer, conjointement avec les intervenants concernés, à l'élaboration de la planification détaillée du secteur Meadowbrook (voir la section 4.19 de la partie I du Plan d'urbanisme).
  - 7.2 Réaliser et mettre en œuvre un plan directeur d'aménagement du site à des fins récréatives offrant une transition harmonieuse entre les milieux de vie et les corridors ferroviaires qui lui sont adjacents.
- 

### Objectif 8 – Envisager la transformation du triage Côte-Saint-Luc à des fins résidentielles

D'une superficie de près de 200 hectares, le triage Côte-Saint-Luc borde la totalité de la partie nord-ouest de Côte-Saint-Luc. Le Canadien Pacifique entend maintenir ses activités de triage et d'entreposage sur ce site au cours des prochaines années.

L'arrondissement souhaite que le triage Côte-Saint-Luc soit transformé, à long terme, en milieu de vie. L'aménagement du site devra bien sûr s'harmoniser à la trame urbaine et aux réseaux de transport de Côte-Saint-Luc. Il devra également comprendre des mesures d'atténuation des contraintes de sécurité et des nuisances causées par les activités du triage Taschereau.

### Action

---

- 8.1 Assujettir tout nouveau projet de construction dans le triage Côte-Saint-Luc au dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble (P.A.E.).
- 

### 5.3.1.3 – Améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc

Côte-Saint-Luc est enclavé par plusieurs corridors et un triage ferroviaires. L'accès à son territoire et les mouvements intérieurs sont problématiques. Seuls le chemin De La Côte-Saint-Luc, le boulevard Cavendish, l'avenue Fleet et l'avenue Westminster permettent d'y entrer ou d'en sortir. Par conséquent, la circulation des véhicules se concentre sur ces axes et cause de la congestion.

La discontinuité de plusieurs voies nord-sud, qui rallonge les déplacements dans l'arrondissement, s'explique en partie par la présence des corridors ferroviaires qui traversent Côte-Saint-Luc. Et bien que les trains de la ligne Blainville empruntent l'une de ces voies, ils ne s'arrêtent pas à Côte-Saint-Luc.



### Objectif 9 – Revoir l'aménagement de certains axes de circulation



Une analyse des déplacements réalisée en 1998 a révélé qu'ils se produisent en majorité aux heures de pointe et qu'ils génèrent des débits de circulation importants sur les quelques voies assurant les liaisons avec les territoires voisins de Côte-Saint-Luc. Toutefois, l'aménagement de l'avenue Fleet et de l'avenue Westminster a été revu au cours des dernières années, afin d'améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc.

#### Actions

- 
- 9.1 Modifier la réglementation d'urbanisme afin d'exiger, pour tout projet structurant d'aménagement ou de construction, la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation.
- 
- 9.2 Revoir l'aménagement du chemin De La Côte Saint-Luc, du boulevard Cavendish et de l'intersection de l'avenue Fleet et du boulevard Cavendish.
- 
- 9.3 Synchroniser les feux de circulation sur l'avenue Fleet et le boulevard Cavendish.
- 

### Objectif 10 – Parachever le réseau routier

Bien que limitées en nombre, quelques voies permettent de quitter Côte-Saint-Luc ou d'y accéder à l'est ou au sud. Mais aucun axe ne le permet à l'ouest, au nord et au nord-est. La création de nouveaux liens est donc un enjeu fondamental pour le désenclavement du territoire de Côte-Saint-Luc.

 Le prolongement du boulevard Cavendish est le plus important lien considéré et  différents tracés ont déjà été proposés.

Le prolongement du chemin Kildare ou du chemin Mackle vers la rue Jean-Talon Ouest est l'une des autres interventions envisagées afin de désenclaver Côte-Saint-Luc.

Ces interventions et leurs différentes variantes seront étudiées dans le cadre de la planification détaillée de portée pan-montréalaise du secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest (voir la section 4.13 de la partie I du Plan d'urbanisme).

Côte-Saint-Luc y participera activement en portant une attention particulière aux éléments suivants :

- assurer aux résidents de Côte-Saint-Luc et des environs de nouveaux accès efficaces au réseau routier supérieur;
- minimiser la circulation de transit et le camionnage, notamment en envisageant l'aménagement d'un tracé indirect;
- améliorer le caractère urbain du boulevard Cavendish notamment par des aménagements piétonniers et cyclables.

#### Actions

- 
- 10.1 Participer activement à l'exercice de planification détaillée de portée pan-montréalaise.
- 
- 10.2 Élaborer un plan d'aménagement et de design urbain des abords des axes routiers.
-

# Annexe 4

## Extrait authentique du procès -verbal de la séance du conseil municipal

Ville de Montréal	Assemblée du	13 décembre 2004
	Séance(s) tenue(s) le(s)	14 décembre 2004
	Numéro de la résolution	CM04 0886

### **Article 41.010 Adoption - Règlement autorisant un emprunt de 5 000 000 \$ pour le Bureau de gestion du projet Cavendish**

Attendu qu'une copie du « Règlement autorisant un emprunt de 5 000 000 \$ pour le Bureau de gestion du projet Cavendish » a déjà été distribuée aux membres du conseil;

Attendu que tous les membres du conseil déclarent, conformément à l'article 356 de la Loi sur les cités et villes, avoir lu le règlement et renoncer à sa lecture;

Attendu que l'objet, la portée et le coût du règlement sont détaillés au règlement et au sommaire décisionnel;

Il est

Proposé par le conseiller Claude Trudel  
Appuyé par le conseiller Georges Bossé

Et résolu :

- 1- d'adopter le règlement intitulé « Règlement autorisant un emprunt de 5 000 000 \$ pour le Bureau de gestion du projet Cavendish », conditionnellement à son approbation par le ministre des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- 2- de décréter que la période de financement ne doit pas excéder vingt ans;
- 3- d'imputer cette somme au règlement d'emprunt précité.

\_\_\_\_\_

Un débat s'engage.

\_\_\_\_\_

(...)

Il est proposé par le conseiller Claude Dauphin de modifier la proposition présentement devant le conseil en y ajoutant le paragraphe suivant :

- « 4- d'exiger le dépôt du concept préliminaire et de l'avis de projet au ministère de l'Environnement du Québec d'ici le 15 septembre 2005 ».

La proposition est agréée à l'unanimité.

.../2

4/1.010

DÉPOSÉ PAR

Cavendish

Almeida Buber  
À LA SÉANCE DU CONSEIL TENUE

LE 14/12/04



Système de gestion des décisions des  
Instances  
Recommandation

C.E. : 40.003  
(2004-11-17)  
(01)



Numéro de dossier :		1043454001
Unité administrative responsable	Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport / planification et grands projets, Direction	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Sommet	sectoriel - Transport	
Contrat de ville	Ch. 4 - Sect. 4.1 - Les projets structurants	
Projet	Cavendish	
Objet	Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville: 4 695 720\$)	

Je recommande,

- 1.- d'adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour permettre la création du Bureau de gestion du projet Cavendish;
- 2.- de décréter que la période de financement ne doit pas excéder 20 ans;
- 3.- d'imputer cette somme au règlement d'emprunt précité.

*D'exiger le dépôt du concept préliminaire et de l'avis de projet au OENYC  
Certificat n° CTC1043454001 d'ici le 15 juin 2005  
A. Sépét.*

-- Signé par Yves PROVOST/MONTREAL le 2004-11-01 11:12:54, en fonction de /MONTREAL.

Signataire: Yves PROVOST

Directeur général adjoint  
Infrastructures / transport et environnement, Bureau du directeur  
général adjoint

Numéro de dossier : 1043454001

41.010/2

Ville de Montréal  
Système de gestion des décisions des instances  
**Sommaire décisionnel**

C.M. : 30.009  
(12/13/2004)

Identification		Numéro de dossier : 1043454001
Unité administrative responsable	Infrastructures / transport et environnement , Direction du transport / planification et grands projets , Direction	
Niveau décisionnel	Conseil municipal	Au plus tard le 12/13/2004
Sommet	sectoriel - Transport	
Contrat de ville	Ch. 4 - Sect. 4.1 - Les projets structurants	
Projet	Cavendish	
Objet	Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville:4 695 720\$).	

**Contenu**

**Contexte**

Depuis plusieurs années, la Ville de Montréal met de l'avant le projet qui permettrait le raccordement du boulevard Cavendish existant au nord (territoire de Saint-Laurent) au boulevard Cavendish existant au sud (territoire de Côte-Saint-Luc), ainsi qu'un raccordement au boulevard Décarie (territoire Mont-Royal et Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce). Cette discontinuité du réseau routier, conjuguée à la présence d'infrastructures ferroviaires et de corridors autoroutiers (Décarie et de la Côte-de-Liesse), fait du secteur localisé à l'ouest de l'autoroute Décarie, un secteur à toute fin enclavé. Il en découle une problématique importante d'accès au secteur à proximité composé de la Cité scientifique, du parc industriel de l'arrondissement de Mont-Royal, du site de l'Hippodrome et de la zone résidentielle de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest en bordure du boulevard Cavendish. Le Technoparc et le projet résidentiel Bois-Franc à Saint-Laurent se trouvent également défavorisés par la discontinuité de ce lien routier.

Le projet Cavendish n'a pas été réalisé à ce jour pour plusieurs raisons dont les principales sont les suivantes.

D'abord, la complexité technique du projet a amené l'élaboration de plusieurs tracés et phasage de travaux potentiels avec des incidences de coûts élevés.

De plus, le milieu du transport ferroviaire a fait volte-face, étant en régression il y a quelques années, il est depuis en expansion. Ainsi, les possibilités de démantèlement de plusieurs rails ont beaucoup diminué, ne libérant plus des espaces aussi importants à redévelopper et augmentant le coût des infrastructures requises pour les traverser avec un lien routier.

Finalement, le sort réservé à l'hippodrome Blue Bonnets varie d'année en année allant d'investissements majeurs de développement au démantèlement complet avec vente et redéfinition de l'espace.

Lors de la séance régulière du 2 juin 2004, le comité exécutif a pris connaissance du dossier de création du Bureau de gestion du projet Cavendish. Suite à cette séance, le comité exécutif a décidé de mandater le Service des finances, en collaboration avec le Service des infrastructures et de l'environnement pour solutionner la problématique du financement du Bureau de projet pour les années 2004 et 2005.

**Décision(s) antérieure(s)**

41.010/3

CO 98 00487 du 23 mars 1998 : majoration du P.T.I. afin de donner suite au projet de dotation d'infrastructures sur le site de Blue Bonnets et de désenclaver le secteur;

CE 98 01989 du 9 septembre 1998 : mandater le Service de l'urbanisme afin de coordonner la réalisation de l'étude d'impact environnementale du projet de lien Cavendish/Cavendish et préparer le protocole d'entente sur le financement de l'étude.

CO 99 01466 du 21 juin 1999: approbation du projet d'entente 52-120 entre la Ville et le ministère des Transports du Québec et les municipalités de Côte-Saint-Luc, Mont-Royal et Saint-Laurent;

CO 00 00393 du 21 février 2000 : octroi d'un contrat d'étude de circulation à la firme Roche-DeLuc/Axor au montant de 130 000 \$;

SMCE040397002 du 12 mai 2004: compléter le dossier en ce qui a trait à l'impact d'un tel projet sur le développement économique de l'ensemble du secteur avoisinant.

SMCE040397002 du 3 juin 2004: mandater le Service des finances en collaboration avec le Service des infrastructures et de l'environnement, pour solutionner la problématique du financement du Bureau de projet pour les années 2004 et 2005.

#### Description

Il est proposé de former un Bureau de gestion du projet Cavendish afin d'assurer l'organisation complète de la réalisation de ce projet. Ainsi, en plus de devoir finaliser un concept, le mandataire devra, sous la direction du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, assumer la gestion complète du projet et s'assurer du suivi et du contrôle de toutes les étapes de réalisation jusqu'à sa finalité.

La priorité du Bureau de gestion du projet sera de définir un programme d'action considérant les facteurs économiques, techniques et financiers du projet. Ce programme devra permettre une optimisation du ratio bénéfice / coûts dans une perspectives de financement réaliste.

En plus de valider les attentes du milieu, de prendre en considération les études antérieures et les tracés privilégiés, le programme d'action à être défini par le Bureau de gestion du projet Cavendish devra, à priori, répondre aux orientations suivantes :

- Permettre un désenclavement des secteurs situés à l'ouest de Décarie et répondre à l'engagement de la Ville relativement au désenclavement de la Cité scientifique;
- Permettre la mise en valeur et la redynamisation de l'ensemble du secteur;
- Favoriser l'usage du transport en commun avec des rabattements éventuels aux stations de la Savane et Namur;
- Assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes;
- Améliorer les conditions d'accès routier aux réseaux artériel, local et autoroutier pour favoriser la mise en valeur du secteur;
- Prendre en compte l'exploitation du dépôt de neige usée et du bassin de rétention d'eau;
- Assurer une insertion optimale de l'infrastructure au milieu en favorisant des aménagements paysagers, architecturaux et structuraux de qualité;
- Concevoir le projet dans un souci de développement durable et permettre le développement ultime du secteur;
- Minimiser les nuisances environnementales liées à la présence des infrastructures routières par des mesures de mitigation adéquates;
- Minimiser la circulation de transit dans les secteurs résidentiels.

De plus, le plan d'action à être défini par le Bureau devra identifier clairement l'apport de ressources requises des différents partenaires autant internes (services, arrondissements et autres) qu'externes à la Ville et assurer la mise en place de mécanismes performants de contrôle des coûts et des enveloppes dédiées au projet.

#### Justification

Le projet Cavendish, identifié sous l'appellation Cavendish / Royalmount / Cavendish, figure au schéma d'aménagement depuis 1987 et a été clairement défini comme projet prioritaire au Sommet de Montréal.

- 41.010/4

Ce projet permettra le désenclavement des secteurs limitrophes dans les arrondissements Saint-Laurent, Mont-Royal, CDN/NDG et Côte-Saint-Luc / Hampstead / Montréal-Ouest. Il permettra également une consolidation et un développement des activités dans ces arrondissements en plus de répondre à l'engagement de la Ville en regard de la Cité scientifique concernant son désenclavement.

Le projet de Plan d'urbanisme révisé favorise un lien de transport dans l'axe du boulevard Cavendish et annonce que la planification détaillée du secteur Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest se fera dans les trois années à venir. Selon le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, le lien Cavendish permettra le renforcement des activités de la Cité scientifique, le redéveloppement du site de l'Hippodrome et le développement des terrains voués à des fins d'habitation, notamment ceux situés dans l'arrondissement Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest en bordure du boulevard Décarie.

Le potentiel de développement du secteur a été évalué. Le potentiel observé est considérable :

- un potentiel de 6 400 nouveaux logements ;
- près de 690 000 mètres carrés de plancher voués à des fins économiques ;
- une valeur foncière totalisant près de deux milliards de dollars ;
- à terme, des revenus de taxes foncières annuelles de plus de 51 millions de dollars.

Le potentiel de développement se répartit sur les terrains vacants et les sites à transformer illustrés sur la carte en pièce jointe. Un tableau, également en pièce jointe, présente le potentiel de développement résidentiel et économique.

Il faut noter que le parachèvement du boulevard Cavendish permettra également de redynamiser et d'accroître la valeur du secteur industriel de l'arrondissement de Mont-Royal (non inclus dans le calcul).

La formation du Bureau de gestion du projet Cavendish permettra de mettre en place les ressources requises afin d'agir avec célérité et efficacité pour mener à terme le projet en prenant en main tous les volets et les enjeux sous-jacents.

Le Bureau de gestion du projet devra rapidement définir un programme d'action considérant les facteurs économiques, financiers et techniques, proposer à l'Administration les meilleures opportunités de réalisation et, par la suite, en arriver à la définition définitive du concept et à la gestion de la conception et de la réalisation de celui-ci.

#### Aspect(s) financier(s)

Le budget de 5 M\$ permettra la mise en place de la structure administrative requise pour la pleine réalisation du projet, c'est-à-dire le Bureau de gestion du projet Cavendish.

Le Bureau de gestion de projet permettra également la réalisation de la première étape de réalisation, soit le concept définitif (avant-projet préliminaire et définitif). De plus, le programme d'action que devra définir le Bureau permettra d'identifier les sources et l'ampleur des sommes requises pour les étapes de conception et de réalisation du projet et, ainsi, des règlements d'emprunt ultérieurs requis.

Sans présumer du coût final du projet, une hypothèse financière basée sur un coup d'ensemble approximatif de 100 M\$ permet la mise à jour du projet sous la forme présentée dans le tableau d'imputation en pièce jointe (le tableau est en milliers de dollars).

#### **IMPUTATION**

**Secteur 08-D**

**Projet : 75000 - Grands projets de transport**

**Sous-projet : 0475000 006 Lien Cavendish - Cavendish - projet structurant**

***Tableau d'imputation et de provenance - voir pièces jointes***

.....



- 41 010/5

**Impact(s) majeur(s)**

En plus des considérations financières directes du projet, une participation active des partenaires internes et externes sera requise.

Le plan d'action devant être défini par le Bureau de gestion du projet Cavendish devra rapidement établir le niveau de participation anticipé des différents acteurs.

**Opération(s) de communication**

Dans le plan d'action devant être défini par le Bureau de gestion du projet Cavendish, un plan de communication et son suivi doivent être incorporés.

**Calendrier et étape(s) subséquente(s)**

Définition du mode de financement	octobre 2004
Octroi du mandat de gestion de projet et de concept définitif	janvier 2005
Approbation du concept préliminaire et dépôt de l'avis de projet au ministère de l'environnement	Sept décembre 2005
Approbation du concept définitif	octobre 2006
Acquisition et début des travaux préparatoires	avril 2007
Finalisation de l'étude d'impact sur l'environnement	mai 2007
Conception et réalisation des travaux	de 2007 à 2012

N.B. Ce calendrier sera conditionné par les délais des audiences publiques

**Echéancier initial de réalisation du projet**

Début: Fin:

**Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs**

**Validation**

Intervenant	Sens de l'intervention
(Gaétan RAINVILLE)	Avis favorable
(Ava L. COUCH)	Avis favorable avec commentaires
(Marc LACHANCE)	Avis favorable avec commentaires
(Victor MAINVILLE)	Avis favorable avec commentaires
(Pierre SAINTE-MARIE)	Avis favorable avec commentaires
(David JOHNSTONE)	Avis favorable avec commentaires
(Lucie QUINTAL)	Certificat du trésorier
(Lyse CÔTÉ)	Avis favorable
Autre intervenant	Sens de l'intervention

<b>Responsable du dossier</b> David THERRIEN Ingénieur Tél. : 872-7092 Télécop. : 872-4494  Jean Bertrand Chef de division	<b>Endossé par :</b> Jacques GAGNON_TPE Directeur - Transport et voirie Tél. : 872-2387 Télécop. : 868-3232 Date d'endossement : 10/22/2004
---	--

- 211.010/6

Division du transport

Numéro de dossier : 1043454001

-41.010/7-

# Le **prolongement** du boulevard Cavendish

**RAPPORT DU COMITÉ TECHNIQUE**

Le 24 avril 1997



Ville de Montréal

VILLE  
MONT-ROYAL

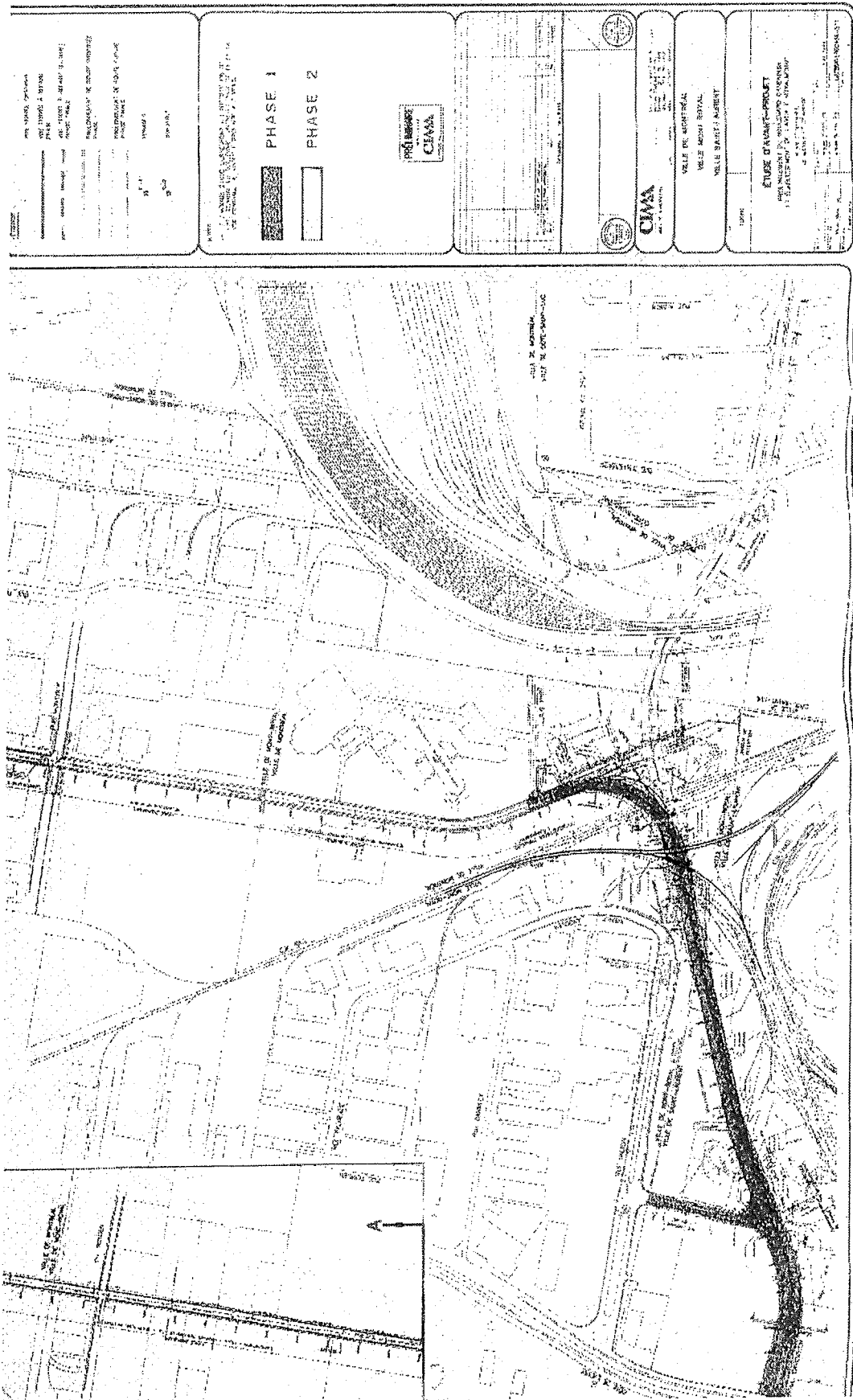


TOWN OF  
MOUNT ROYAL



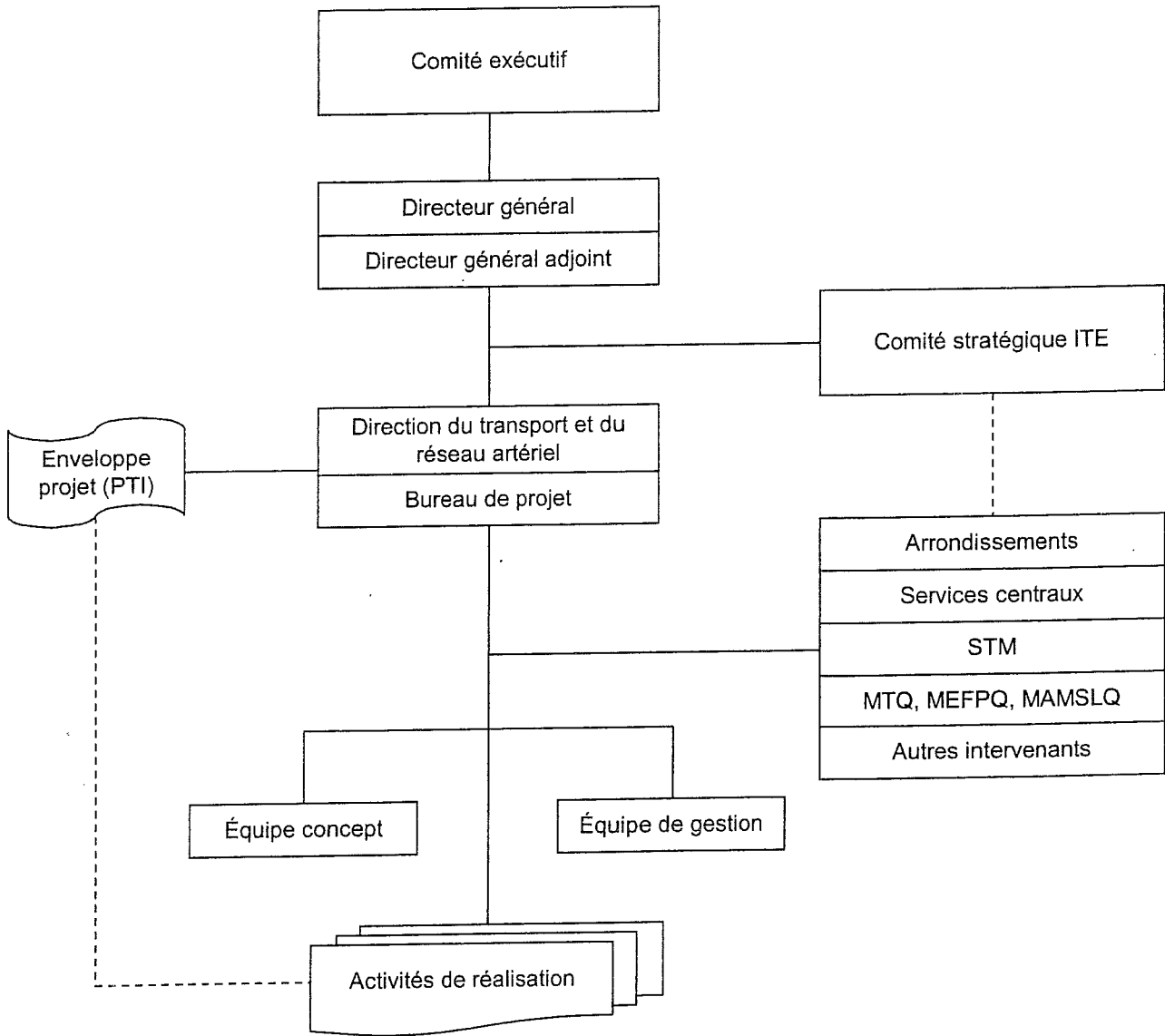
Saint-Laurent

- 41.010/8 -



-41,010/9-

Projet boulevard Cavendish  
Diagramme de fonctionnement



-41,010/10-

## HYPOTHÈSE DE FINANCEMENT DU PROJET

Ordre de grandeur : 60 M\$ à 120 M\$

Valeur de référence : 100 M\$

### Services professionnels

Gestion de projet (Bureau) :	* 2%	1,65 M\$	
Concept préliminaire et final et présentation au BAPE :	* 4%	<u>3,3 M\$</u>	13 M\$
		4,95 M\$	
Plans et devis (préliminaires et finaux) :	5%		
Soumission et surveillance des travaux :	4%		

### Réalisation de travaux

Mitigation et travaux connexes			
Acquisition / expropriation			87 M\$
Utilités publiques (chute à neige)			
Décontamination des sols			
Travaux			

-41.010/11-

valuation sommaire du potentiel de développement urbain lié à la réalisation du projet Cavendish

Terrains vacants propices à la construction résidentielle

	Superficie vacante (hectares)	Potentiel de logements	Potentiel économique (m <sup>2</sup> )
<b>Secteur</b>			
A	4,9	426	
<b>Sous-Total</b>	<b>4,9</b>	<b>426</b>	

Terrains vacants à vocation économique

	Superficie vacante (hectares)	Potentiel de logements	Potentiel économique (m <sup>2</sup> )
<b>Secteur</b>			
B	7,1		28 236
C	0,9		9 065
<b>Sous-Total</b>	<b>8,0</b>		<b>37 301</b>

Sites occupés à des fins non résidentielles propices au développement résidentiel et économique

	Superficie vacante (hectares)	Potentiel de logements	Potentiel économique (m <sup>2</sup> )
<b>Secteur</b>			
D	5,1	380	75 900
E	54,6	2 864	572 775
F	36,4	2 211	
G	13,3	515	
<b>Sous-Total</b>	<b>109,3</b>	<b>5 970</b>	<b>648 675</b>

---






---

	Superficie vacante (hectares)	Potentiel de logements	Potentiel économique (m <sup>2</sup> )
<b>TOTAL</b>	<b>122,1</b>	<b>6 396</b>	<b>685 976</b>

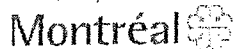
-41.010/12-



### Secteur Décarie—Cavendish

-  Terrain vacant propice à la construction de logements
-  Terrain vacant à vocation économique
-  Site occupé à des fins non résidentielles propice au développement résidentiel et économique
-  Limite d'arrondissement
-  Identifiant du site (voir tableau ci-joint)

Mise en valeur  
du territoire  
et du patrimoine





-41.010/13 - Dossier 1043454001  
PTI 2005-2007

**IMP** **ATION**

Proje. 75000  
Sous-projet: 0475000 006

08-P Grands projets de transport  
Lien Cavendish-Cavendish - Projet structurant  
règlement d'emprunt

		2004	2005	2006	2007	UIT.	Total
PRÉVU PTI 2004-2006	NET	500	408	500	1076	98016	100500
REQUIS	Bru	0	434	532	1146	104367	106 479
	Ris.Taxe	0	26	32	70	6351	43
	<i>Investi net</i>	0	408	500	1076	0	106436
	emprunt net	0	408	500	1076	98016	0
<b>ÉCART</b>	<b>NET</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100500</b>

-41.010/14-



## RÈGLEMENT AUTORISANT UN EMPRUNT DE 5 000 000 \$ POUR LE BUREAU DE GESTION DU PROJET CAVENDISH

VU les articles 543 et 544 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C-19) ;

VU l'article 148 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4) ;

À la séance du \_\_\_\_\_ 2004, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. Un emprunt de 5 000 000 \$ est autorisé pour le financement de la création et des activités du Bureau de gestion du projet Cavendish.

Le projet Cavendish consiste en le raccordement entre la partie du boulevard Cavendish située au nord, du côté de l'arrondissement Saint-Laurent, et celle située au sud, du côté de l'arrondissement Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest, ainsi qu'au boulevard Décarie, du côté de l'arrondissement Mont-Royal et de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce.

Le bureau de gestion du projet Cavendish aura pour mandat d'assurer l'organisation complète de la réalisation de ce projet, la finalisation d'un concept, la gestion entière des travaux et le suivi et le contrôle de toutes les étapes de la réalisation.

L'emprunt prévu au premier alinéa vise la mise en place de la structure administrative du Bureau ainsi que ses activités décrites à l'annexe A dans les divers volets de son mandat.

2. Le terme total de cet emprunt et de ses refinancements ne doit pas excéder à 20 ans.

---

Dossier 1043454001

- 44.010/15 -

## ANNEXE A

### DESCRIPTION DES VOLETS DU MANDAT

#### Volet 1 : Bureau de gestion de projet

- Programme de travail et suivi
- Gestion des activités et coordination avec les partenaires
- Évaluation et contrôle des coûts
- Financement et subvention
- Contrôle de la qualité et respect de la réglementation
- Communication et relations publiques

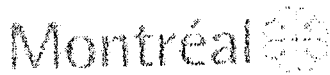
#### Volet 2 : Concept

- Étude et analyses du dossier (études antérieures)
- Étude complémentaire (opportunité, circulation, etc.)
- **Validation** des attentes
- Établissement des conditions de succès
- Étude de tracés et impacts
- Étude d'évaluation de réponse aux attentes (étude multicritère)
- **Recommandation** du(des) tracé(s) le(s) plus performant(s)
- Élaboration d'un concept préliminaire, potentiel de faisabilité et coûts préliminaires
- Description des activités, des produits livrables nécessaires à l'acceptation du concept (ex. : BAPE)
- **Validation** du concept préliminaire
  - a) interne
  - b) externe (partenaires, propriétaires et milieu impacté)
  - c) recommandation du concept préliminaire retenu
- Élaboration, mise en plan et devis descriptif du concept final
- Description finale des études et activités requises pour l'acceptation finale du concept
- **Validation** finale
- Réalisation des études et activités requises à la présentation publique du concept

---



- 41.010/16 -



Systeme de gestion des décisions des instances  
Intervention - Mise en valeur du territoire et du  
patrimoine , Développement économique et  
développement urbain

Numéro de dossier : 1043454001

Unité administrative responsable : Infrastructures / transport et environnement , Direction du transport / planification et grands projets ,  
Direction

Objet : Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la  
création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville: 4 695  
720\$).

Sens de l'intervention  
Avis favorable avec commentaires

« Commentaires

Le projet de Plan d'urbanisme révisé annonce que le secteur Décarie--Cavendish--Jean-Talon Ouest fera l'objet d'une planification détaillée afin de permettre son développement à des fins résidentielles et à des fins d'emplois. Il va sans dire que son désenclavement est une condition essentielle à ce développement.


En ce sens, nous sommes entièrement favorable à la création du Bureau de projet à cet effet. Nous souhaitons toutefois être étroitement associé aux travaux de celui-ci puisque la planification urbaine du secteur sera grandement influencée par les choix qui seront faits en matière de desserte routière.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention Pierre SAINTE-MARIE Chef de division Tél. : 2-5484 Date: 2004-10-27	Endossé par: Céline TOPP Directrice Développement urbain Tél. : 2-3111 Date d'endossement: 2004-10-27
---	--

Numéro de dossier : 1043454001

- 44.610/17 -

Montréal 

Système de gestion des décisions des instances

Intervention -

Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest, Bureau  
du directeur d'arrondissement

Numéro de dossier : 1043454001

Unité administrative responsable	Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport / planification et grands projets, Direction
Objet	Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville: 4 695 720\$).

Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires

• Commentaires


À notre avis, l'échéancier établi pour l'achèvement du projet doit être accéléré. De plus, le désenclavement du secteur est si important que nous ne pouvons attendre encore 8 ans pour réaliser ce projet d'envergure et rater une occasion en or de favoriser l'essor économique. Notre arrondissement désire évidemment être impliqué dans toutes les étapes du projet.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention David JOHNSTONE Directeur d'arrondissement: CSL-H-Mo Tél. : 485-6935 Date: 2004-10-28	Endossé par: David JOHNSTONE Directeur d'arrondissement Tél. : 514-485-6935 Date d'endossement: 2004-10-28
---	--

Numéro de dossier : 1043454001

- 41.010/18 -

Montréal 

Systeme de gestion des décisions des instances  
Intervention - Saint-Laurent , Direction du bureau  
d'arrondissement

Numéro de dossier : 1043454001

Unité administrative responsable : Infrastructures / transport et environnement , Direction du transport / planification et grands projets , Direction

Objet : Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville: 4 695 720\$).

Sens de l'intervention  
Avis favorable avec commentaires

+Commentaires  
Le projet Cavendish a un impact sur le désenclavement d'une bonne partie de nos zones industrielles. L'arrondissement de Saint-Laurent manifeste donc son intérêt à participer au projet et être impliqué à toutes les étapes.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention Victor MAINVILLE Directeur d'arrondissement par intérim Tél. : 514-855-6000, poste 4242 Date: 2004-10-25	Endossé par: Victor MAINVILLE Directeur d'arrondissement par intérim Tél. : 514-855-6000, poste 4242 Date d'endossement: 2004-10-25
--	---

Numéro de dossier : 1043454001

-41.010/19-

Montréal 

Système de gestion des décisions des instances  
Intervention - Mont-Royal, Bureau du directeur  
d'arrondissement

Numéro de dossier : 1043454001

Unité administrative responsable : Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport / planification et grands projets.  
Direction

Objet : Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville: 4 695 720\$).

Sens de l'intervention  
Avis favorable avec commentaires


\*Commentaires  
Le projet Cavendish a un impact important sur l'arrondissement Mont-Royal et de ce fait l'arrondissement desire être un partenaire dans le développement du projet et desire être impliquée dans toutes les étapes.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention Ava L. COUCH Directrice de l'Arrondissement Tél. : 734-2911 Date: 2004-10-25	Endossé par: Ava L. COUCH Directrice de l'Arrondissement Tél. : 734-2911 Date d'endossement: 2004-10-25
--	---

Numéro de dossier : 1043454001

- 41.010/20 -

Montréal 

Système de gestion des décisions des instances  
Intervention - Finances , Direction du plan d'affaires /  
du budget et du suivi de la performance

Numéro de dossier : 1043454001

Unité administrative responsable	Infrastructures / transport et environnement , Direction du transport / planification et grands projets , Direction
Objet	Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville:4 695 720\$).

Sens de l'intervention  
Avis favorable avec commentaires

«Commentaires

Le service des Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport et de la voirie recommande d'adopter un règlement d'emprunt de 5 M\$ pour permettre la gestion de projet et la définition du concept final du projet Cavendish et approuver la création du Bureau de gestion du projet Cavendish.

**Il y a lieu de voter des crédits à l'intérieur d'un nouveau règlement d'emprunt.**

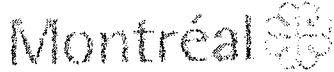
Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention Marc LACHANCE Conseiller budgétaire Tél. : 872-5877 Date: 2004-10-27	Endossé par: Danielle MICHAUD Chef de division Division du budget d'investissements (PTI) Tél. :872-5857 Date d'endossement: 2004-10-27
--	--

Numéro de dossier :1043454001



-41.010/21-



Système de gestion des décisions des instances  
Intervention - Finances, Direction de la comptabilité  
et du contrôle financier

Numéro de dossier : 1043454001	
Unité administrative responsable	Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport / planification et grands projets, Direction
Objet	Adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 M\$ pour la création du Bureau de gestion du projet Cavendish - (Coût net pour la Ville: 4 695 720\$).

Sens de l'intervention  
Certificat du trésorier

\*Commentaires

Les crédits seront imputés dans le sous-projet "6843454001" conditionnellement à l'approbation par le Ministre des Affaires municipales et de la métropole du règlement d'emprunt mentionné ;

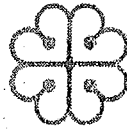
- 1.- d'adopter un règlement d'emprunt autorisant le financement de 5 000 000 \$ pour permettre la création du Bureau de gestion du projet Cavendish;
- 2.- de décréter que la période de financement ne doit pas excéder 20 ans;
- 3.- d'imputer cette somme au règlement d'emprunt précité.

Numéro de certificat (ou note)  
CTC1043454001

Responsable de l'intervention Lucie QUINTAL Agent comptable analyste Tél. : 872-2243 Date: 2004-10-29	Endossé par: Henri DUMAS Conseiller en gestion - Finances Tél. :872-2170 Date d'endossement: 2004-10-29
---	---

Numéro de dossier :1043454001

-41.010/22-



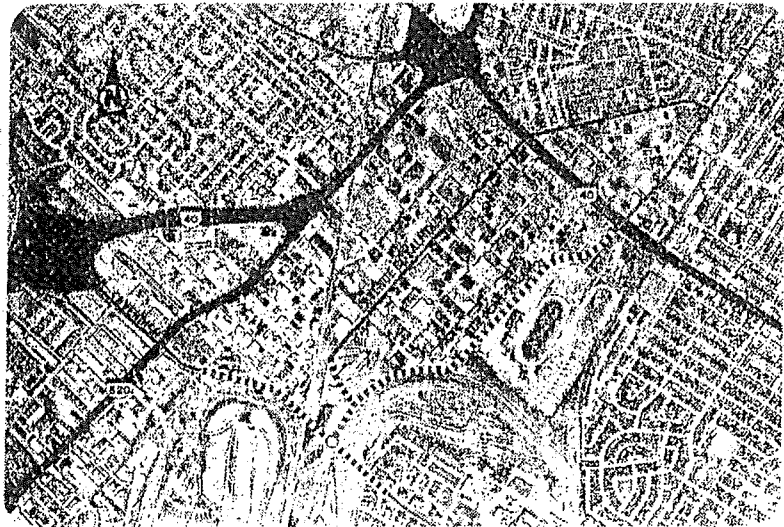
**Ville de Montréal**

Service de l'approvisionnement  
et du soutien technique

**Étude de transport et de circulation  
concernant le projet de raccordement  
Cavendish/Royalmount/Cavendish**

CONTRAT N° CO-0000393

RAPPORT PRÉLIMINAIRE



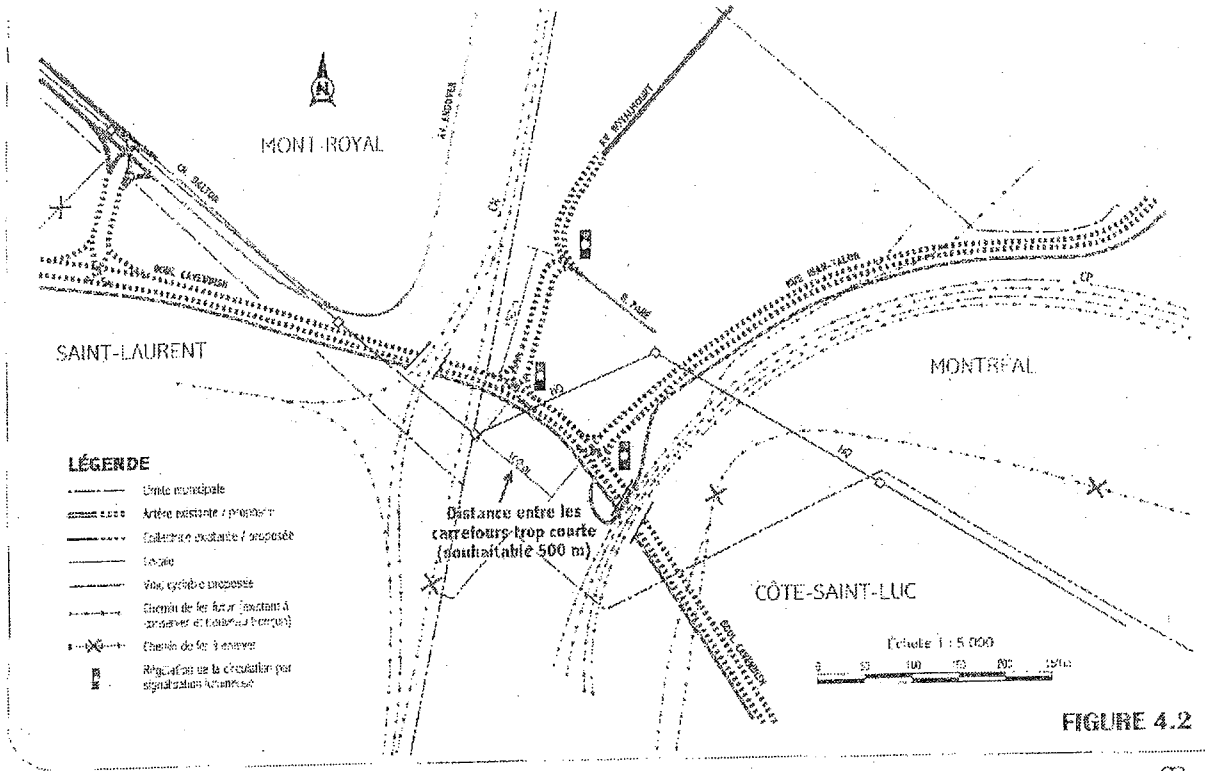
**AXOR**  
Experts-Conseils Inc.

**ROCHE  
DELUC**

1950, rue Sherbrooke Ouest  
Montréal (Québec) H3B 1C7  
Téléphone : (514) 846-6000  
Téléfax : (514) 846-5005

1155, rue University  
Montréal (Québec) H3B 3A7  
Téléphone : (514) 394-3363  
Téléfax : (514) 394-1511

-41.010/23-



- LÉGENDE**
- Limite municipale
  - Artère existante / proposée
  - Calendaire existante / proposé
  - Tronçon
  - Vitesse cyclable proposée
  - Direction de la circulation (limitant à certaines et dans les heures)
  - Chemin de fer à niveau
  - Régulation de la circulation par signalisation lumineuse

FIGURE 4.2

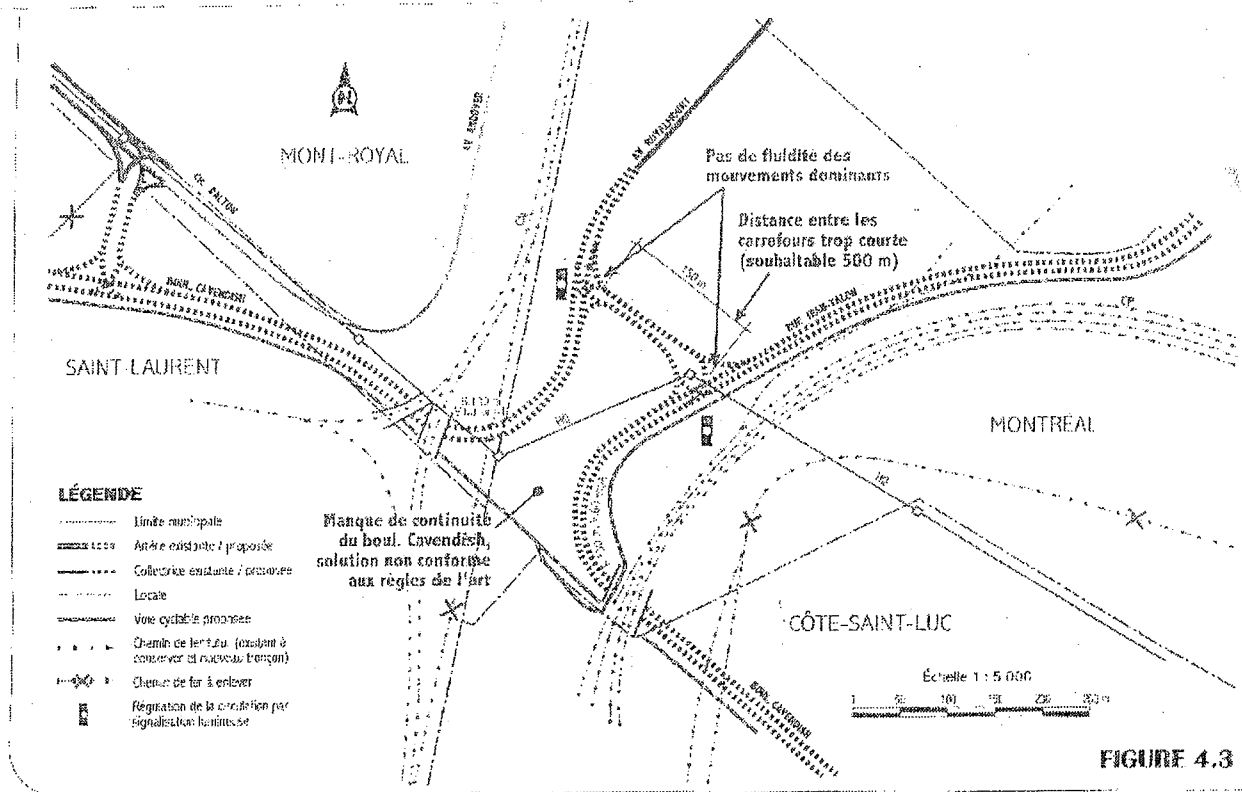
1027-250 / JUIN 2009

Etude de transport et de circulation concernant le projet de raccourcissement Cavendish/Royalmount/Cavendish



Raccordement des axes Cavendish, Jean-Talon et Royalmount • Variante A

-41.010/24-



1527 250 / JUIN 1972 20109

Étude de tracé et de circulation concernant le projet de raccordement Cavendish/Royalmount/Cavendish

**AXOR**  
Experts-Consults Inc.

**ROCHE**  
**DELUIC**

**Raccordement des axes Cavendish, Jean-Falou et Royalmount**  
Variante B, "pince-à-linge"

-41.010/25-

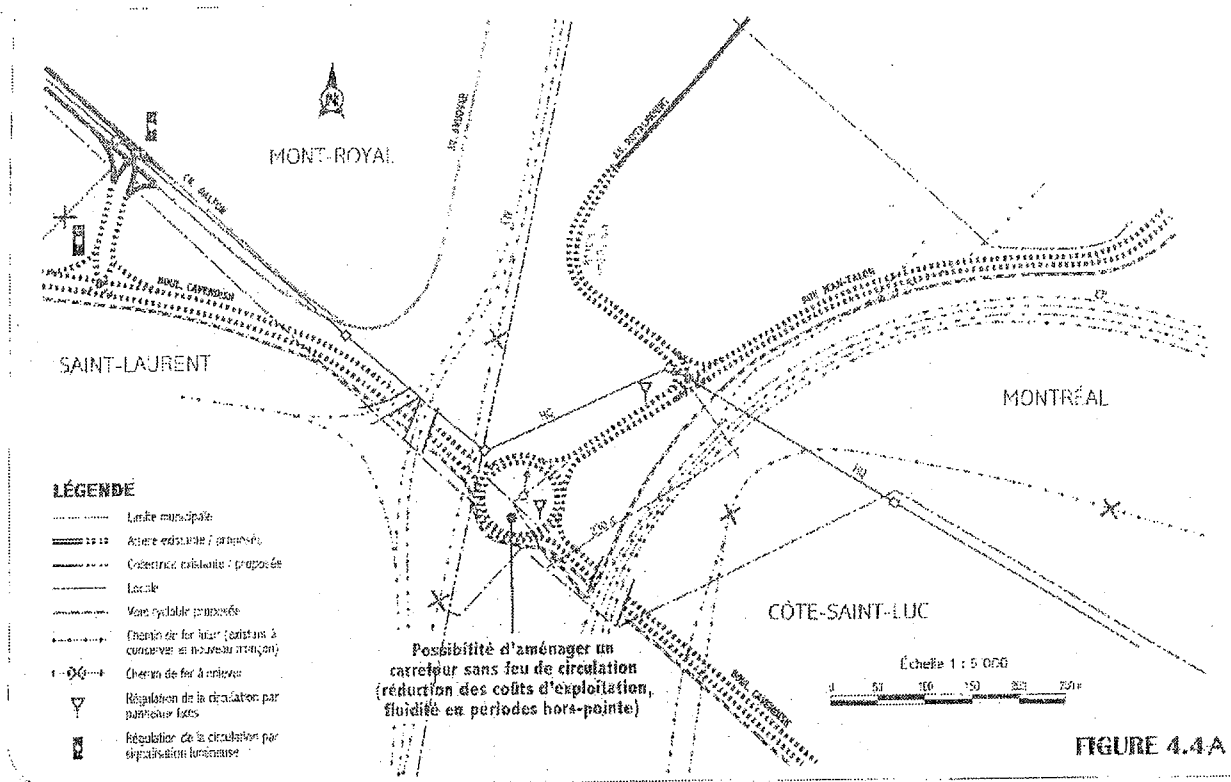


FIGURE 4.4A

1327-240 / H.11.11.2000

Étude de transport et de circulation concernant le projet de raccordement Cavendish/Royalmount/Cavendish

**AXOR** **ROCHE**  
Experts-Conseils Inc. **DELOC**

Raccordement des axes Cavendish, Jean-Talon et Royalmount • Variante C1

-41.010/26-

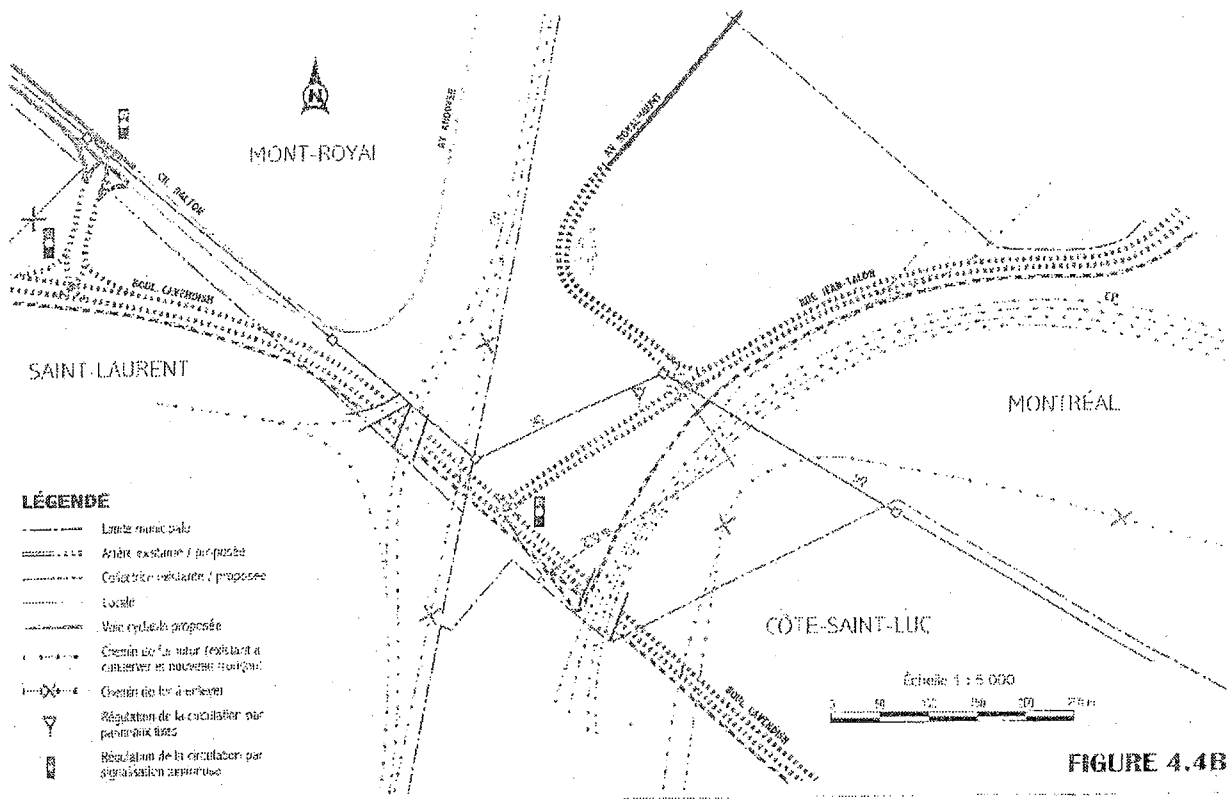


FIGURE 4.4B

1527-250 / 0001 / 2009

Étude de transport et de circulation concernant le projet de raccordement Cavendish/Royalmount/Cavendish

**AXOR**  
Experts-Conseils Inc.

**ROCHE**  
**DELUC**

Raccordement des axes Cavendish, Jean-Talon et Royalmount • Variante C2

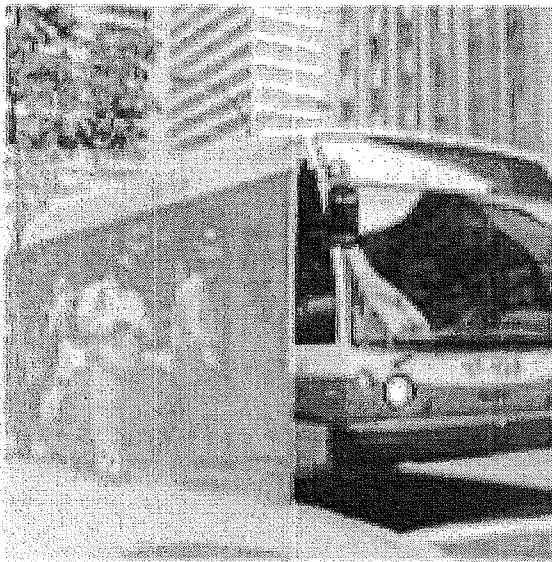
# Annexe 5

# Plan de transport 2007

Document de consultation



## *Réinventer* Montréal





ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur revient. Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques. La désignation des *quartiers verts* appartiendra aux villes et aux arrondissements qui auront, dans leurs plans locaux de déplacements, la responsabilité de cibler et de mettre en œuvre les mesures applicables. La démarche sera soutenue par l'adoption de règles d'harmonisation pour tenir compte de la hiérarchisation de l'ensemble des besoins (réseau de camionnage, desserte par autobus, réseau cyclable, etc.)

## 17<sup>e</sup> chantier

### Accroître la sécurité des déplacements

Montréal demeure une des villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Des efforts importants doivent encore être consentis pour changer les comportements. Chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et une cinquantaine sont tuées dans un accident de la route sur le territoire de Montréal. Le Plan de transport propose un ensemble de mesures, dont la plupart pourront être mises en place rapidement. L'inattention, la distraction et le non respect du *Code de sécurité routière* sont identifiés comme les principales causes d'accident. En plus de maintenir une forte présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, Montréal veut notamment mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements, sécuriser les zones de chantier de construction, réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales à l'exception des artères, réaménager les abords des stations de métro, améliorer le marquage des traverses piétonnes, réduire les largeurs de traversée des chaussées et sécuriser 50 intersections par année, en priorisant les plus problématiques. Montréal plaide aussi en faveur de l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant et réalisera chaque année des campagnes de sensibilisation au respect du *Code de sécurité routière*.

## 18<sup>e</sup> chantier

### Entretien et compléter le réseau routier de l'île

Au cours des dernières années, Montréal a substantiellement augmenté les montants qu'elle consacre à la remise en état et à l'entretien récurrent du réseau, dont elle détient la responsabilité même si, pour une bonne part, il répond en partie aux besoins de toute la région. Au cours des prochaines années, Montréal entend maintenir son niveau d'effort actuel, soit des investissements de près de 160 M\$ annuellement.

Par ailleurs, même si le Plan de transport affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif, un certain nombre d'améliorations et d'ajouts au réseau routier devront nécessairement être réalisés.

À ce chapitre, Montréal entend réaliser en priorité les projets suivants :

- Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame (à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Curatteau);
- Réaménager la rue Shebrooke Est, entre la 36<sup>e</sup> avenue (Pointe-aux-Trembles) et la rue Notre-Dame;
- Procéder à la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau;
- ✱ ● Raccorder le boulevard Cavendish ; une première phase des travaux établira le lien Royalmount/Cavendish;
- Raccorder le boulevard Langelier (entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa);
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget);
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40;
- Aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440;
- Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal.

Ces travaux devront accorder une place importante au transport en commun et aux modes actifs. Le réseau routier sera aménagé de façon à ce que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile. Des voies cyclables seront implantées. Les aménagements devront être conçus pour permettre le déplacement confortable et sécuritaire des piétons. Chaque projet sera conçu, non pas seulement comme un lien routier, mais comme un véritable projet urbain intégré.

Cette liste de priorités ne dispose pas de l'ensemble des travaux qui seraient requis dans l'horizon du Plan ou à plus long terme. La priorisation des projets routiers sera revue aux cinq ans, compte tenu du rythme de développement urbain des secteurs concernés.

## 19<sup>e</sup> chantier

### Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

La région de Montréal joue le rôle d'une plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale. Le maintien et l'amélioration de la performance des infrastructures stratégiques que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau routier assurent la poursuite des échanges efficaces entre la région et le reste du monde. Les propositions contenues dans le Plan de

Actuellement, le réseau d'autobus montréalais n'offre pas d'avantages comparatifs suffisants par rapport à l'automobile pour pouvoir rivaliser avec elle efficacement en termes de temps et de confort. Des efforts importants seront déployés pour donner aux autobus ces avantages sur la route et pour rendre plus confortable l'expérience d'un déplacement en transport en commun.

Montréal entend donc agir sur plusieurs plans pour transformer son réseau d'autobus :

### **Installer une plus grande capacité de transport**

#### **➔ Augmenter le parc d'autobus**

L'ensemble des nouveaux services proposés et la desserte de nouveaux clients visés par le Plan nécessitent une augmentation significative du parc d'autobus, de l'ordre de 500 véhicules supplémentaires aux 1 600 unités actuelles, soit un investissement d'environ 300 M\$. L'acquisition d'un grand nombre d'autobus et l'augmentation du nombre de places de garage et des ressources nécessaires en conséquence, dont l'embauche de personnel, sont les mesures les plus importantes du Plan quant à la capacité de transport. L'accroissement du parc impliquera des aménagements en termes d'accès et de quais supplémentaires aux abords des stations de métro et aux terminus. Afin de réduire l'impact environnemental du parc d'autobus, le programme d'acquisition inclut des véhicules utilisant des carburants ou des technologies plus propres (hybride, biodiesel, pile à combustible, trolleybus).

#### **➔ Implanter des autobus articulés sur une vingtaine de circuits à fort achalandage**

L'introduction de ce type de véhicules engendrera une augmentation importante de la capacité sur les axes choisis et offrira un confort et une ponctualité accrues à la clientèle. Les autobus articulés contribuent à différencier le service particulièrement lorsque le service de base sur l'axe est jumelé à un service rapide. La STM achètera dans un premier temps 202 autobus articulés pour un coût total de 184 M\$. La STM devrait prendre possession des premiers véhicules en 2009 et recevoir les derniers en 2011. Cet achat ne contribue pas cependant à l'accroissement du parc existant, car il vise à remplacer des autobus existants.

### **Mettre en place des mesures prioritaires pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal**

Aux 40 kilomètres de voies réservées actuelles, Montréal implantera au cours des dix prochaines années des mesures donnant une priorité pour les autobus sur environ 240 kilomètres d'artères (Figure 8).

Ces mesures comprennent plus spécifiquement la réalisation de voies réservées pour autobus, des interventions aux feux de circulation (préemption, phase prioritaire au départ et prolongation du vert), des modifications à la géométrie des chaussées et au marquage, et à la gestion de la circulation, du déneigement et du stationnement. Toutes ces mesures permettront aux autobus de profiter d'une priorité sur l'automobile et contribueront à leur donner une image dynamique d'efficacité.

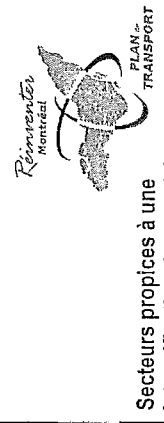
Ces mesures amélioreront la compétitivité du transport en commun sur les axes importants pour les déplacements de courte et de longue distance. Actuellement, les autobus ne jouissent d'un avantage concurrentiel par rapport à l'auto que sur une portion marginale du réseau artériel. Pourtant, plusieurs de ces axes, en particulier dans la partie centrale de l'île, supportent des volumes de déplacements élevés, dépassant par exemple les 10 000 déplacements dans une journée type de semaine.

Dans un premier temps, six axes parmi les plus achalandés en transport en commun bénéficieront de mesures prioritaires. Il s'agit :

- du boulevard Saint-Michel entre le boulevard Henri-Bourassa et le métro Joliette;
- de la rue Beaubien du métro Beaubien au métro Honoré-Beaugrand via l'A-25;
- du boulevard Rosemont entre le métro Rosemont et le boulevard Pie-IX;
- de la rue Notre-Dame depuis la rue Dickson vers Pointe-aux-Trembles;
- de l'axe Sauvé / Côte-Vertu entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish;
- de l'axe Saint-Jean / Pierrefonds entre le boulevard Château-Pierrefonds et l'A-20.

Le centre-ville de Montréal, point névralgique de l'île et grand générateur de déplacements, profitera des gains de temps qu'apporteront ces mesures dans le réseau, même si le transport en commun offre déjà des avantages comparatifs intéressants par rapport à l'automobile. Par ailleurs, les extrémités est et ouest de l'île retireront des bénéfices importants de ces mesures étant donné la faible compétitivité actuelle du transport en commun sur l'auto et des parts modales faibles en transport en commun.

La mise en place des mesures préférentielles dans l'ensemble du réseau d'autobus s'échelonnera sur une période de dix ans sur les principales artères de l'agglomération et occasionnera un investissement de l'ordre de 60 M\$.

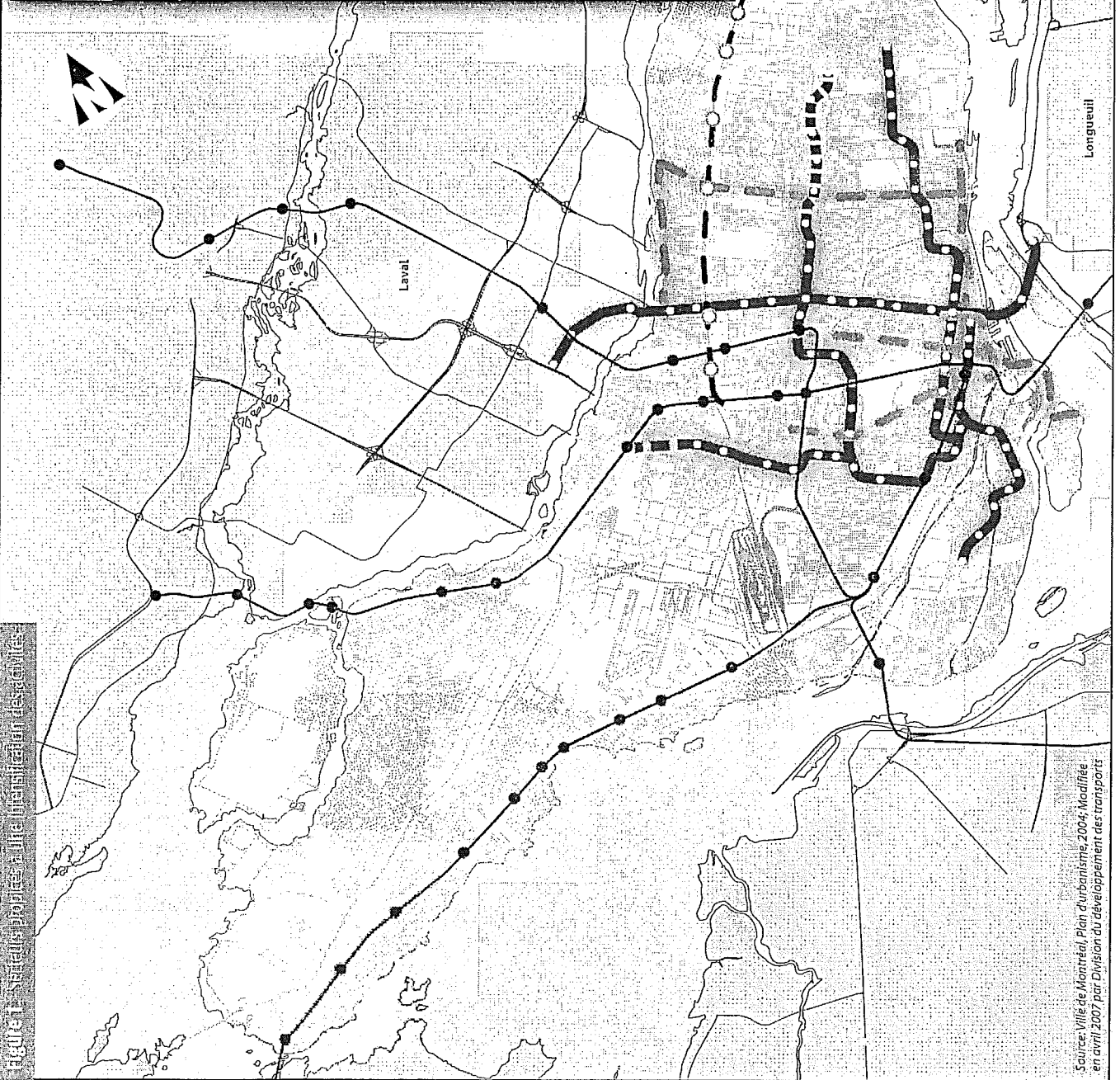


**Secteurs propices à une intensification des activités**

**Légende**

	Intensification des activités aux abords d'arrêts de métro et de train de banlieue
	Intensification des activités aux abords de corridors de métro et de train de banlieue
	Ligne et station de métro existante ou en construction
	Ligne de station de métro à l'étude ou potentielle
	Ligne et station de train de banlieue existante
	Ligne et station de train de banlieue potentielle
	Gare projetée
	Réseau initial de tramways proposé
	Service rapide par bus (SRB) proposé

Figure 1  
 Montréal   
 Avril 2007



Source: Ville de Montréal, Plan d'urbanisme 2004; Modifiée en avril 2007 par Division du développement des transports

### **Mettre en place des dessertes express**

Montréal propose de déployer des dessertes express par autobus vers le centre-ville et le métro :

#### **➔ Augmenter le nombre de dessertes express sans correspondance vers le centre-ville**

Les corridors les plus prometteurs sont situés dans les parties centre-est (de Pie-IX à Langelier) et centre-ouest (futur lien Cavendish) de l'île. Les nouvelles dessertes bénéficieront incidemment des SRB sur Pie-IX et Notre-Dame-René-Lévesque.

Une amélioration des temps de déplacement sera obtenue tant par la rapidité des services que par l'évitement de correspondances. Ces services supporteront et compléteront le réseau de métro aux heures de pointe.

#### **➔ Prolonger la plage horaire des services Express et Métrobus**

La mesure vise à élargir la plage horaire des services existants et futurs entre les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les usagers bénéficieront des avantages de la rapidité, du confort et de la fiabilité des dessertes express pendant toute la journée.

#### **➔ Améliorer le confort des autobus Express et Métrobus**

La norme sur le nombre maximum de passagers à bord sera revue à la baisse ou des modifications à l'aménagement intérieur des autobus seront effectuées.

### **Mettre en place des modes d'exploitation plus attrayants et efficaces**

Le Plan de transport appuie les mesures que la STM met de l'avant pour améliorer de façon importante l'offre de service et l'adapter aux besoins de la clientèle.

#### **➔ Améliorer la ponctualité des autobus et l'information aux usagers**

Le remplacement du système de radiocommunication du réseau d'autobus et la mise en service d'un système d'exploitation permettront un suivi en temps réel de la ponctualité de l'autobus. Ils serviront aussi à l'amélioration de l'information à la clientèle telle l'annonce des prochains arrêts dans les véhicules et, aux arrêts, l'annonce de l'horaire de passage réel des prochains autobus. Ils contribueront à améliorer le sentiment de sûreté des passagers et à permettre de mieux planifier les déplacements de la clientèle.

#### **➔ Accroître le nombre de dessertes à arrêts limités en complément aux lignes locales**

Il s'agit de jumeler des services « saute-mouton » aux lignes qui accueillent deux types de clientèle, l'une à l'échelle locale, l'autre qui effectue de plus longs déplacements. Ces services limiteront le nombre d'arrêts aux lieux stratégiques, soit pour assurer les correspondances, soit pour desservir les principaux pôles d'activités.

#### **➔ Augmenter l'offre de service en période de pointe**

Une trentaine de lignes du réseau supérieur bénéficieront de meilleures fréquences avant et après les périodes de pointe. Cette initiative permettra d'étaler la demande et d'améliorer le confort à bord des véhicules au plus fort de la pointe.

#### **➔ Améliorer le confort à bord des autobus des lignes régulières**

Il s'agit d'augmenter la fréquence des autobus afin de donner plus d'espace aux usagers. Un réaménagement de l'intérieur des véhicules permettra également de bonifier d'autres composantes du véhicule afin d'améliorer le confort de la clientèle. Une telle mesure contribuera à attirer la clientèle en repositionnant l'image de l'autobus.

#### **➔ Munir d'abribus la moitié des arrêts**

Le parc actuel de près de 1600 abribus couvre approximativement 30% des arrêts du réseau. Certains arrêts plus stratégiques bénéficieront d'abribus plus spacieux et confortables.

#### **➔ Évaluer le libreaccès aux services de transport en commun pour les étudiants universitaires**

Des ententes de partenariats financiers existent entre plusieurs universités et sociétés de transport pour permettre le libre accès au transport en commun aux étudiants universitaires, notamment aux États-Unis, au Canada, et depuis 2004, à Sherbrooke au Québec.

Montréal entend évaluer avec les établissements d'enseignement universitaire l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'une telle mesure.

#### **➔ Mettre en place des lignes d'autobus durant la journée pour relier directement les résidences de personnes âgées**

Ces dessertes relieront les résidences de personnes âgées aux CLSC, centres commerciaux et salles de loisirs sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, surtout pendant le jour entre les deux périodes de pointe. Les secteurs les plus propices à ces dessertes sont Montréal-Nord, Saint-Léonard, Cartierville, Saint-Laurent, Rosemont, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et LaSalle. Il s'agit de répondre aux besoins spécifiques en termes de distance de marche, de temps d'attente à l'arrêt

## 2.5 Un réseau routier à compléter

Le *Plan d'urbanisme*, dans son chapitre consacré au transport, recommande de lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier. Cette recommandation réfère aux effets de coupure qui affectent la grille artérielle, mais aussi à son inachèvement. Les problèmes associés sont nombreux :

- enclavement de certains quartiers;
- itinéraires automobiles allongés;
- circuits d'autobus difficilement viables;
- difficultés de mettre en valeur les territoires moins accessibles;
- hiérarchisation incomplète (circulation locale sur les autoroutes; circulation de transit sur rue locale).

Le parachèvement de la grille routière facilite l'accès au réseau autoroutier des zones génératrices de transport de marchandises, telles les zones industrielles, commerciales et les installations terminales de transport.

Le Plan de transport envisage une croissance de 138 000 ménages et un gain de 110 000 emplois sur le territoire de l'île de Montréal pour la période 2001-2021. Une large proportion se localisera dans les secteurs denses et déjà bâtis. Toutefois, aux extrémités est et ouest, le parachèvement de la grille routière est une condition essentielle au développement immobilier. C'est particulièrement le cas des arrondissements de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et de Pierrefonds-Roxboro.

Le volet *Soutien au développement économique du réseau routier* adopte d'autres visages :

- le réaménagement d'un axe routier est une occasion de revaloriser la trame urbaine;
- le réseau artériel est un outil efficace de structuration de l'espace urbain;
- l'accessibilité locale permet d'élargir les aires de marché des commerces;
- le réseau d'autoroutes et d'artères permet notamment de canaliser efficacement les véhicules de transport de marchandises et de services.

Pour faire en sorte que le réseau routier favorise, d'une part, le développement de l'activité économique et, d'autre part, le transport en commun, Montréal a établi un certain nombre de projets afin de compléter le réseau routier actuel en créant des liens là où il y a des discontinuités ou des fonctionnalités à améliorer. Plusieurs des interventions se situent à l'est et à l'ouest de l'île, où le réseau artériel est incomplet. Il va de soi qu'une priorisation de ces projets doit être faite et révisée régulièrement.

Montréal entend réaliser certains projets pour compléter la grille routière (Figure 17) :

### ➤ **Raccorder le boulevard Cavendish**

Il s'agit de réaliser le lien manquant entre les deux tronçons actuels du boulevard Cavendish, respectivement localisés sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent au nord et de la ville de Côte-Saint-Luc au sud et d'assurer un lien vers l'est et le boulevard Jean-Talon. Le projet intégrera une voie réservée pour le transport en commun et permettra un rabattement direct des lignes d'autobus de l'ouest vers le métro Namur, station sous-utilisée par rapport aux stations plus au nord. Le projet permettrait également la mise en place d'une navette entre le métro et l'aéroport en temps garanti. Ce projet permettra de désenclaver le secteur et d'améliorer l'accessibilité des secteurs Notre-Dame-de-Grâce, Hampstead, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent et Mont-Royal. Le coût total du projet est de l'ordre de 140 M\$.

### ➤ **Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)**

Un nouvel axe routier de plus de 4 km entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sherbrooke sera construit dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget (RDP) et de la rue George-V. Ce projet sera réalisé au rythme du développement urbain du secteur et permettra le rabattement des rues collectrices, l'amélioration de la desserte par autobus en améliorant les parcours et le développement de la grille artérielle de l'Est. Un montant approximatif de 50 M\$ sera nécessaire pour réaliser l'ensemble des interventions de ce projet.

### ➤ **Prolonger le boulevard l'Assomption**

Le tronçon manquant du boulevard de l'Assomption, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, permettra la déviation du trafic lourd de la rue Dickson et l'implantation de lignes d'autobus sans correspondance sur les axes Notre-Dame-Lacordaire. Ce projet est associé à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

### ➤ **Parachever le boulevard Maurice-Duplessis**

Il ne manque qu'un court tronçon entre les boulevards de la Rivière-des-Prairies et Saint-Jean-Baptiste pour assurer la continuité du boulevard Maurice-Duplessis. La construction se fera au rythme du développement urbain en appui à celui-ci, permettant également le développement de lignes continues d'autobus. Le coût du projet sera de l'ordre de 12 M\$.

### ➤ **Raccorder le boulevard Langelier**

La ligne de chemin de fer du CN – celle qu'empruntera le train de l'Est – interrompt le boulevard Langelier entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa. Le raccordement améliorera l'accessibilité entre Saint-Léonard et Montréal-Nord et assurera la continuité des lignes d'autobus.

➔ **Raccorder les boulevards Cavendish et Toupin**

Le projet consiste à compléter la grille artérielle de ce secteur en développement en réalisant le lien manquant de 800 m entre le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Ernest-Hemingway. Le projet sera réalisé pour un coût approximatif de 10 M\$.

➔ **Prolonger le boulevard Pierrefonds**

La grille artérielle de l'Ouest sera étendue en prolongeant le boulevard Pierrefonds à l'ouest du boulevard Château-Pierrefonds au rythme du développement urbain pour soutenir le développement résidentiel de Pierrefonds Ouest et de la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le coût total du projet est de l'ordre de 40 M\$.

➔ **Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40**

Ce prolongement reliera le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40, créera un échangeur complet avec l'autoroute et effectuera un raccordement à la rue Stillview au sud. Ce développement de la grille artérielle permettra de mieux répartir les débits de circulation entre les axes majeurs du secteur. Le coût du projet est estimé à 25 M\$.

➔ **Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440**

En soutien au développement résidentiel de la partie ouest de Pierrefonds, un boulevard sera aménagé dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40 et raccordé aux boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon. Le projet comprend le réaménagement de l'échangeur Sainte-Marie-Anse-à-l'Orme. En spécifiant un aménagement de type boulevard, Montréal affirme son opposition à tout projet autoroutier dans ce corridor.

➔ **Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan**

Le projet vise à améliorer l'accessibilité du secteur industriel de Baie-d'Urfé, à diminuer l'intrusion du trafic lourd dans le secteur résidentiel et à faciliter l'accès à la gare de train de banlieue. Il implique un

réaménagement des échangeurs avec l'A-20 et l'A-40. Ce projet sera réalisé pour un coût estimé à 40 M\$.

➔ **Créer de nouveaux liens pour accéder à l'île Bizard**

● **Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal**

Il s'agit soit de doubler le pont existant ou d'ajouter un nouveau pont dans un autre corridor afin d'assurer une accessibilité en tout temps à l'île, notamment en cas d'accident ou de réparation du pont existant. Cette structure sera construite pour un montant total d'environ 28 M\$.

● **Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence**

La construction d'une passerelle piétonnière/cyclable donnera un accès direct au train de banlieue et pourra supporter les véhicules d'urgence. Le coût de cette passerelle est estimé à 10 M\$.

**3. En résumé**

Montréal propose des améliorations du réseau routier compatibles avec ses objectifs de favoriser le transport en commun et les transports actifs. Elle cherche de plus à optimiser l'utilisation du réseau artériel et autoroutier en :

- offrant une fluidité adéquate du réseau artériel pour canaliser la circulation et éliminer le transit dans les rues locales;
- contrôlant la congestion du réseau autoroutier.

Elle compte également utiliser le réseau routier comme outil de structuration et de mise en valeur de l'espace urbain. D'une part, certaines interventions visent à faciliter l'accessibilité des secteurs de la ville. D'autre part, des projets routiers font partie d'interventions plus globales en matière d'urbanisation et permettent de valoriser le bâti existant.

Tableau 7

**COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC SUR LE RÉSEAU ROUTIER**

	COÛT PONCTUEL		COÛT D'IMMOBILISATION (en millions \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT (MILLIONS \$)
	(MILLIONS \$)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	
Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau (1)		75,0	75,0		<b>150,0</b>	
Réaménager le complexe Turcot			200,0	800,0	<b>1 000,0</b>	
Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)				<i>À déterminer</i>		
<b>TOTAL</b>		<b>75,0</b>	<b>275,0</b>	<b>800,0</b>	<b>1 150,0</b>	

(1) Contribution de la Ville : 30 M\$

Tableau 8

## COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR MONTRÉAL SUR LE RÉSEAU ROUTIER

	COÛT D'IMMOBILISATION (en millions \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT	
	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIONS \$)
<b>Partage des emprises routières</b>					4,0
<b>Gestion de la circulation</b>	42,0			41,0	7,0
Effectuer la mise aux normes des feux de circulation	30,0			30,0	
Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	10,0			10,0	
Autres mesures de gestion de la circulation	2,0			1,0	7,0
<b>Réaménagement du réseau routier</b>	439,0	470,0	13,0	922,0	
Moderniser la rue Notre-Dame	300,0	450,0		750,0	
Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	90,0			90,0	
Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame	9,0			9,0	
Réaménager la rue Sherbrooke Est	40,0	20,0		60,0	
Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges-Remembrance			8,0	8,0	
Aménager une voie de desserte dans l'axe de la rue Jean-Pratt			1,0	1,0	
Compléter l'échangeur Salaberry - A-15			4,0	4,0	
Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest		À déterminer			
<b>Compléter le réseau routier</b>	94,0	179,0	150,0	423,0	
* Raccorder le boulevard Cavendish		60,0	80,0	140,0	*
Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	20,0	30,0		50,0	
Prolonger le boulevard l'Assomption	Inclus dans le projet de modernisation de Notre-Dame				
Parachever le boulevard Maurice-Duplessis	6,0	6,0		12,0	
Raccorder le boulevard Langelier	10,0	18,0		28,0	
Raccorder les boulevards Cavendish et Toupin	10,0			10,0	
Prolonger le boulevard Pierrefonds		20,0	20,0	40,0	
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40	10,0	15,0		25,0	
Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	10,0	30,0		40,0	
Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan			40,0	40,0	
Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	28,0			28,0	
Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour piétons, cyclistes et véhicules d'urgence			10,0	10,0	
<b>TOTAL</b>	<b>575,0</b>	<b>649,0</b>	<b>163,0</b>	<b>1 387,0</b>	<b>11,0</b>

## Coûts détaillés des projets du Plan de transport

La présente annexe regroupe tous les tableaux qui ont été présentés à la fin de chacun des chapitres de la partie III. Les projets d'infrastructures proposés coûteront au total environ 8,1 G\$ sur un horizon de 20 ans.

La plupart des projets identifiés pour la période 0 à 10 ans font partie des 21 chantiers. Il y a quelques exceptions dont ceux qui font déjà partie d'une programmation déjà amorcée, comme par exemple la rénovation des voitures de métro MR-73 et les projets de mise aux normes et de gestion dynamique des feux de circulation.



Tableau A.1

**COÛTS DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN PROPOSÉS PAR MONTRÉAL**

	COÛT D'IMMOBILISATION (en millions \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT	
	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(EN MILLIONS \$)
<b>Métro</b>	<b>207,0</b>	<b>1 140,0</b>	<b>2 525,0</b>	<b>3 872,0</b>	<b>33,1</b>
Remplacement des voitures du métro MR-63		1 140,0		<b>1 140,0</b>	
Remplacement des voitures du métro MR-73			1 410,0	<b>1 410,0</b>	
Prolongements du réseau de métro					
ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX	170,0			<b>170,0</b>	2,9
ligne 5 (bleue) de Pie-IX à Anjou			775,0	<b>775,0</b>	13,0
ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc			340,0	<b>340,0</b>	5,7
Autres interventions	37,0				11,5
<b>Tramway</b>	<b>260,0</b>	<b>725,0</b>		<b>985,0</b>	<b>38,0</b>
Ligne de tramways desservant le Centre des affaires et le Vieux-Montréal	260,0			<b>260,0</b>	13,0
Ligne de tramways sur l'axe de l'avenue du Parc et du boulevard René-Lévesque		475,0		<b>475,0</b>	13,4
Ligne de tramways sur l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges		250,0		<b>250,0</b>	11,6
Lignes de tramways sur d'autres axes stratégiques (phases ultérieures)				<i>À déterminer</i>	
<b>Services rapides par autobus (SRB)</b>	<b>55,0</b>	<b>70,0</b>		<b>125,0</b>	<b>20,0</b>
Ligne SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX-centre-ville	55,0	45,0		<b>100,0</b>	15,0
Ligne SRB sur le boulevard Henri-Bourassa		25,0		<b>25,0</b>	5,0
Lignes SRB dans des emprises ferroviaires inutilisées				<i>À déterminer</i>	
<b>Réseau d'autobus</b>	<b>214,0</b>	<b>166,0</b>	<b>94,0</b>	<b>464,0</b>	<b>50,0</b>
Augmentation du parc d'autobus (500 autobus)	132,0	84,0	84,0	<b>300,0</b>	
Mesures préférentielles pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal	30,0	30,0		<b>60,0</b>	
Dessertes express					25,0
Modes d'exploitation	47,0	47,0		<b>94,0</b>	
Qualité de service et accessibilité	5,0	5,0	10,0	<b>20,0</b>	25,0
Mesures environnementales				<i>Coûts internes à la STM</i>	
<b>Projets métropolitains priorités par Montréal</b>	<b>850,0</b>	<b>33,0</b>	<b>15,0</b>	<b>898,0</b>	
Train de l'Est	300,0			<b>300,0</b>	
Navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal	550,0			<b>550,0</b>	
Liaisons métropolitaines par autobus		33,0	15,0	<b>48,0</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>1586,0</b>	<b>2134,0</b>	<b>2634,0</b>	<b>6 344,0</b>	<b>141,1</b>

Tableau A.2

**COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DE LA MARCHÉ**

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION (en milliers \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT	
	(MILLIERS \$)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIERS \$)
Réaliser les plans d'action prévus dans la <i>Charte du piéton</i>	1 000					
Définir et promouvoir les meilleures pratiques	100					50
Élaborer un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle	100					
Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons		600			<b>600</b>	
Implanter des feux à décompte numérique aux intersections		1 800			<b>1 800</b>	
Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections	100	4 300			<b>4 300</b>	100
Dégager les intersections	50	250			<b>250</b>	
Sécuriser les abords des établissements d'enseignement	500	3 000			<b>3 000</b>	
Mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs	500	25 000			<b>25 000</b>	
Déneiger et déglacer en priorité les trottoirs	100					
Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun	250	1 000			<b>1 000</b>	
Piétonniser certaines rues			10 000			
Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) et améliorer la signalisation	50	250			<b>250</b>	
Élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle						50
<b>TOTAL</b>	<b>3 750</b>	<b>36 200</b>	<b>10 000</b>		<b>46 200</b>	<b>200</b>

Tableau A.3

**COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DU VÉLO**

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION (en milliers \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT	
	(MILLIERS \$)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIERS \$)
Doubler le réseau cyclable	6 000	30 000	20 000		<b>50 000</b>	
Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel		8 000	7 500	7 500	<b>23 000</b>	
Développer le réseau blanc de Montréal		<i>À déterminer</i>				
Implanter un système de vélos en libre-service (1)		15 000			<b>15 000</b>	
Quintupler le nombre de places de stationnements pour vélos (1)		13 000	15 000	15 000	<b>43 000</b>	
Équiper les autobus de la STM et les taxis de supports pour vélos		2 500	250	250	<b>3 000</b>	
Revoir la réglementation concernant l'accès des vélos au métro et au train de banlieue		<i>À déterminer</i>				
<b>TOTAL</b>	<b>6 000</b>	<b>68 500</b>	<b>42 750</b>	<b>22 750</b>	<b>134 000</b>	<b>-</b>

(1) Partenariats selon un plan d'affaires

Tableau A.4

**COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC SUR LE RÉSEAU ROUTIER**

	COÛT PONCTUEL		COÛT D'IMMOBILISATION (en millions \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIONS \$)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIONS \$)
Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau <sup>(1)</sup>		75,0	75,0		<b>150,0</b>	
Réaménager le complexe Turcot			200,0	800,0	<b>1 000,0</b>	
Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)					<i>À déterminer</i>	
<b>TOTAL</b>		<b>75,0</b>	<b>275,0</b>	<b>800,0</b>	<b>1 150,0</b>	

(1) Contribution de la Ville : 30 M\$

Tableau A.5

## COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR MONTRÉAL SUR LE RÉSEAU ROUTIER

	COÛT D'IMMOBILISATION (en millions \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT	
	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIONS \$)
<b>Partage des emprises routières</b>					4,0
<b>Gestion de la circulation</b>	42,0			41,0	7,0
Effectuer la mise aux normes des feux de circulation	30,0			30,0	
Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	10,0			10,0	
Autres mesures de gestion de la circulation	2,0			1,0	7,0
<b>Réaménagement du réseau routier</b>	<b>439,0</b>	<b>470,0</b>	<b>13,0</b>	<b>922,0</b>	
Moderniser la rue Notre-Dame	300,0	450,0		750,0	
Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	90,0			90,0	
Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame	9,0			9,0	
Réaménager la rue Sherbrooke Est	40,0	20,0		60,0	
Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges-Remembrance			8,0	8,0	
Aménager une voie de desserte dans l'axe de la rue Jean-Pratt			1,0	1,0	
Compléter l'échangeur Salaberry - A-15			4,0	4,0	
Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest			À déterminer		
<b>Compléter le réseau routier</b>	<b>94,0</b>	<b>179,0</b>	<b>150,0</b>	<b>423,0</b>	
* Raccorder le boulevard Cavendish		60,0	80,0	140,0	*
Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	20,0	30,0		50,0	
Prolonger le boulevard l'Assomption					Inclus dans le projet de modernisation de Notre-Dame
Parachever le boulevard Maurice-Duplessis	6,0	6,0		12,0	
Raccorder le boulevard Langelier	10,0	18,0		28,0	
Raccorder les boulevards Cavendish et Toupin	10,0			10,0	
Prolonger le boulevard Pierrefonds		20,0	20,0	40,0	
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40	10,0	15,0		25,0	
Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	10,0	30,0		40,0	
Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan			40,0	40,0	
Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	28,0			28,0	
Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour piétons, cyclistes et véhicules d'urgence			10,0	10,0	
<b>TOTAL</b>	<b>575,0</b>	<b>649,0</b>	<b>163,0</b>	<b>1 387,0</b>	<b>11,0</b>

Tableau A.6

**COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DU STATIONNEMENT**

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION (en milliers \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT	
	(MILLIERS \$)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIERS \$)
Adopter une politique de stationnement	500					
Modifier la réglementation d'urbanisme en matière de nombre de places de stationnement	<i>À déterminer</i>					
Évaluer la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente pour le transport en commun	100					
Procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement	<i>À déterminer</i>					
Aménager dès 2007 des stationnements pour l'autopartage	50	100			<b>100</b>	
Planter des stationnements pour le covoiturage	50					
Développer un réseau de stationnements incitatifs	200	25 000			<b>25 000</b>	
Favoriser l'utilisation des stationnements des centres commerciaux – équipements institutionnels	250					
Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales	250					
Simplifier la signalisation du stationnement sur rue	100					
Signaler les places disponibles		1 000			<b>1 000</b>	
Aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et microvoitures	50		100		<b>100</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>1 550</b>	<b>26 100</b>	<b>100</b>		<b>26 200</b>	

Tableau A.7

**COÛTS DES PROJETS EN SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE**

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION (en milliers \$)			COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIERS \$)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL (MILLIERS \$)
Créer des <i>quartiers verts</i>		<i>À déterminer</i>			
Adapter l'aménagement des rues	5 200	30 000	30 000		<b>60 000</b>
Changer les comportements	700				200
Mettre en place le bureau de la sécurité des déplacements					1 450
<b>TOTAL</b>	<b>5 900</b>	<b>30 000</b>	<b>30 000</b>		<b>2 100</b>

## Notes de fin de document

- 1 L'année 2021 correspond à un horizon ultime en matière de création de logements sur l'île de Montréal, basé sur un objectif de croissance et une capacité d'accueil établis dans le *Plan d'urbanisme*.
- 2 Ces chiffres proviennent de l'enquête régionale origine-destination réalisée par l'Agence métropolitaine de transport et ses partenaires, colligeant les informations sur les déplacements des personnes effectués quotidiennement par les résidents de la région de Montréal. Ils excluent les déplacements interrégionaux des personnes et les déplacements commerciaux (camionnage, livraison, véhicules de service, etc.), qui représentent environ 30 % des déplacements quotidiens effectués dans la région de Montréal.
- 3 Les prévisions d'accroissement de la demande de déplacements s'appuient sur une hypothèse de statu quo de la mobilité par personne.
- 4 Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004.
- 5 En terme absolu, il s'agit d'une augmentation de 84 000 déplacements, représentant un accroissement de l'ordre de 1,55 % par année entre 2006 et 2021, équivalent à la hausse annuelle visée dans la *Politique québécoise du transport collectif*.
- 6 Évaluation basée sur les coûts réels de réalisation 2007 du prolongement du métro à Laval.
- 7 Évaluation préliminaire.
- 8 L'analyse des projets de tramway réalisés dans le monde permet de définir un coût budgétaire de réalisation de 40 M\$ par kilomètre. Ces coûts ne tiennent pas compte des coûts de réaménagement urbain.
- 9 Coût unitaire de 5 M\$ par kilomètre.
- 10 Une huitième station a été ajoutée sur le territoire de Montréal par rapport au projet initial.
- 11 *Enquête origine-destination 2003*
- 12 *Québec en Forme* a pour mission de soutenir des communautés qui s'engagent dans le développement d'une vision commune et dans la mise en oeuvre d'actions durables ayant pour but de favoriser une vie saine et active chez les enfants de quatre à douze ans provenant surtout de milieu défavorisé, principalement par l'activité physique et sportive.
- 13 Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)
- 14 Yves Bussière, Paul Lewis, Marie-Hélène Vandersmissen et Paul-Y. Villeneuve, *Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, 2002, 122 pages.
- 15 Depuis 1990, partout dans le monde, le commerce des biens connaît un rythme de croissance 2,5 fois plus élevé que celui de la production.
- 16 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.
- 17 Projet présenté dans la section sur le transport en commun.
- 18 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.
- 19 Ministère des transports du Québec, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, avril 2003.
- 20 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.
- 21 Ministère des transports du Québec, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, avril 2003.
- 22 Ministère des transports du Québec, *Accidents impliquant un camion transportant des matières dangereuses – Document de travail présenté au Comité sur le transport des matières dangereuses de la Ville de Montréal*, juin 2004.
- 23 Étude réalisée en 2006 par le Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal dans le cadre des travaux de son comité sur le transport des matières dangereuses.
- 24 Équipe HAZMAT du Service de sécurité incendie de Montréal
- 25 Tiré du site internet de Transports Canada, [http://www.its-sti.gc.ca/fr/qu'est-ce\\_que\\_ces\\_sti.htm](http://www.its-sti.gc.ca/fr/qu'est-ce_que_ces_sti.htm)
- 26 Tiré du site internet du ministère des Transports du Québec, <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/sti.asp>
- 27 La notion de transport avancé porte sur les systèmes alternatifs de propulsion et de déplacements contribuant à une réduction de la pollution (GES, nuisance sonore) et de la congestion, à une meilleure qualité de vie, à des économies d'énergie (Source : Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec - CEVEQ).





# Annexe 6

## Mise en contexte

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish a été clairement défini comme projet prioritaire au Sommet de Montréal.

Le plan d'urbanisme de novembre 2004 favorise également la création de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité Scientifique » afin de mettre en valeur et de désenclaver cet important secteur d'emplois. C'est ainsi qu'un comité désigné « Groupe de travail sur la planification détaillée du secteur Décarie/Cavendish/Jean-Talon Ouest » a été mis sur pied pour préciser les orientations qui seront retenues pour ce secteur. Ces dernières seront intégrées à l'étude d'opportunité en cours.

Il a été convenu que le concept fonctionnel préliminaire du projet de raccordement du boulevard Cavendish soit présenté au conseil de la Ville. Ce concept ne comprend pas de tracé mais explique dans le détail les attentes des parties prenantes au projet et exprime le projet sous l'angle d'objectifs à atteindre (conformément à ce qui a été entendu à la réunion du comité stratégique Infrastructures, Transport et Environnement tenue le 22 avril dernier).

L'étude d'opportunité qui débutera dès le début du mois d'octobre permettra d'élaborer certains tracés préliminaires.

## ATTENTES DES PARTIES PRENANTES AU PROJET

### Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

- Favoriser le développement des secteurs de l'Hippodrome et de la cité scientifique;
- Créer de nouveaux accès aux secteurs enclavés de l'Hippodrome et de la cité Scientifique;
- Minimiser l'augmentation de la circulation de transit pour les résidents de Loyola.

### Arrondissement Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal Ouest

- Faciliter les déplacements vers le nord;
- Augmenter la sécurité du secteur enclavé par les viaducs Cavendish et Westminster, pouvant être inondés lors de fortes pluies;
- Favoriser le potentiel de développement du mail Cavendish;
- Minimiser l'augmentation de la circulation de transit.

### Arrondissement Mont-Royal

- Redynamiser et accroître la valeur du secteur industriel;
- Faciliter le recrutement de la main-d'œuvre en facilitant l'accès au secteur industriel;
- Améliorer la desserte de transport en commun;
- Limiter le transport par camionnage.

### Arrondissement Saint-Laurent

- Favoriser le potentiel de développement du centre de commerce et d'affaires de l'arrondissement;
- Mettre en valeur les développements résidentiels Bois-Francs et Nouveau-Saint-Laurent;
- Offrir aux automobilistes une alternative au boulevard Marcel-Laurin pour les déplacements nord-sud;
- Améliorer la desserte de transport en commun;
- Permettre la continuité d'un lien de transport actif (piste cyclable).

### **Ministère des Transports du Québec**

- Permettre la réaffectation des déplacements locaux sur le réseau local;
- Réaliser le prolongement de la rue Jean-Talon vers l'ouest sur le site de l'Hippodrome (le ministère a investi 5 M \$ dans l'acquisition d'un terrain à cette fin en 1998);
- Appuyer la demande de financement par une étude d'opportunité du projet en égard des intérêts du MTQ ainsi que tous ceux des arrondissements concernés.

### **Société de transport de Montréal**

- Structurer la desserte de transport en commun du parc industriel de l'arrondissement Mont-Royal;
- Améliorer la desserte des usagers du transport en commun de l'ouest de l'île en offrant un itinéraire plus direct au métro;

### **Chemin de fer Canadien Pacifique**

- Maintenir les opérations à la cour de triage Saint-Luc;
- Possibilité de se départir de certains actifs immobiliers notamment une partie de la cour de triage Saint-Luc, d'une superficie de 50 à 100 acres.
- Maintenir l'intégrité des activités ferroviaires.

### **Ville de Montréal**

- Favoriser l'important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités d'emplois que constituent le site de l'Hippodrome et certains terrains appartenant au Canadien Pacifique;
- Conserver, en partie ou en totalité, le dépôt à neige Royalmount.

### **OBJECTIFS À ATTEINDRE**

- Permettre la continuité du boulevard Cavendish par un lien nord-sud;
- Assurer un lien vers l'est vers Royalmount et/ou Jean-Talon;
- Intégrer une intervention majeure pour le transport en commun;
- Intégrer des interventions pour le transport actif;
- Maintenir l'intégrité des activités ferroviaires;
- Intégrer des mesures de mitigation afin de réduire les inconvénients créés par l'augmentation de la circulation sur le réseau local.

# Annexe 7

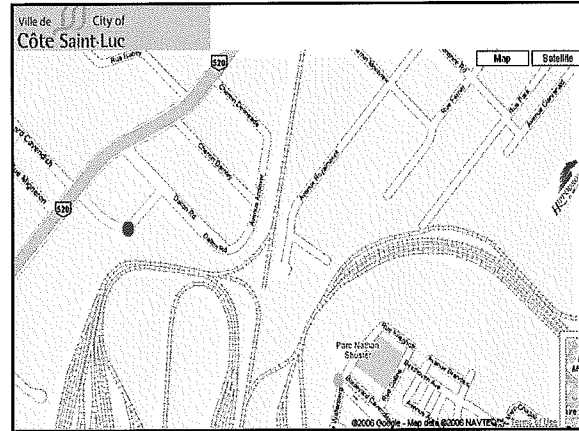
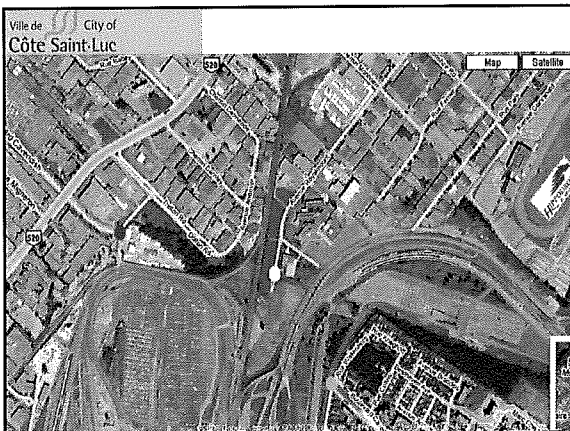
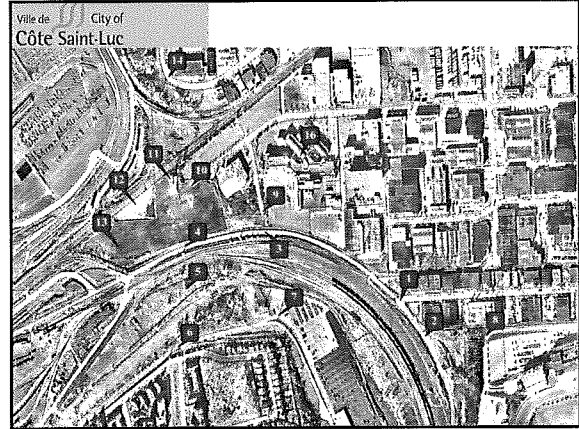
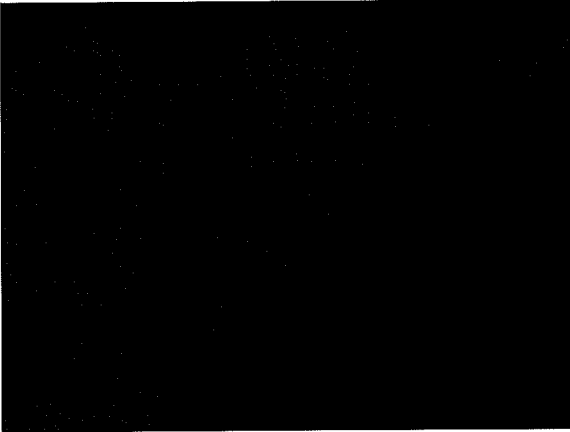
## Raccordement du boulevard Cavendish

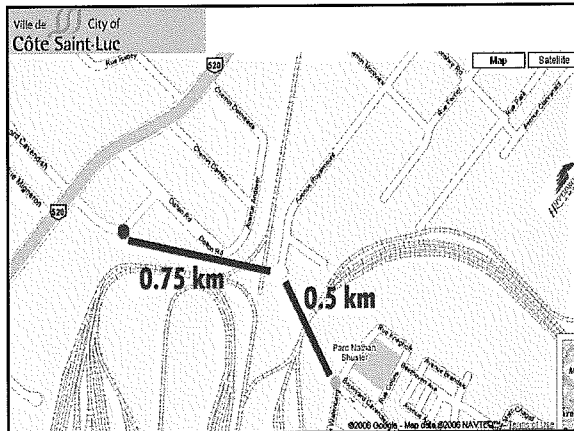
Séance d'information publique  
30 octobre 2006

## Le projet de raccordement du boulevard Cavendish

- Projet de construction de la route
- Objectifs
  - Création d'un lien nord-sud de Côte Saint-Luc à l'arrondissement Saint-Laurent
  - Création d'un lien est-ouest avec le boulevard Décarie
- Tracé exact de la route
  - À être déterminé

2





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

### Historique du projet

- Discussions préliminaires débutent dans le milieu des années 60
- Études faites en 1981, 1988, 1992, 1995, 1996, 2000
- Côte Saint-Luc propose le raccordement en 2000
- Entente de principe sur le projet avec le gouvernement du Québec en 2000
- Le projet est inclut dans le plan d'urbanisme de l'île de Montréal en 2005
- Bureau de projet créé en 2005 pour étudier et préparer des propositions

8

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

### Bureau de projet

- *Bureau de projet – Boulevard Cavendish*
- Dirigé par la Chef de projet Chantal Aylwin et le Directeur technique Benoit Champagne
- Mandat:
  - Collecte de données
  - Études de simulations
  - Études d'impacts sur l'environnement
  - Études de faisabilité sur les tracés potentiels
  - Faire des recommandations
- Membres:
  - Équipe de conception
  - Équipe de gestion
  - Ingénieurs

9

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

### Variables du projet : plusieurs parties intéressées

- Projet complexe et requiert des inputs de:
  - Côte Saint-Luc
  - Ville Mont-Royal
  - Saint-Laurent
  - CDN-NDG
  - Canadien Pacifique (CP)
  - Canadien National (CN)
  - Société de transport de Montréal (STM)
  - Ministère des transports du Québec
  - Hydro Québec
  - Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
  - Ville de Montréal

10

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

### Intérêts de Côte Saint-Luc

- Fournir de nouvelles sorties nord et est aux résidants
- Accès plus rapide aux secteurs ouest de l'île pour les familles et les travailleurs
- Favoriser le développement du mail Cavendish et du centre ville
- Meilleur temps de réponse pour les services d'urgence
- Nouvelles pistes cyclables protégées
- Meilleur accès au métro
- Minimiser la circulation de transit et la circulation lourde
- Aucune nouvelle structure au-delà du chemin Wallenberg

11

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

### Intérêts des autres parties

- Ville de Montréal
  - Développer l'Hippodrome et certains terrains appartenant au CP
  - Essayer de garder la cour à neige Royalmount
  - Réduire la dépendance à l'automobile et faire la promotion du transport en commun
  - Accroître l'utilisation des modes de transport actifs (vélo, etc.)
  - Soutenir le développement économique du secteur

12

### Intérêts des autres parties

- Arrondissement de Côte-des-Neiges / NDG
  - Favoriser le développement et créer de nouveaux accès aux secteurs de l'Hippodrome et de la cité scientifique
  - Minimiser la circulation de transit pour le secteur de Loyola (boulevard Cavendish, sud de chemin de la Côte Saint-Luc)

13

### Intérêts des autres parties

- Ville Mont-Royal
  - Redynamiser et accroître la valeur du secteur industriel
  - Faciliter le recrutement de la main-d'oeuvre dans le secteur
  - Améliorer la desserte de transport en commun
  - Limiter le transport par camionnage

14

### Intérêts des autres parties

- Ministère des transports du Québec
  - Permettre la réaffectation des déplacements locaux sur le réseau local
  - Réaliser le prolongement de la rue Jean-Talon vers l'ouest sur le site de l'Hippodrome

15

### Intérêts des autres parties

- Société de transport de Montréal
  - Améliorer le transport en commun dans le parc industriel de Ville Mont-Royal
  - Donner aux résidents de l'ouest de l'île un meilleur accès au métro
  - Améliorer le transport en commun dans le secteur résidentiel de Côte Saint-Luc

16

### Intérêts des autres parties

- Canadien Pacifique et Canadien National
  - Maintenir les opérations à la cour de triage Saint-Luc
  - Maintenir l'activité ferroviaire

17

### Retombées économiques

- Revitaliser le mail Cavendish et le développement du centre ville
- Meilleur accès au secteur ouest de l'île (Côte Saint-Luc devient un meilleur choix pour les familles)
- Développer le secteur de l'Hippodrome
- Croissance de la Cité scientifique

18

## Variables du projet : géographie

- Géographie
  - Le terrain
    - Le tracé de la route dépend de contraintes physiques
    - Présence de deux réseaux ferroviaires
    - Respect minimum des exigences pour la pente du passage souterrain
    - Côté nord plus élevé que le côté sud
    - Activités ferroviaires ne doivent pas être touchées
    - Distance minimum de 200m pour accommoder une pente descendante de 5%
      - Le passage actuel est de 350m

19

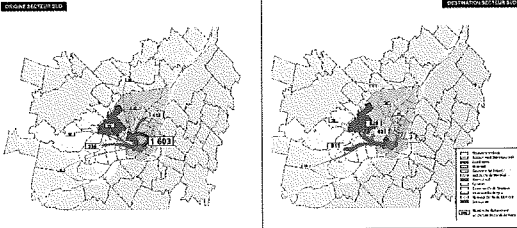
## Variante du projet : circulation

- Déplacement de la circulation au nord-ouest
- Réduire la circulation sur Fleet et chemin de la Côte Saint-Luc
- Heure de pointe du matin sur Cavendish près de Wallenberg sera similaire à la circulation actuelle sur Fleet
- Mesures en cours
- Autres études à venir

20

## Variante du projet : circulation

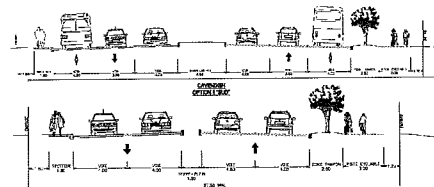
- Circulation à la période de point sortant de CSL, CDN-NDG



21

## Variables du projet : profil routier

- Différentes configurations des voies
- Pistes cyclables protégées



22

## Prochaines étapes

- Évaluation des solutions (Oct. 2006)
- Recommandation d'un tracé (Déc. 2006)
- Étude d'impacts sur l'environnement et audiences du BAPE (2006 à 2007)
- Plan final (2007)
- Plans et devis (2008)
- Appel d'offres (2009)
- Construction (2009 à 2012)

23

## Conclusion

- Nous participons activement au projet
- Le raccordement de Cavendish est très important pour l'avenir de Côte Saint-Luc
- Nous allons faire des pressions pour que le projet se réalise tout en respectant nos exigences
- Demandez à votre député provincial de nous aider à faire de ce projet une priorité

24



# Annexe 8

COMMUNIQUÉ

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

**Côte Saint-Luc déçue du Plan de transport de Montréal :  
Le plan repousse le raccordement Cavendish-Cavendish jusqu'après 2017**

**Côte Saint-Luc, le 18 mai 2007** – Le maire de Côte Saint-Luc, Anthony Housefather, a exprimé sa déception hier à l'annonce du Plan de transport de la Ville de Montréal, qui retarde la réalisation du corridor du boulevard Cavendish.

« Après 25 ans d'études, six ans de promesses de la part de l'administration de Montréal, et plus de deux ans d'études par un groupe de travail, la Ville de Montréal a brisé ses promesses et modifié son échéancier en vue de la construction du corridor Cavendish devant relier Saint-Laurent à Côte Saint-Luc, déclare le maire Housefather. Il est grand temps de réaliser le projet de raccordement Cavendish, qui est d'une importance vitale pour le développement du centre de l'île de Montréal. Ce projet doit absolument faire partie de tout plan d'action à court terme pour le transport sur l'île de Montréal. »

Pour sa part, la conseillère Dida Berku affirme que les retards dans le projet de raccordement du boulevard Cavendish sont inacceptables.

« Les premières discussions en vue de relier les deux sections du boulevard Cavendish remontent au milieu des années 1960, a précisé la conseillère Berku. Des études ont été faites en 1981, en 1988, en 1992, en 1995, en 1996 et en 2000. Depuis 2005, les ingénieurs du Bureau de projet Cavendish ont étudié comment réaliser le raccordement, et des recommandations de trajets étaient prévues pour décembre 2006 — mais ces recommandations n'ont pas encore été présentées. »

En décembre 2004, un groupe de travail appelé le Bureau de projet Cavendish a reçu un mandat et un budget de cinq millions de \$ pour préparer des études de faisabilité. Le Bureau de projet devait présenter ses recommandations concernant les meilleures options de trajets. Si le projet est encore repoussé de dix ans, une grande partie de l'investissement sera maintenant gaspillé et plusieurs des études devront être refaites. Les travaux devaient commencer dès 2007 et se terminer d'ici 2012.

« La Ville de Montréal n'a pas respecté son propre échéancier, et elle continue de repousser la date de présentation des recommandations par les ingénieurs du Bureau de projet, affirme la conseillère Berku. Et aujourd'hui, Montréal a retardé l'achèvement du projet d'un autre dix ans. C'est une très grande source de déception pour nos résidents. Selon l'échéancier du plan de transport, à la page 103, la phase un — de Saint-Laurent à Royalmount — doit être réalisée entre 2012 et 2017; et la phase deux — de Côte Saint-Luc à Royalmount — après 2017 ».

Montréal tiendra des audiences publiques avant l'approbation finale du plan de transport, en novembre 2007. La conseillère Berku affirme que la Ville de Côte Saint-Luc mobilisera ses résidents pour réclamer que l'échéancier du projet Cavendish soit rétabli comme il était au moment de son adoption par la Ville de Montréal, en décembre 2004, et aux frais de l'agglomération de Montréal.

« Notre conseil municipal et nos résidents favorisent grandement le prolongement du boulevard Cavendish et la création d'un lien nord-sud entre Côte Saint-Luc et l'arrondissement de Saint-Laurent, a fait savoir la conseillère Berku. Nous serons prêts pour les audiences publiques, pour faire entendre nos voix et pour insister afin que Montréal tienne ses promesses et réalise — une fois pour toutes — le prolongement du boulevard Cavendish ».

-30-

Pour plus d'information : Darryl Levine, Directeur des Affaires publiques et des communications, 514-485-8905, [dlevine@cotesaintluc.org](mailto:dlevine@cotesaintluc.org)

PRESS RELEASE

FOR IMMEDIATE RELEASE

**Côte Saint-Luc disappointed by Montreal transportation plan:  
Plan delays Cavendish to Cavendish extension until after 2017**

**Côte Saint-Luc, May 18, 2007** – Côte Saint-Luc Mayor Anthony Housefather expressed his disappointment that the City of Montreal transportation plan announced yesterday delays the development of the Cavendish Blvd. corridor.

"After 25 years of study, six years of promises from the Montreal administration and more than two years of study by an engineering task force, the City of Montreal has ignored its promises and its timeline to build the Cavendish corridor to connect Saint-Laurent and Côte Saint-Luc," Mayor Housefather said. "This Cavendish extension project is long overdue and vital to the development of the centre of the island of Montreal. It must be part of any short-term transportation plan on the Island of Montreal."

Councillor Dida Berku says the delays in the Cavendish Blvd. extension project are not acceptable.

"Initial discussion on connecting the two parts of Cavendish Blvd. started in the mid 1960s," Councillor Berku said. "Studies were done in 1981, 1988, 1992, 1995, 1996 and 2000. The engineers at the Project Bureau on Cavendish Extension has been studying how to make it a reality since 2005 and route recommendations were scheduled for December 2006— but have not yet been presented."

In December 2004, an engineering task force called the Project Bureau for Cavendish Extension was given the mandate and a \$5 million budget to prepare feasibility studies, and make recommendations for the best route options. By prolonging the project another 10 years, much of the investment will now be wasted and many of the studies will have to be redone. The work was supposed to have started by 2007 to be completed by 2012.

"The City of Montreal has not respected its own deadlines and continues to delay the presentation of recommendations by the engineers at the Project Bureau," Councillor Berku said. "And, today, Montreal has pushed back the completion of the project by another 10 years. This is a huge disappointment to our residents. According the transportation plan schedule page 103, phase one from Saint-Laurent to Royalmount is to be completed between 2012 and 2017. And phase two from Côte Saint-Luc to Royalmount after 2017."

Montreal will hold public hearings before the final transportation plan is adopted in November 2007. Councillor Berku says the City of Côte Saint-Luc will mobilize its residents to demand the Cavendish plan be put back on schedule in accordance with the original schedule of the Project Bureau adopted in December 2004 by the City of Montreal and paid for by the Montreal Agglomeration.

"Our City Council and residents are very much in favour of extending Cavendish Blvd. to create north-south link from Côte Saint-Luc to the Borough of Saint-Laurent," Councillor Berku said. "We will prepare for the public hearings to ensure that our voices are heard and to insist that Montreal keep its past promises and—once and for all—build the Cavendish Blvd. extension."

-30-

For more information: Darryl Levine, Director of Public Affairs and Communications, 514-485-8905, [dlevine@cotesaintluc.org](mailto:dlevine@cotesaintluc.org)

# Annexe 9

## Le plan de Montréal retarde le lien Cavendish, encore une fois

par Anthony Housefather et Dida Berku

Le 24 mai 2007

La semaine dernière, le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a proposé un plan de transport qui, apparemment, pourra stimuler le développement économique et social sur l'île de Montréal. Le plan comprend 21 projets, dont l'implantation d'un tramway sur l'avenue du Parc, le prolongement du métro vers l'est et la création de 400 km de pistes cyclables.

Bien que certains de ces projets sont fort louables, nous avons été ébranlés d'apprendre que le prolongement du boulevard Cavendish, attendu depuis longtemps, est à nouveau retardé d'au moins dix ans. Après 25 ans d'études, six ans de promesses de la part de l'administration de Montréal, et plus de deux ans d'études par un groupe de travail, la Ville de Montréal a brisé ses promesses et modifié son échéancier pour la construction du corridor Cavendish devant relier Saint-Laurent à Côte Saint-Luc d'ici 2012.

### **Lien routier longuement retardé**

Un lien nord-sud par le boulevard Cavendish est l'élément manquant sur le réseau routier de l'île de Montréal. Les premières discussions en vue de relier les deux tronçons du boulevard Cavendish remontent au milieu des années 1960, et des études ont été faites en 1981, en 1988, en 1992, en 1995, en 1996 et en 2000. En décembre 2004, Montréal a affecté 5 millions de \$ pour mettre sur pied un groupe de travail appelé le Bureau de projet Cavendish, pour préparer des études de faisabilité et faire des recommandations sur les meilleurs trajets. Le Bureau de projet avait aussi reçu un échéancier serré pour présenter les options, tenir des séances de consultation publiques, et commencer la construction en 2007.

En 2006, Côte Saint-Luc a voulu rendre publiques les options de trajets à l'étude par le Bureau de projet. Montréal nous a alors demandé de retarder la divulgation de ces trajets parce que nous étions partenaires et que les options devaient être présentées en même temps à toutes les parties concernées. Par déférence, nous avons accepté. Nous avons attendu que le comité exécutif de la Ville de Montréal étudie le projet, qu'elle consulte ses partenaires et rende publique la meilleure option de trajet. Mais l'annonce n'est jamais venue.

### **L'absence de consultation**

La semaine dernière, nous avons compris pourquoi. Sans aucun respect pour ses soi-disant partenaires, sans les consulter, Montréal a mis en veilleuse le lien Cavendish-Cavendish pour plus de dix ans. Ce faisant, Montréal ne respecte pas son propre échéancier et continue de repousser la présentation des recommandations du Bureau de projet – un retard qui l'obligera à commander ultérieurement de nouvelles études.

Étant donné les difficultés de fonctionnement de l'agglomération de Montréal jusqu'à maintenant, il n'est pas étonnant que le maire Tremblay ait annoncé le plan de transport sans consultation préalable auprès des autres cités et villes de l'île de Montréal – dont les contribuables auront à payer pour bon nombre de ces projets. Si jamais le gouvernement du Québec avait encore besoin de preuves du manque flagrant de consultation et de démocratie au sein de la structure qu'il a créée, en voici un exemple parfait.

### **Les priorités changeantes de Montréal**

En 2005, l'administration Tremblay a adopté un plan d'urbanisme qui identifiait le développement du secteur Décarie/Cavendish/Jean-Talon Ouest comme une priorité et une zone de planification pour l'île de Montréal. Son plan d'urbanisme de 2005 énonce que « [l']infrastructure ferroviaire, le corridor autoroutier très congestionné limitent son potentiel de croissance. La Cité scientifique, le parc industriel de Ville Mont-Royal le long de Royamount, le site de l'Hippodrome et le secteur résidentiel et commercial de Côte Saint-Luc bénéficieraient de l'ouverture du corridor du boulevard Cavendish ».

En 2005, Montréal a admis l'importance vitale du lien Cavendish-Cavendish. Mais aujourd'hui, en 2007, Montréal choisit plutôt de le retarder. Au lieu de prioriser le lien au coût d'environ 140 millions de \$, l'administration Tremblay favorise maintenant un projet de dix ans et de 985 millions de \$ pour installer des tramways dans le Vieux Montréal, sur l'avenue du Parc et sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Le coût du réseau de tramways grimpe à 1,4 milliard de \$ si on considère les dépenses annuelles d'exploitation sur dix ans.

### **Le financement et les bénéfices économiques**

Côte Saint-Luc a proposé des moyens créatifs pour financer le projet de raccordement du boulevard Cavendish de 140 millions de \$, notamment en suspendant l'allégement fiscal généreux consenti aux chemins de fer Canadien National et Canadien Pacifique en 1992 par le gouvernement du Québec. En tant que propriétaires fonciers principaux du secteur, CN et CP devraient payer leur juste part en taxes comme toute autre entreprise – d'autant plus que les chemins de fer réalisent maintenant des bénéfices records.

Les retombées économiques qui seraient générées le long du corridor du boulevard Cavendish aideraient également à financer le projet. Par exemple, les propriétaires et les promoteurs du Mail Cavendish attendent depuis des années ce prolongement routier, qui pourrait entraîner des dizaines de milliers de dollars d'investissement en redéveloppement commercial et résidentiel.

### **L'environnement**

Le plan de transport reconnaît la valeur associée au développement d'un corridor de transport le long de Cavendish, avec de l'espace pour une piste cyclable, des autobus de transport en commun, des voies pour les piétons et les voitures. Cela dit, si Montréal est véritablement motivée par la nécessité d'inverser les changements climatiques, elle agirait le plus tôt possible pour réduire la circulation des voitures et les moteurs qui tournent au ralenti sur le boulevard Décarie, entre Van Horne/Fleet et Côte de Liesse, et offrirait aux automobilistes une solution de rechange intéressante.

### **Les prochaines étapes**

Montréal tiendra des audiences publiques avant l'approbation finale du plan de transport, en novembre 2007. Nous ne voulons pas attendre. Nous demandons que l'échéancier du projet Cavendish soit rétabli comme il était dans le plan original de 2004.

Nous serons prêts pour les audiences publiques, pour faire entendre nos voix et pour insister afin que Montréal tienne ses promesses et réalise – une fois pour toutes – le prolongement du boulevard Cavendish.

*Anthony Housefather est maire de Côte Saint-Luc. Dida Berku est conseillère municipale à Côte Saint-Luc.*

## Montreal plan delays Cavendish link, again

By Anthony Housefather and Dida Berku

May 24, 2007

Last week, Montreal mayor Gerald Tremblay proposed a transportation plan that will allegedly spur economic and social development on the Island of Montreal. The plan includes 21 projects such as the creation of a tramway on Park Ave., the extension of the metro to the east end and the creation of 400 km of bike paths.

While some of these projects are laudable, we were shocked that the long overdue extension of Cavendish Blvd. has been delayed once again for more than 10 years. After 25 years of study, six years of promises from the Montreal administration and more than two years of study by an engineering task force, the City of Montreal has ignored its promises and its timeline to build the Cavendish corridor to connect St. Laurent and Côte St. Luc by 2012.

### **Much delayed road connection**

A north-south Cavendish Blvd. link is the missing piece in the Island of Montreal road network. Initial discussions on connecting its two parts started in the mid 1960s and major studies were done in 1981, 1988, 1992, 1995, 1996 and 2000. In December 2004, Montreal earmarked \$5 million for an engineering task force called the Project Bureau on Cavendish Extension to prepare feasibility studies and make recommendations on the best route options. The Project Bureau was also given a strict timeline to present options, hold public consultations and begin construction by 2007.

In 2006, Côte St. Luc wanted to go public with the route options under review by the Project Bureau. Montreal asked us to delay making public these route because, it argued, we were partners and the options should be shown to all concerned parties at the same time. Out of deference, we agreed. We waited for the Montreal executive committee to review the project, consult its partners and announce to the public the best route option. The announcement never came.

### **No consultation**

Last week, we learned why. Without any respect or consultation of its so-called partners, Montreal put the Cavendish-to-Cavendish link on the back burner for more than 10 years. In doing so, Montreal has not respected its own deadlines and continues to delay presenting the Project Bureau recommendations—a delay that may eventually require Montreal to commission new studies in the future.

Given how the Montreal agglomeration has functioned thus far is, it is not surprising that Mayor Tremblay announced the transportation plan without first consulting the other cities and towns on the Island of Montreal—whose taxpayers will have to pay for many of these projects. If ever the Quebec government needed to be convinced of the utter lack of consultation and democracy in the structure it created, this is yet another perfect example.

### **Montreal's changing priorities**

In 2005, the Tremblay administration adopted an urban master plan that identified the development of the Décarie/Cavendish/Jean Talon West sector as an important priority and planning area for

the Island of Montreal. Its 2005 urban master plan states that “[t]he railway infrastructure, the expressway corridor which is very congested all limit the potential for growth. The Cité Scientifique, the TMR industrial park along Royalmount, the Hippodrome site and the residential and commercial area in Côte St. Luc would all benefit from the opening up of the Cavendish Boulevard corridor. “

In 2005, Montreal agreed the Cavendish-to-Cavendish link was vital. Yet today, in 2007, Montreal chooses to delay it. Instead of maintaining as its priority the link at a cost of about \$140 million, the Tremblay administration now favours a 10-year \$985 million project to put street cars in Old Montreal, and on Park Ave. and Côte des Neiges Rd. The street car costs balloon to \$1.4 billion when you factor in the annual operating expenses over 10 years.

### **Financing and economic benefits**

Côte St. Luc has proposed creative ways to fund the \$140 million Cavendish extension project, including reversing a generous property tax break given to Canadian National and Canadian Pacific railways in 1992 by the Quebec government. As the largest property owners in the sector, CN and CP should pay their fair share in taxes at the same rate as every other business—especially since the railways are now enjoying record profits.

The economic benefit that would be generated along the Cavendish Blvd. corridor would also help fund the project. For instance, the owners and developers of Cavendish Mall have been waiting for years for this road extension, which could result in the investment of tens of millions of dollars in commercial and residential redevelopment.

### **Environment**

The transport plan recognizes the value of developing an active transport corridor along Cavendish that includes space for bicycle paths, public transit busses, walking paths and cars. However, if Montreal is truly concerned about reversing climate change, it would act sooner rather than later to reduce idling car traffic along Décarie Blvd., between Van Horne/Fleet and Côte de Liesse and give motorists an active transport alternative.

### **Next steps**

Montreal will hold public hearings before the final transportation plan is adopted in November 2007. We do not want to wait. We demand that the Cavendish Blvd. extension project be put back on schedule in accordance with the original plan of 2004.

We will prepare for the public hearings to ensure that our voices are heard and to insist that Montreal keep its past promises, consult with its neighboring municipalities and—once and for all—build the Cavendish Blvd. extension.

*Anthony Housefather is the mayor of Côte St. Luc. Dida Berku is a councillor in Côte St. Luc.*



# Annexe 10

Montréal

## PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

### RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENVAR

16 juin 2006

Montréal

## OBJECTIFS DE LA RENCONTRE

- Présenter les résultats de l'étude des besoins;
- Suivre l'avant-projet préliminaire;
- Présenter les objectifs de l'analyse avantages-coûts;
- Discuter du financement du projet;
- Présenter l'échéancier;
- Divers.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENVAR

16 juin 2006

Montréal

## RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DES BESOINS

- Revue documentaire et cadrage;
- Contexte sociodémographique;
- Contexte économique;
- Cadrage environnemental;
- Portrait des réseaux routier et ferroviaire;
- Analyse des déplacements;
- Analyse de la circulation;
- Portrait de la desserte de transport collectif.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENVAR

16 juin 2006

Montréal

## REVUE DOCUMENTAIRE ET CADRAGE

Activités bien documentées dans les études précédentes:

- Analyse des déplacements;
- Faisabilité géométrique et tracés;
- Impacts sur la circulation.

Activités peu étudiées:

- Contexte sociodémographique;
- Contexte environnemental;
- Desserte de transport collectif;
- Sécurité civile;
- Contexte économique;
- Transport des marchandises.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENVAR

16 juin 2006

Montréal

## ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Facteurs pouvant influencer la demande :

- Population plus âgée;
- Poids relatif des personnes âgées s'accroît;
- Niveau d'éducation plus élevé;
- Revenu moyen plus élevé;
- Proportion des familles monoparentales plus faible; \*
- Plus grande utilisation de l'automobile pour les déplacements au travail (69% vs 56%) \*

\* Sauf pour le quartier Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENVAR

16 juin 2006

Montréal

## ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Problèmes, besoins et opportunités :

- Enclavement du secteur de Côte Saint-Luc;
- Sensibilité aux conditions météorologiques;
- Amélioration de la couverture incendie;
- Amélioration de la couverture Urgence-santé;
- Facilité des déplacements des aidants-naturels.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENVAR

16 juin 2006

**CONTEXTE ÉCONOMIQUE**

Secteur industriel Mont-Royal:

- Conditions de circulation difficiles en raison de l'enclavement;
- Attractivité et revitalisation problématique.


Secteur commercial :

- Zone de marché restreinte en raison de l'enclavement;
- Redéveloppement commercial problématique.

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR 16 juin 2006

**CADRAGE ENVIRONNEMENTAL**

Site à faible valeur écologique



Vers le nord                      Vers le sud

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR 16 juin 2006

**CADRAGE ENVIRONNEMENTAL**

Milieu récepteur :


- Présence de boisés ayant une faible valeur écologique;
- Potentiel faunique faible;

Contraintes:

- Qualité de l'air, climat sonore et milieu visuel pour le secteur résidentiel;
- Gestion des sols contaminés;

Opportunités:

- Aménagement paysager;
- Vue privilégiée.



Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR 16 juin 2006

**PORTRAIT DES RÉSEAUX ROUTIER ET FERROVIAIRE**

Réseau routier :

- Aucune déficience géométrique majeure;
- Discontinuité du réseau routier dans l'axe Cavendish;
- Aucun aménagement cyclable dans l'axe nord-sud à l'ouest de l'A-15;
- Corridor cyclable prévu au Plan d'urbanisme;
- Problématique du raccordement avec le tronçon sud.

Réseau ferroviaire:

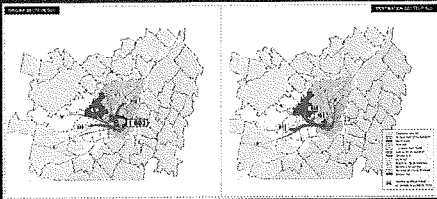
- Trois croisements de voies de chemin de fer;
- Maintien des opérations en tout temps.

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR 16 juin 2006

**ANALYSE DES DÉPLACEMENTS**

Enquête origine-destination 2003 de l'AMT:

- Ajustement de la demande;



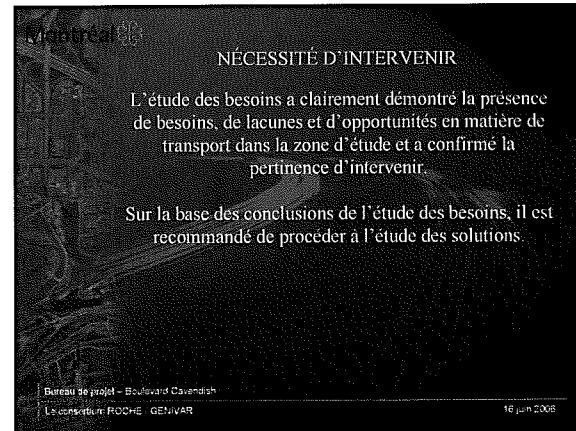
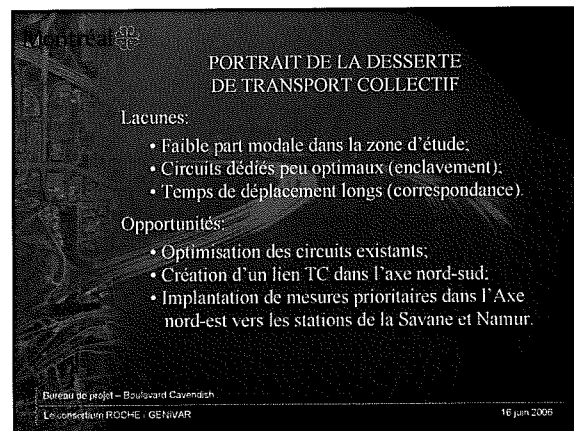
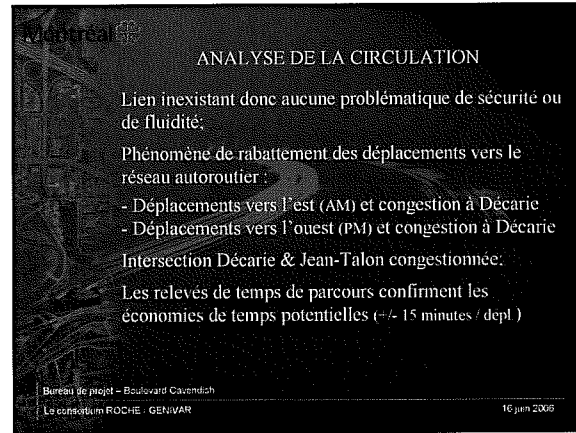
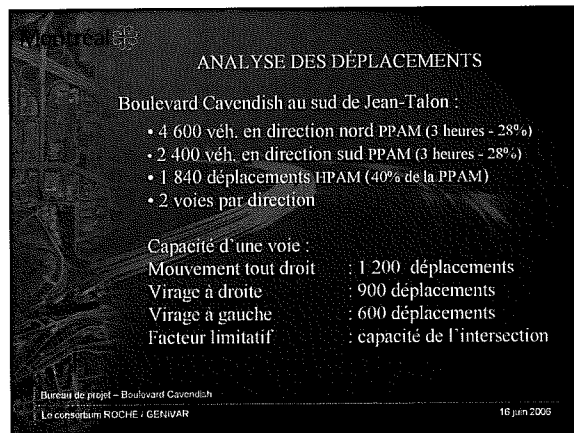
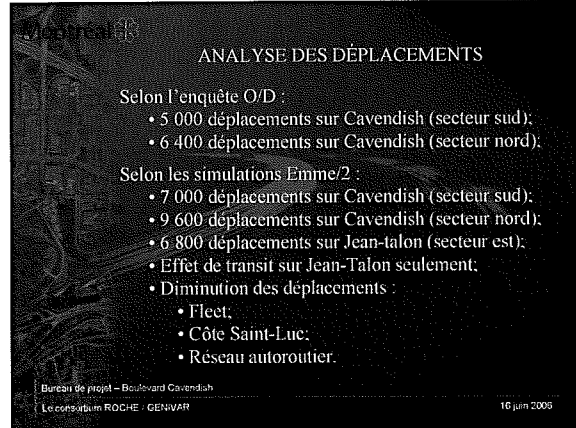
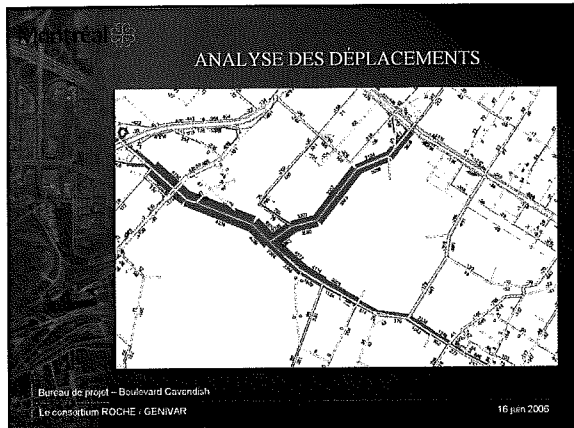
Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR 16 juin 2006

**ANALYSE DES DÉPLACEMENTS**

Logiciel de simulations EMME/2 du MTQ:

- Modèle de transport de la région de Montréal;
- Modifications à la codification du réseau:
  - Type de lien;
  - Nombre de voies;
  - Vitesse et capacité;
  - Pénalité pour virages aux intersections.
- Horizon 2003;
- Période de pointe AM (3 heures).

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR 16 juin 2006



Montreal

## SUIVRE L'AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE

- Rappel des quatre scénarios à l'étude;
- Présentation des sections types;
- Présentation des profils.

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR

16 juin 2006

Montreal

## SCÉNARIO 1

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR

16 juin 2006

Montreal

## SCÉNARIO 2

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR

16 juin 2006

Montreal

## SCÉNARIO 3

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR

16 juin 2006

Montreal

## SCÉNARIO 4

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR

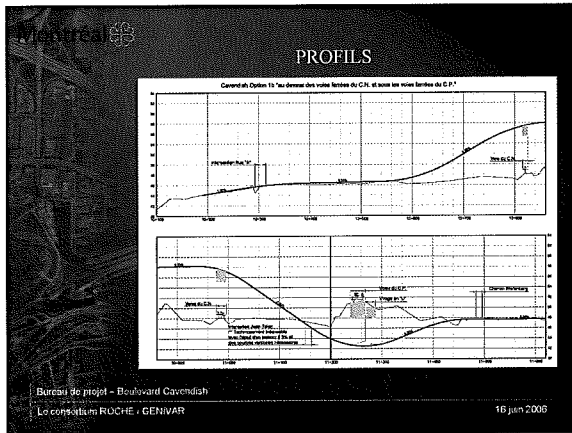
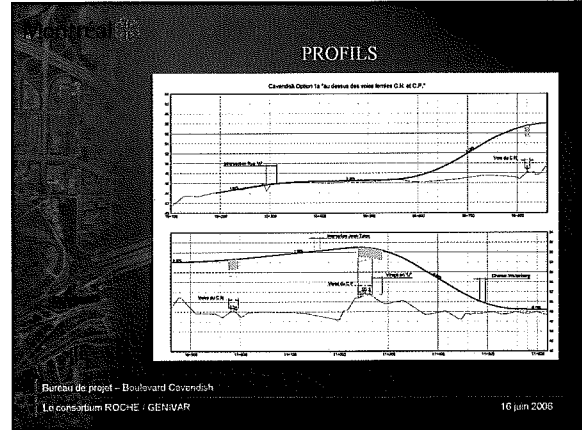
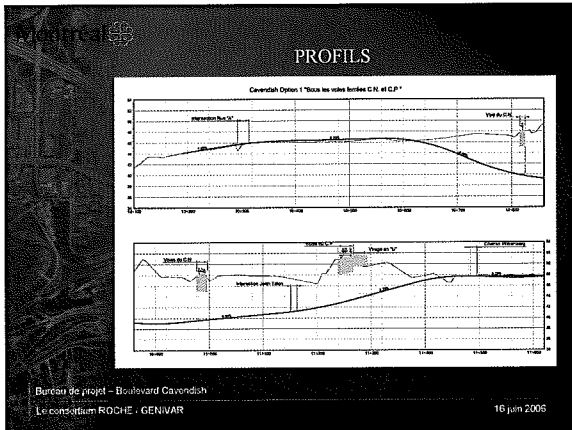
16 juin 2006

Montreal

## SECTIONS TYPES

Bureau de projet – Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR

16 juin 2006



**ANALYSE AVANTAGES-COÛTS**

Identification des avantages quantifiables et non-quantifiables:

- Temps de parcours (valeur du temps économisé);
- Coût d'utilisation des véhicules;
- Coûts des émissions polluantes;
- Amélioration de la couverture d'urgence;
- Amélioration de la desserte par transport en commun;
- Développement des projets immobiliers.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR 16 juin 2006

**ANALYSE AVANTAGES-COÛTS**

Identification des coûts:

- Coûts de construction, d'entretien et de réfection.

Autres données:

- Horizon de 30 ans, taux d'actualisation de 8% et scénarios de référence.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR 16 juin 2006

**FINANCEMENT DU PROJET**

- Mandat firme McCormick/Augmentation de la valeur des terrains;
- Mise en place d'un groupe de travail sur la recherche de financement / Étude du service de la Mise en valeur du territoire et du patrimoine;
- Démarches entreprises auprès du MTQ.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE - GENIVAR 16 juin 2006

MONTREAL

## ÉCHÉANCIER

- Étude des besoins - juin 2006
- Étude des solutions - septembre 2006
- Avant-projet préliminaire - novembre 2006
- Étude environnementale - 2006 & 2007
- Avant-projet définitif - 2007
- Plans et devis - 2008
- Appel d'offres - 2009
- Construction - 2009 à 2012

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR

16 juin 2006

MONTREAL

## DIVERS

- Documentation disponible (cédérom):
- Commentaires.

Bureau de projet - Boulevard Cavendish  
Le consortium ROCHE / GENIVAR

24 février 2006

# Annexe 11



## LES INTERVENTIONS DES CITOYENS ET DES ORGANISMES

---

En cours d'assemblée publique, vingt-cinq intervenants ont pris la parole et quatorze mémoires, résolutions ou documents ont été adressés à la commission. Parmi les thèmes abordés par les élus, les citoyens et les représentants d'organismes, soulignons le maintien d'un poste de quartier dans la ville de Côte-Saint-Luc ; la localisation du PDQ 11 dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce ; le maintien, en tout temps, de l'offre de service au PDQ 5 ; la continuité dans l'offre de service et les particularités du centre-ville ; la création d'une escouade dédiée à la résolution de crimes haineux et une demande de soutien à la famille Bennis.

### ***Maintenir le PDQ 9 dans la ville de Côte-Saint-Luc***

Des vingt-cinq interventions, douze portaient sur la proposition de fusion des PDQ 9 et 11 devant desservir les villes de Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest ainsi que l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. La commission a entendu à ce sujet des maires, des conseillers municipaux, des résidents des secteurs visés par la fusion des postes, des citoyens de Montréal et des représentants d'organismes communautaires. Toutes ces personnes ont fait valoir leurs arguments en faveur du maintien du PDQ 9 dans la ville de Côte-Saint-Luc. À leur avis, il importe de maintenir la stabilité des quartiers et la fusion des PDQ 9 et 11 aurait un impact négatif tant sur la vie de quartier que sur l'offre de services policiers dans les villes de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest et Hampstead, ramenant celle-ci à un niveau comparable à celui des années 70-80. La création du PDQ 9 a permis à ces villes de recevoir des services de proximité de qualité qu'elles estiment souhaitable de conserver d'autant plus qu'elles constatent une volonté de maintenir le modèle organisationnel de la police de quartier.

D'autres facteurs militent en faveur du maintien du PDQ 9. Par exemple, on retrouve sur le territoire de la ville de Côte-Saint-Luc plusieurs écoles et de nombreuses institutions religieuses. De plus, la population de cette ville compte la plus grande proportion de personnes âgées au Québec, des citoyens qui ont besoin d'être sécurisés et avec lesquels le PDQ 9 a tissé des liens serrés. Enfin, cette ville a la particularité d'être enclavée en raison de voies ferrées qui l'encerclent et forment ainsi des barrières géographiques.

De l'avis de plusieurs, la révision du schéma de couverture de services est certes un objectif louable. Toutefois, tous les réaménagements de postes proposés, sauf un, impliquent la fusion de postes à l'intérieur d'un même arrondissement de la Ville de Montréal. Une seule fusion, celle des PDQ 9 et 11, touche trois villes de l'agglomération, soit Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest, Hampstead et un des plus peuplés arrondissements de Montréal, celui de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. De l'avis des intervenants qui se sont exprimés à ce sujet, localiser le nouveau poste de

quartier ailleurs qu'à Côte-Saint-Luc signifie que les trois villes impliquées perdraient le seul poste de police ayant pignon sur rue sur leur territoire ce qui leur semble totalement en contradiction avec la mission de la police de quartier.

Les conseils municipaux des villes de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest et Hampstead ont adopté, à l'occasion de leur séance régulière d'avril 2007, des résolutions visant, d'une part, à signifier au SPVM et au conseil d'agglomération leur opposition à la fusion des PDQ 9 et 11 et, d'autre part, à exprimer leur volonté de conserver un poste local sur le territoire de la ville de Côte-Saint-Luc. Ces résolutions ont également été déposées à la Commission de la sécurité publique. M. Anthony Housefather, maire de la ville de Côte-saint-Luc et membre de la Commission de la sécurité publique a également exposé son point de vue à ce sujet.

Après avoir écouté tous les intervenants, le président de la commission, M. Claude Dauphin, s'est engagé d'emblée, au nom de la commission, à trouver une solution acceptable pour tous et il a invité le SPVM à revoir la proposition de schéma afin de tenir compte des commentaires des élus et des citoyens des villes de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest et Hampstead ainsi que de la position des élus de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. À l'initiative du président, M. Claude Dauphin, le SPVM a donc proposé une alternative à la fusion des PDQ 9 et 11 et celle-ci a reçu l'assentiment des commissaires et des élus concernés.

Par conséquent, la commission recommande le maintien du PDQ 9 dans la ville de Côte-Saint-Luc, ouvert sur deux quarts de travail, soit le jour et le soir, et doté sensiblement du même nombre de policiers qu'en 1997. Il est à noter que la prestation de services sur la relève de nuit sera assumée par le PDQ 11.

### ***Localiser le PDQ 11 dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce***

Informés de l'opposition des élus des villes de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest et Hampstead, les élus de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce ont tenu à exprimer leur position quant à la fusion des PDQ 9 et 11.

Le conseiller Warren Allmand, représentant les élus de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, dépose une lettre en leur nom et fait part à la commission du contexte particulier entourant ce projet de fusion. Les élus de cet arrondissement ne s'opposent pas à la fusion des PDQ 9 et 11. Toutefois, ils demandent que le nouveau PDQ 11 soit localisé dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce. À leur avis, ce quartier est celui où on retrouve la plus grande partie de la population à desservir par le nouveau poste. Il s'agit également du secteur d'où provient le plus grand nombre d'appels et où la fréquentation du comptoir de service est la plus grande. Enfin, le quartier Notre-Dame-de-Grâce leur apparaît comme le lieu tout désigné pour établir le PDQ 11, un lieu central et accessible.

Par ailleurs, les élus de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

ont indiqué qu'ils ne s'opposent pas au maintien d'un poste local dans la ville de Côte-Saint-Luc, cette décision, selon eux, appartient à l'Administration. Ils considèrent toutefois que le PDQ 11 doit être localisé dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce même si un poste local devait être maintenu dans la ville de Côte-Saint-Luc.

L'alternative proposée à la fusion des PDQ 9 et 11 prévoit la localisation du PDQ 11 dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce. La commission est favorable à l'alternative proposée et elle recommande de localiser le PDQ 11 dans ce quartier.

### ***Offrir le service en tout temps au comptoir du PDQ 5***

Bien qu'aucun représentant des villes de Dorval et Pointe-Claire ne soit intervenu durant l'assemblée publique, la commission a pris connaissance de leur position concernant les heures d'ouverture du comptoir du PDQ 5 grâce aux résolutions adoptées à la séance régulière du mois d'avril de leur conseil municipal respectif et dont la commission a reçu officiellement copie dans le cadre de ses travaux sur le nouveau schéma de couverture de services.

Les élus des villes de Dorval et Pointe-Claire ont pris connaissance de certains éléments du nouveau schéma de couverture de services en février dernier et ils souhaitent réagir à la diminution des heures d'ouverture du comptoir du PDQ 5. Cette fermeture, entre 18 h et 8 h, correspond, à leur avis, à une diminution de services qui va à l'encontre des objectifs poursuivis par le modèle organisationnel de la police de quartier. Ils estiment que l'ouverture du comptoir 24 heures sur 24 et sept jours par semaine est nécessaire afin d'assurer la sécurité des citoyens des villes de Dorval et Pointe-Claire.

En réponse à la préoccupation des élus des villes de Dorval et Pointe-Claire, la commission a demandé au SPVM de réaliser une étude de volumétrie de la fréquentation de nuit du comptoir de service du PDQ 5. Les résultats de cette étude permettront de déterminer si le volume de cette fréquentation justifie l'ouverture du comptoir entre 18 h et 8 h.

### ***Assurer la continuité dans l'offre de service***

Les élus de l'arrondissement de Saint-Laurent, représentés par Mme Patricia Bittar également membre de la Commission de la sécurité publique, ont exprimé, par résolution, leur accord concernant la fusion des PDQ 6 et 7 dans cet arrondissement. Ils souhaitent cependant être associés à la démarche de relocalisation du nouveau PDQ tout comme ils demandent que les sommes ainsi économisées soient réinvesties dans l'arrondissement. Enfin, ils estiment que la mise en place du nouveau schéma doit se traduire, dès la première année, par l'augmentation du nombre d'effectifs sur le terrain et surtout, ils souhaitent que le SPVM assure la continuité des services sur le territoire.

La commission accueille favorablement les préoccupations des élus de l'arrondissement

de Saint-Laurent, tous les commissaires en effet recherchent une meilleure efficacité et l'amélioration des services rendus aux citoyens. La mise en oeuvre du nouveau schéma se traduira par l'affectation, dès la première année, de 200 agents à la patrouille et à la résolution de problèmes.

### ***Négocier certains enjeux***

La Fraternité des policiers et policières de Montréal a pris connaissance du nouveau schéma de couvertures de services et son président, M. Yves Francoeur, a indiqué à la commission que plusieurs des modifications proposées au schéma devront faire l'objet de négociations avec le syndicat comme l'abolition de certains postes, les horaires de travail, l'aménagement des lieux de travail, la supervision des groupes d'intervention de quartier, la rédaction de rapports par des civils et la réaffectation d'agents à la suite des fusions de postes de quartier. Il déplore que l'application du nouveau schéma soit déjà amorcée et dit craindre une implantation trop rapide. Par ailleurs, il rappelle que la majorité des policiers considère peu performant le modèle organisationnel de la police de quartier tout comme il rappelle la proposition de la fraternité de créer, au moment de la création de la nouvelle ville de Montréal en 2002, 27 postes d'arrondissement. Il conclut en indiquant que la Fraternité adhère aux valeurs de la police communautaire.

Concernant l'application hâtive du schéma, la commission a été informée qu'une démarche de réorganisation est actuellement en cours au SPVM, toutefois, celle-ci n'est pas en lien avec le schéma. La commission reconnaît cependant que la mise en oeuvre du schéma de couvertures de services nécessitera au préalable une négociation avec le syndicat à l'égard de certains enjeux.

### ***Tenir compte des particularités du centre-ville***

L'organisme *Le Y des femmes*, représenté par Mme Claudette Demers Godley, directrice générale, estime que la sécurité des femmes est un enjeu de société. L'organisme cite des statistiques concernant la violence faite aux femmes. Mme Demers Godley signale à la commission les propositions du comité aviseur femmes et sécurité urbaine (CAFSU) en matière d'aménagement et de signalisation. Elle demande, compte tenu des particularités du centre-ville, d'augmenter le nombre de policiers dans l'arrondissement de Ville-Marie, particulièrement dans le secteur ouest. De plus, à son avis, les services policiers doivent être adaptés à l'environnement local et privilégier autant la prévention et le sentiment de sécurité que la répression et la criminalisation. Elle suggère que le SPVM mette en application les principes du CAFSU et tienne compte des besoins des femmes.

Préoccupée par les enjeux de sécurité au centre-ville, la commission a l'avantage de compter parmi ses membres une représentante du centre-ville, Mme Catherine Sévigny, conseillère du district Peter-McGill dans l'arrondissement de Ville-Marie. Outre Mme Sévigny, trois autres commissaires possèdent aussi une solide expérience en matière de

) sécurité publique dans les quartiers centraux. À titre d'exemple, la vice-présidente, Mme Vera Danyluk, a contribué à l'implantation de la police de quartier et a œuvré dans divers organismes de prévention du crime, M. Jean-Marc Gibeau, conseiller de l'arrondissement de Montréal-Nord, représente la Ville de Montréal au sein du conseil d'administration de l'École nationale de police et M. Samir Rizkalla, éminent criminologue, représente le gouvernement du Québec au sein de la commission. Par conséquent, la commission a une bonne connaissance des problématiques sociales et des spécificités du centre-ville et c'est pourquoi elle a soutenu la mise en œuvre de diverses mesures dans certains secteurs afin d'accroître notamment le sentiment de sécurité et de prévenir la criminalité. Parmi ces mesures, soulignons la vidéosurveillance et la patrouille à pied. La commission est d'avis que la mise en œuvre du nouveau schéma permettra non seulement d'augmenter le nombre d'heures de patrouille à pied mais aussi d'adapter l'offre de services policiers à l'environnement local ce qui devrait apporter des améliorations significatives dans le secteur ouest de l'arrondissement de Ville-Marie.

### ***Créer une escouade dédiée à la résolution de crimes haineux***

) L'organisme *B'nai & Brith Canada*, représenté par M. Allan Adel, bénévole, s'oppose à la fusion des PDQ 9 et 11 et à celle des PDQ 25 et 26. Parmi les arguments invoqués, l'organisme mentionne le grand nombre de citoyens d'origine juive qui résident dans ces quartiers et certaines particularités de la criminalité sur ces territoires, notamment les crimes haineux. Dans ce dernier cas, l'organisme souligne que la communauté juive est davantage ciblée par ce type de criminalité. L'organisme souhaite donc la création d'une escouade policière dédiée à prévenir et élucider les crimes haineux.

La commission a pris connaissance des résultats d'une récente enquête menée par le SPVM concernant des événements à caractère haineux. Ces résultats démontrent non seulement la capacité mais aussi la diligence avec laquelle le service est en mesure de résoudre ce type de crime. En conséquence, la commission estime que la création d'une telle escouade n'est présentement pas justifiée.

### ***Assurer la sécurité des piétons***

) M. Richard Bergeron, à la fois conseiller municipal et chef de Projet Montréal, a présenté un document multimédia en soutien à son argumentation sur l'avenir des piétons à Montréal. Il fait état de statistiques démontrant la croissance du nombre de piétons victimes des automobilistes depuis 2001. Il questionne ensuite l'attitude répressive du SPVM à l'égard des piétons dénonçant la hausse, depuis 2003, du nombre de contraventions émises aux piétons. Il présente ensuite des données sur la croissance du parc automobile au Québec et dresse un parallèle entre motorisation et croissance économique. Il conclut sa présentation en démontrant les difficultés qu'éprouvent les piétons à traverser sur feu vert aux intersections, laissant entendre qu'il est plus sécuritaire de traverser entre deux intersections. Enfin, il demande d'adapter la ville aux

piétons.

La commission accueille avec intérêt les commentaires de M. Bergeron mais elle ne peut toutefois souscrire à certaines de ses suggestions, notamment l'encouragement à traverser la rue ailleurs qu'à l'intersection. La commission rappelle le bilan positif du plan d'action en sécurité routière, particulièrement la réduction du nombre de collisions. En 2007, le plan d'action prévoit des interventions visant à améliorer la sécurité des piétons qui, malheureusement faut-il le dire, sont responsables de l'accident dont ils sont victimes dans près de 60 % des cas.

### ***Intervenir contre le bruit***

Des résidants excédés par le bruit des silencieux modifiés et celui des auto-canons se sont constitués en regroupement. Ils ont fait parvenir à la commission un mémoire à ce sujet. Le regroupement demande l'application du règlement municipal contre le bruit. Il suggère que le SPVM sévisse contre les silencieux non conformes et intervienne dans le cas de plaintes en utilisant le sonomètre.

La commission prend note de cette demande et sensibilisera le service qui, à moyen terme, participera à la révision de la réglementation municipale.

### ***Soutenir la famille Bennis***

Cinq personnes ont émis des commentaires au sujet d'événements récents impliquant le SPVM dont la mort de M. Anas Bennis. La soeur de M. Bennis, Mme Najlaa Bennis, rappelle le contexte entourant l'enquête qui a suivi le décès de son frère et elle demande au président de la commission d'intervenir à nouveau afin que certains aspects de cette enquête soient éclaircis.

La commission s'est montrée sensible à la demande de Mme Bennis et a fait preuve de compassion à son égard. Le président de la commission, M. Claude Dauphin, également avocat, vice-président du comité exécutif et responsable des relations intergouvernementales pour la Ville de Montréal, explique en détail les règles régissant ce type d'enquête et l'absence de pouvoir de la Ville dans les circonstances. Il fait mention des rencontres entre la famille Bennis et Mme Patricia Bittar, conseillère associée aux services aux citoyens, conseillère de l'arrondissement de Saint-Laurent et membre de la Commission de la Sécurité publique. Le président, M. Claude Dauphin, précise avoir écrit au ministre de la Sécurité publique au sujet de cette enquête.

## CONCLUSION

---

La commission estime que les commentaires et les mémoires ont contribué à enrichir la proposition de schéma de couverture de services policiers pour l'agglomération de Montréal. Elle est également d'avis que l'exercice de consultation publique a permis de dégager des pistes de solution ouvrant la voie à l'alternative à la fusion des PDQ 9 et 11 proposée par le service.

Cette alternative à la fusion des PDQ 9 et 11 offre l'avantage de s'inscrire parfaitement dans le cadre du nouveau schéma tout en n'ayant aucun impact sur les autres postes de quartier. Elle satisfait donc à la fois les commissaires et les élus des territoires concernés tout en s'appuyant sur les principes de la police communautaire.

En terminant, il importe de souligner qu'à plusieurs reprises au cours des travaux entourant cette démarche de consultation, les commissaires ont salué l'ouverture du président, M. Claude Dauphin, dont les talents de médiateur ont non seulement favorisé l'expression de différents points de vue mais aussi encouragé un dialogue qui a permis de trouver une solution satisfaisante pour tous, dans le respect du modèle organisationnel de la police de quartier.

## RECOMMANDATIONS

---

*Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité à l'occasion d'une assemblée publique le 22 mai 2007.*

CONSIDÉRANT les résolutions adoptées par chacun des conseils des villes de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest et Hampstead dans le but de signifier leur opposition à la fusion des PDQ 9 et 11;

CONSIDÉRANT les arguments invoqués par les élus et les citoyens de ces trois villes en faveur du maintien du PDQ 9 à Côte-Saint-Luc notamment :

- l'enclavement de ces villes par les voies ferrées et cours de triage, ces dernières constituant des barrières géographiques à la circulation des services d'urgence;
- le fait que le PDQ 9 soit le seul poste de police sur le territoire des trois villes;
- le caractère communautaire du PDQ 9 qui répond à la mission de la police de quartier;
- le taux de satisfaction très élevé à l'égard des services rendus par le PDQ 9;
- la présence d'un grand nombre de personnes âgées, d'écoles et institutions religieuses;
- les particularités de la fusion proposée de deux postes qui desservent à la fois un arrondissement montréalais et trois municipalités reconstituées;
- la réduction, à un niveau comparable à celui des années 70, de l'offre de services policiers sur le territoire des trois villes.

CONSIDÉRANT la position des élus de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce quant à la fusion des PDQ 9 et 11;

CONSIDÉRANT les arguments invoqués par les élus de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce en faveur de la localisation du nouveau PDQ 11 sur le territoire du quartier Notre-Dame-de-Grâce, ce quartier regroupant la majeure partie de la population à desservir par le nouveau poste et celui d'où origine le plus grand nombre d'appels;

CONSIDÉRANT les propositions faites par le SPVM concernant diverses solutions possibles et en tenant compte en tout temps de la sécurité de l'ensemble des citoyens de l'île et plus particulièrement de ceux desservis par les PDQ 9 et 11;

CONSIDÉRANT les modifications apportées au schéma de couverture de services à la suite de la consultation publique, spécifiquement l'alternative proposée à la fusion des PDQ 9 et 11;

CONSIDÉRANT que l'alternative proposée à la fusion des PDQ 9 et 11 a été présentée aux élus des villes de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest et Hampstead et à ceux de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce;

---



CONSIDÉRANT que cette alternative assurera le maintien, dans Côte-Saint-Luc, du PDQ 9 et permettra de localiser le PDQ 11 dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce;

CONSIDÉRANT que l'alternative proposée à la fusion des PDQ 9 et 11 a reçu l'approbation de tous les élus concernés par la fusion de ces postes;

CONSIDÉRANT les résolutions adoptées par les conseils des villes de Dorval et de Pointe-Claire afin de signifier leur opposition à la réduction des heures d'ouverture du PDQ 5;

CONSIDÉRANT que le SPVM procédera à une étude de volumétrie de la fréquentation du comptoir du PDQ 5 afin de vérifier si cette fréquentation justifie l'ouverture du comptoir durant la nuit;

CONSIDÉRANT la résolution adoptée par le conseil d'arrondissement de Saint-Laurent en appui à la fusion des PDQ 6 et 7;

La commission

REMERCIE ceux et celles qui lui ont fait part de leurs commentaires, suggestions et recommandations, ainsi que les employés du SPVM qui ont participé au processus pour la qualité de leurs interventions au cours de l'assemblée publique et des séances de travail de la commission

ET RECOMMANDE au comité exécutif :

D'ADOPTER le nouveau schéma de couverture de services proposé pour l'agglomération de Montréal en assurant le maintien du PDQ 9 à Côte-Saint-Luc et celui du PDQ 11 dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce.

## Liste des intervenants

---

M. Allan Adel, B'nai Brith Canada

M. Warren Allmand, conseiller municipal, Ville de Montréal

M. Manuel Almeida

M. Gabriel Babineau, Mouvement Acton Justice

Mme Najlaa Bennis, Coalition Justice pour Anas

M. Richard Bergeron, conseiller municipal, Ville de Montréal

M. André Cardinal, Projet Montréal

Mme Francine Clément, Mouvement Acton Justice

Mme Claudette Demers-Godely, Le Y des femmes

M. Steven Erdelyi, conseiller municipal, Ville de Côte-Saint-Luc

M. Yves Francoeur, Fraternité des policiers et policières de Montréal

M. Allan Greenberg

Mme Ruth Kovac, conseillère municipale, Ville de Côte-Saint-Luc

M. Peter Krantz

M. Marcel Lanoue

Mme Béa Levine, résidante, Ville de Côte-Saint-Luc

M. Darryl Levine

M. Sidney Margles, résidant, Ville de Côte-Saint-Luc

M. Glenn Nashen, conseiller municipal, Ville de Côte-Saint-Luc

M. Carl Olsen, Coalition Justice pour Anas

M. William Steinberg, maire, Ville de Hampstead

M. Cambell Stuart, maire, Ville de Montréal-Ouest

M. Richard Sun, directeur général, Ville de Hampstead

M. Bernard Tonchin, résidant, Ville de Côte-Saint-Luc

M. François Van Vliet, Mouvement Acton Justice

### Liste des mémoires et documents

---

Articles parus dans The Suburban et The Chronicle déposés par des conseillers municipaux de la Ville de Côte-Saint-Luc

Carte déposée par des conseillers municipaux de la Ville de Côte-Saint-Luc

Document Justice pour Anas

Lettre de M. Michael Applebaum, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

Lettre des Villes de Dorval et Pointe-Claire

Mémoire de B'nai Brith Canada

Mémoire de la Fraternité des policiers et policières de Montréal

Mémoire de Projet Montréal

Mémoire du Regroupement québécois contre le bruit

Mémoire du Y des femmes

Résolution du conseil d'arrondissement de Saint-Laurent

Résolution du conseil de la Ville de Côte-Saint-Luc

Résolution de la Ville de Hampstead

Résolution de la Ville de Montréal-Ouest

Résolutions des villes de Dorval et Pointe-Claire