

PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Résumé des Recommandations

Soumis par
Me Dida Berku Conseillère
Ville de Cote Saint Luc.
Audience du 11 octobre 2011

ORIENTATION 1. Milieux de vie durable. :

Ajouter les objectifs suivants:

1.6

Identifier les terrains qui sont assujettis aux contraintes naturels (ex.inondation, glissement) et anthropiques (proximité des zones ferroviaires et industries lourdes) qui les rendent non-construisibles

Critères

1. 6.1 Les risques d'inondation

1.6. 2 Les risques de glissement de terrain

1.6.3 Les risques relies aux cours de triages et zones ferroviaires Voir Carte 12 page 75

1.6.4 Les risques liés à la proximité des îlots de chaleur

1.7 Accorder des pouvoirs aux municipalités d'établir des marges de recul de protection afin de limiter le développement en proximité des sources de nuisances qui affectent la santé et sécurité des résidants

Voir l'avant projet de la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme

Art. 121. La réglementation sur le zonage peut, dans toute partie de territoire identifiée au plan d'urbanisme comme étant soumise à des contraintes reliées à la sécurité publique, à la santé publique ou à la protection de l'environnement, interdire toutes les nouvelles utilisations du sol ou érections de toute nouvelle construction ou nouvel ouvrage.

1.8

Développer des lignes directrices et des meilleurs pratiques afin de protéger les zones dites tampons et les milieux naturels non-construisibles aux motifs de leur proximité des sources de nuisances. Voir Lignes directrices et meilleurs pratiques RAC FCM 2007
http://www.proximityissues.ca/english/MaterialsContent/2007_Guidelines_eng.pdf

ORIENTATION 2 Réseaux et Équipements de Transport

Ajouter les objectifs suivants:

A l'objectif 2.2. Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain page 99 du PMAD. Ajouter « Les élus de l' Agglomération priorisent pour les dix prochaines années les projets suivants :

- le projet du prolongement et raccordement du boulevard **Cavendish Royal Mount Cavendish** et le service rapide par bus (SRB) sur l'axe Cavendish via les cours de triages.

Et à la carte nu. 16 page 98 rajouter le projet Cavendish-Royal Mount-Cavendish comme projet du réseau d'autobus (SRB) et

À la carte nu. 16 page 98 rajouter un arrêt de train de banlieue sur la ligne de St Jérôme- Montréal dans la ville de Cote Saint Luc.

A l'objectif 2.3 Moderniser le réseau routier

Ajouter le projet du prolongement et raccordement du boulevard Cavendish Royal Mount Cavendish

Et ajouter le projet Cavendish sur le tableau 24 à la page 91.

ORIENTATION 3 Environnement protégé et mis en valeur

Ajouter les objectifs suivants :

3.6 Appuyer l'ajout d'un objectif spécifique reconnaissant *la Vision commune de la ceinture verte et bleue du Grand Montréal* incluant le concept du Parc écologique de l'archipel de Montréal. Voir le document « La Vision commune de la ceinture verte et bleue du Grand Montréal »

3.7 Ajouter à cet objectif la mis en valeur des trames vertes, nord, est, ouest et sud-ouest des espaces et corridors verts de l'île de Montréal incluant le terrain de Meadowbrook, élément capital de la trame verte du sud –ouest qui le relie à la falaise Saint-Jacques, un autre site reconnu pour sa biodiversité

Et ajouter

3.8 Reconnaissance des faits qui rendent des zones naturelles non-construisibles aux motifs de leur proximité aux sources de risques écologiques (ex. zones inondables) et risques anthropiques (ex. zones industriels et cours de triages.)

NOTES À L'APPUI DES RECOMMANDATIONS

PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

**Soumis par
Me Dida Berku Conseillère
Ville de Cote Saint Luc.
Audience du 11 octobre 2011**

Je vous adresse la parole en tant que conseillère municipale de Côte Saint-Luc et en tant qu'activiste engagée dans le milieu municipal depuis 1974. Considérant le temps très court qui nous est alloué, je vais limiter mes commentaires aux recommandations déposées, mais avant d'entrer dans le vif du sujet je voudrais souligner notre appui et support aux différents intervenants qui ont présenté des mémoires devant votre commission. La Ville de Côte Saint-Luc appui les propositions soumises par plusieurs intervenants par rapport au PMAD et surtout le principe que le PMAD devienne un plan recentré sur le développement de l'agglomération de l'île de Montréal et toutes ces villes liées.

A cette fin, je souligne les recommandations de l'Agglomération, de consolider l'urbanisation sur l'île et d'encourager la croissance démographiques sur son territoire en augmentant le cible de nouveaux ménages d'ici 2031 de 123 000 nouveaux logements tel que projeté dans le PMAD à 175000 logements tels que proposé dans le mémoire de l'Agglomération.

Cette croissance démographique sur l'île va de pair avec l'investissement plus accrue dans les moyens de créer des milieux de vie durable et des réseaux et équipements de transport plus performant. A cette fin je souligne les recommandations de Projet Montréal pour un virage réellement TOD (Transport Oriented Development). Et je vais vous démontrer que l'achalandage des transports collectifs peut et doit être augmenté sur l'île avant d'aller chercher des passagers à Terrebonne et Mascouche. (Je vous réfère évidemment à l'article de la Presse du 5 octobre 2011.)

Je voudrais aussi appuyer le mémoire présenté par les Maires de L'ASM Association des municipalités de banlieue de Montréal, qui inclut ma ville. Et je voudrais attirer votre attention aux recommandations de notre mémoire spécifique à CSL, qui se trouvent aussi dans le mémoire de l'ASM et qui ont donc reçu par ce fait l'appui de toutes les municipalités de l'ASM qui se composent de 13 % de la population de l'Agglomération. Aussi, je dois mentionner notre appui aux mémoires présentés par Campbell Stuart, Bonnie Feigenbaum et Avrom Shtern qui ont présenté des mémoires liées aux sujets que nous abordons.

La Ville de Côte Saint-Luc est enclavée et entourée de chemins de fer et cours de triages. Bien que sa géographie limite son développement et ses moyens de transport, cet héritage a permis de maintenir à ce jour, un vaste territoire vert qui est très

prometteur pour le grand Sud -Ouest de Montréal. Par le biais du PMAD il faudrait donner à nos villes, les moyens de désenclaver nos territoires, de donner accès au transport et de conserver nos espaces verts afin de créer des milieux de vie attractifs et durables.

Côte Saint-Luc en statistiques

Population: 33,005

Nombre de logements : 13 535

Nombre de véhicules : 14 976

Âge médian: 49

Électeurs inscrits: 22 000

Superficie des terres : 6,95 km² Densité : 30-50 logements par hectare

Pourcentage des logements loués : 50,6%

Pourcentage des logements en propriété : 49,4%

Transport Routier et Collectif : CSL étant enclavé par les cours de triages et coupés des boulevards et chemins principaux, n'a pas de stations ou accès rapide aux stations de Métro, ni un accès rapide au réseau routier supérieur. Cela peut prendre plus de 30 minutes pour arriver au Métro en bus ou au boulevard Décarie en voiture. Il est inacceptable qu' à proximité de 3 à 4 km de l'axe Décarie que le temps de parcours soit si long pour une population de 30 000 habitants actifs qui circule chaque jour pour aller au travail, aux études et aux activités de la vie moderne.

C'est justement à cause de son histoire et géographie intimement liée au développement des chemins de fer, qu'il reste encore à Cote Saint Luc et à Lachine un vaste territoire vert qui sert de zone tampon entre les quartiers résidentiels et les cours de triage et zones industrialisés.

Depuis 1917 ce vaste terrain de golf développé par la Compagnie de Chemin de fer CP le long du corridor de ses rails a servi comme contrebalance à l'encontre des îlots de chaleur qui l'entourent. Vous pourriez en juger vous-même en vous référant aux cartes et tableaux qui sont soumis par les Amis de Meadowbrook. La Ville de Côte Saint-Luc reconnaissant la grande valeur de cette espace, (de grandeur comparable au parc Maisonneuve qui par ailleurs a aussi été auparavant un terrain de golf) désire préserver le caractère vert de ce terrain pour les 9 trous (environ 31 hectares) qui sont sur son territoire. La Ville de Montréal (l'arrondissement Lachine), bien qu'elle reconnait les problématiques d'un développement n'a pas encore pris position pour la préservation définitive de la partie sur son territoire (environ 26 hectares) . Donc les recommandations suivantes :

ORIENTATION 1. Milieux de vie durable. :

Ajouter les objectifs suivants:

1.6

Identifier les terrains qui sont assujettis aux contraintes naturels (ex.inondation, glissement) et anthropiques (proximité des zones ferroviaires et industries lourdes) qui les rendent non-construisibles

Critères

1. 6.1 Les risques d'inondation

1.6. 2 Les risques de glissement de terrain

1.6.3 Les risques reliés aux cours de triages et zones ferroviaires Voir Carte 12 page 75

1.6.4 Les risques liés à la proximité des îlots de chaleur

1.7 Accorder des pouvoirs aux municipalités d'établir des marges de recul de protection afin de limiter le développement en proximité des sources de nuisances qui affectent la santé et sécurité des résidents

Voir l'avant projet de la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme

Art. 121. La réglementation sur le zonage peut, dans toute partie de territoire identifiée au plan d'urbanisme comme étant soumise à des contraintes reliées à la sécurité publique, à la santé publique ou à la protection de l'environnement, interdire toutes les nouvelles utilisations du sol ou érections de toute nouvelle construction ou nouvel ouvrage.

1.8

Développer des lignes directrices et des meilleurs pratiques afin de protéger les zones dites tampons et les milieux naturels non-construisibles aux motifs de leur proximité des sources de nuisances. Voir Lignes directrices et meilleurs pratiques RAC FCM 2007 http://www.proximityissues.ca/english/MaterialsContent/2007_Guidelines_eng.pdf

Ici j'aimerais ajouter que nous appuyons les interventions de M. Avrom Shtern lorsqu'il a partagé avec vous sur les Ontario Municipal Guidelines et le nouveau règlement de la Ville d'Edmonton qui sera la première ville hors l'Ontario a adopté les marges de recul pour les sources de nuisances, bruit et pollution. En faits les marges de recul de 300 mètres sont déjà reconnues ici à Montréal pour des usages non-compatibles, tels que les usines d'asphaltes et les usines de traitement de matières résiduelles. Donc la notion de marges de recul pour des usages non-compatibles avec des usages résidentielles n'est pas un nouveau concept. Mais c'est un concept qui très utile pour contrer et gérer les développements résidentiels dans des secteurs en proximité des usages industriels ou autres qui ne sont pas compatibles avec la quiétude nécessaire pour permettre à nos populations de vivre en paix.

ORIENTATION 2 Réseaux et Équipements de Transport

Nous avons lu dans le PMAD qu'il faut accorder des efforts régionaux afin de combattre l'étalement urbain et d'assurer une gestion adéquate des réseaux et équipements de transport afin de minimiser l'impact de l'automobile. Cependant les résidents des villes de l'île ont bien l'impression qu'il est plus facile de voyager de Blainville au centre ville de Montréal que de faire le voyage de Côte Saint Luc à la Place Ville Marie.

Est-ce que le temps de voyage entre 40 et 60 minutes est normal, pour se rendre au travail pour les gens qui habitent au centre ouest de l'île? Notre population de 30 000 personnes dont la majorité travaille et est active soit en allant au travail au centre ville ou au West Island ou pour se rendre aux études dans les cegeps et universités de Montréal se fie grandement sur leur véhicule. Pourquoi condamner cette population à prendre leur voiture en ville, quand les alternatives sont si faciles à développer?

Il est reconnu que les citoyens de Côte Saint-Luc effectuent des milliers de déplacements motorisés tous les jours. L'automobile privée et des fois deux voitures par ménage, demeure le principal mode de déplacement pour la population de notre secteur. Afin de soutenir un virage vers le transport collectif et une réduction de l'utilisation de l'auto-solo il faut améliorer le transport rapide vers le Metro. A Côte Saint Luc prendre l'autobus au métro est trop lent. Cela peut prendre entre 30 à 40 minutes pour atteindre les stations de Metro Villa Maria ou Plamondon, et cela pour un parcours entre 3.5 et 4.5 km. Normalement cela devrait se faire en 10 -15 minutes mais nous sommes enclavés et les autobus comme les voitures sont pris dans le trafic. J'en sais quelque chose car je prends l'autobus et je peux vous dire que le service au Métro est trop lent pour nos résidents. Cela nous prend un service de bus rapide aux stations existants du Metro et ou un autre accès soit par l'axe du boulevard Cavendish. La distance entre Côte Saint-Luc et la station de Metro Namur à Jean Talon et Décarie est environ un km. Mais nous n'avons pas accès. Car le boulevard Cavendish est interrompu par les cours de triages de CP et le projet du prolongement tarde à se réaliser depuis plus de 20 ans. Entre 2005 et 2007 la Ville de Montréal a dépensé plus de 2.5 M.\$ pour créer un bureau de projet qui a fait les études et les propositions de trajet. Mais la Ville de Montréal a arrêté le projet en 2007 lors de l'annonce de son Plan de transport. Malgré les résolutions et pressions de plusieurs villes et arrondissements, le projet n'avance pas et il faut absolument le remettre sur l'ordre des priorités.

Donc il est proposé de faire l'ajout suivant :

A l'objectif 2.2. Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain page 99 du PMAD. Ajouter « Les élus de l' Agglomération priorisent pour les dix prochaines années les projets suivants :

Dida Berku Conseillère

Ville de Côte Saint-Luc 11 octobre 2011

• le projet du prolongement et raccordement du boulevard Cavendish Royal Mount Cavendish et le service rapide par bus (SRB) sur l'axe Cavendish via les cours de triages.

Et à la carte nu. 16 page 98, rajouter le projet Cavendish-Royal Mount-Cavendish comme projet du réseau d'autobus (SRB) et

Est-ce normal que les citoyens de Côte Saint-Luc ne puissent pas prendre le train pour les amener au centre ville lorsqu'ils sont littéralement entourés par des trains passagers quotidiens et plus particulièrement le train de Blainville St Jérôme- centre ville? Les trains AMT passent dans nos cours arrière mais ne s'arrêtent pas. Les centaines et milliers de voyageurs quotidiens qui vont au centre ville ou au secteur Chabanel pourraient en profiter grandement. Notre ville a maintes fois offert le terrain pour établir une station-arrêt convenable pour nos citoyens et ceux de l'ouest de NDG. Avant de dépenser des millions de dollars pour aller à Mascouche pour quelque 1500 nouveaux logements, il serait plus logique de desservir les milliers de résidants qui n'ont pas de voitures ou qui laisseraient leur voiture à la maison s'ils avaient accès au train à Cote Saint Luc.

Par conséquent la proposition suivante :

À la carte nu. 16 page 98 rajouter un arrêt de train de banlieue sur la ligne de St Jérôme- Montréal dans la ville de Cote Saint Luc.

A l'objectif 2.3 Moderniser le réseau routier

Ajouter le projet du prolongement et raccordement du boulevard Cavendish Royal Mount Cavendish

Et ajouter le projet Cavendish sur le tableau 24 à la page 91.

ORIENTATION 3 Environnement protégé et mis en valeur

Ajouter les objectifs suivants :

3.6 Appuyer l'ajout d'un objectif spécifique reconnaissant *la Vision commune de la ceinture verte et bleue du Grand Montréal* incluant le concept du Parc écologique de l'archipel de Montréal. Voir le document « La Vision commune de la ceinture verte et bleue du Grand Montréal »

3.7 Ajouter à cet objectif la création et mis en valeur d'un réseau avec quatre grandes trames vertes des espaces et corridors verts sur le territoire de l'île de Montréal dans *l'Est, l'Ouest, le grand Sud-Ouest et le Centre et le Nord* de l'île de Montréal incluant le terrain de Meadowbrook, élément capital de la trame verte du Sud – Ouest qui le relie à la falaise Saint-Jacques, un autre site reconnu pour sa biodiversité ;

Les risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC. Les problématiques liées aux catastrophes possibles d'ordre technologique sont déjà prises en charge par les instances régionales.

Les cours de triage sont reconnus par le PMAD sur la carte des risques technologiques. Voir Carte 12 de l'île à la page 75 du PMAD. Ils sont situés dans CSL, Lachine et St Laurent et sont à proximité des zones résidentielles.

En plus de reconnaître les risques que posent ces cours de triages, le plan propose de créer des zones tampons autour de ces sites de nuisances Voir Page 95 du PMAD.

Alors la question ce pose : lorsque ces zones tampons existent déjà, pourquoi les développer ? Il est évident qu'il faut les préserver autant que possible. C'est pourquoi la Ville de CSL appui l'ajout d'un objectif dans cette Orientation 3 soit

3.8 Reconnaissance des faits qui rendent des zones naturelles non-construisibles aux motifs de leur proximité aux sources de risques écologiques (ex. zones inondables) et risques technologiques. (ex. zones ferroviaires et industries lourdes) Ainsi que l'adoption de lignes directrices et meilleures pratiques quant à la protection des zones à risques et adoption des règles de marges de recul protégeant ces zones du développement .

Merci pour votre attention

Dida Berku

Pièces Jointes

- *a. CN Rail and CP Rail Position on Development Adjacent to Railway Rights of Way*
- *b. Statistiques de véhicules par ménages par villes et arrondissements de l'Agglomération de Montréal*
- *c. Recommandation 3 du Rapport de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur les grands équipements et les activités d'intérêt d'agglomération Juin 2009*
- *d. Correspondances entre l'AMT, la Ville de Côte Saint-Luc et la Ville de Montréal par rapport à l'implantation de service de train sur la ligne St Jérôme pour desservir Blue Bonnets et Côte Saint-Luc*

Recommandation 3

Rapport de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur les grands équipements et les activités d'intérêt d'agglomération Juin 2009
(déposé en annexe D dans le mémoire des Amis de Meadowbrook.)

Que des mandats soient donnés à la Direction des grands parcs et de la nature en ville

- *de développer davantage d'initiatives dans les secteurs très densément peuplés de l'île de Montréal de façon à contribuer à l'augmentation de la biodiversité globale sur le territoire;*
- *de considérer des interventions pour assurer la protection de petits milieux naturels de moins de 15 ha;*
- *de mener des démarches visant la création d'un réseau avec quatre grandes trames vertes sur le territoire, dans l'Est, l'Ouest, le grand Sud-Ouest et le Centre et le Nord de l'île de Montréal;*
- *de développer des scénarios visant la protection du site du golf de Meadowbrook et sa transformation en parc nature, en grand parc urbain ou en écoterritoire dans la perspective d'une trame verte reliant ce site à la falaise Saint-Jacques.*

MONTREAL			
District	Dwellings	Vehicles	Ratio
Centre-ville	6080	3532	0.58
Centre-ville périphérique	33760	15018	0.44
Sud-Ouest	31090	24608	0.79
NDG	30235	25019	0.83
Cote-des-Neiges	45278	31875	0.70
Plateau Mont-Royal	47633	29028	0.61
Villeray	59265	37722	0.64
Ahuntsic	56485	52919	0.94
St-Michel	23685	19632	0.83
Rosemont	47507	37873	0.80
Sud-Est	32605	20737	0.64
Mercier	37924	35436	0.93
Pointe-aux-Trembles	19670	24981	1.27
Rivière-des-Prairies	18199	25487	1.40
Anjou	17130	17923	1.05
St-Léonard	28278	30634	1.08
Montréal-Nord	36395	32649	0.90
St-Laurent	30755	32579	1.06
Outremont	9580	8988	0.94
St-Pierre	2095	2056	0.98
Verdun	29650	24969	0.84
LaSalle	32210	36186	1.12
Lachine	16160	17482	1.08
Roxboro	1965	2973	1.51
Ile Bizard	4665	8258	1.77
Ste-Genevieve	1490	1764	1.18
Pierrefonds	20089	29288	1.46
TOTAL	719878	629616	0.87

SUBURBAN CITIES			
City	Dwellings	Vehicles	Ratio
Montreal-Est	1490	1518	1.02
Town of Mount-Royal	7070	9565	1.35
Westmount	8438	8956	1.06
Hampstead	2575	3947	1.53
Cote-Saint-Luc	13240	14976	1.13
Montreal West	1850	2819	1.52
Dorval	7656	9691	1.27
Pointe-Claire	11362	16650	1.47
Dollard-des-Ormeaux	15581	25918	1.66
Kirkland	6408	12155	1.90
Beaconsfield	6535	11183	1.71
Baie d'Urfé	1325	2367	1.79
Ste-Anne-de-Bellevue	1920	2642	1.38
Senneville	355	658	1.85
TOTAL	85805	123045	1.43

	Vehicles	% of Total
Montreal	629616	84%
Suburban Cities	123045	16%
Total	752661	100%

CN Rail and CP Rail Position on Development Adjacent to Railway Rights-of-Way

Neither CN Rail nor CP Rail support residential developments immediately adjacent to their railway rights-of-way. The Rail companies are generally concerned residents will raise complaints about rail operations negatively impacting the use and enjoyment of residential properties.

CN Rail and CP Rail understand they do not control land use adjacent to their facilities. However, if municipalities approve residential developments adjacent to railway rights-of-way, then CN and CP believe municipalities should enforce development guidelines that assist in mitigating impacts caused by rail operations.

CN Rail expects freight train traffic within Edmonton to increase due to the increased activity in:

- tar sands development;
- northern mining operations; and
- the Port of Prince Rupert.

Freight trains for all of these operations travel through Edmonton to connect to the rest of North America. CP Rail also expects rail traffic to increase within Edmonton due to the increased activity associated with tar sand development.

Côte Saint-Luc, le 16 mars 2011

Monsieur Michael Applebaum
Maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
Vice-président du comité exécutif-Ville de Montréal, responsable de l'urbanisme
5160, boul. Décarie, bureau 710
Montréal (Québec)
H3X 2H9

Sujet : Gare de trains AMT, Blue Bonnets et Côte Saint-Luc

Cher Monsieur Applebaum

Je vous prie de trouver ci-joint copie de la lettre du 21 février 2011 de Michel Veilleux, Vice-président Planification et innovations, de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), faisant référence à une résolution de la ville de Côte Saint-Luc demandant l'implantation d'une nouvelle gare de trains de banlieue à Côte Saint-Luc sur le trajet de la ligne St-Jérôme.


Dans sa lettre, Monsieur Veilleux confirme le projet de connexion ferroviaire entre la ligne St-Jérôme et le tunnel Mont-Royal sur la ligne Deux-Montagnes comme prévu au programme triennal d'immobilisation 2011-2012-2013 de l'AMT, et explique que ce projet « *ne nous empêche cependant pas d'examiner les besoins dans l'axe Parc/Lucien L'Allier et l'opportunité de desservir le secteur Blue Bonnet et Côte Saint-Luc. Comme nous l'avons indiqué dans notre plan stratégique, nous souhaitons obtenir le support de l'agglomération de Montréal ainsi que de la ville de Côte Saint-Luc pour nous permettre de poursuivre le développement de ce projet* »

À l'appui de cette demande, je vous fais parvenir aussi un extrait d'un diagnostic des déplacements, préparé en novembre 2006 par le Centre de gestion des déplacements/ Développement économique Saint-Laurent à la demande du CLD Centre-ouest, qui fait ressortir que l'AMT reconnaît « *l'opportunité de mettre en place les gares Côte-Des-Neiges, Namur et Côte Saint-Luc afin de mieux desservir ces quartiers traversés par la ligne de Blainville et d'offrir une correspondance avec la branche ouest de la ligne orange du métro..* ».

..2

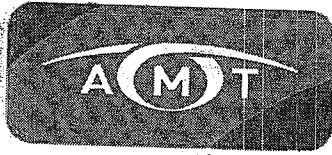
À la lumière de ce qui précède, je vous écris afin de solliciter votre appui pour faire avancer ce dossier auprès des autorités compétentes dans les meilleurs délais. Vous serez d'accord que c'est un dossier d'intérêt commun dont l'avancement est une nécessité qui appelle une mobilisation forte et urgente de notre part. Je serais heureuse de connaître vos commentaires et suggestions afin d'inclure ce projet dans le programme triennal d'immobilisation de l'AMT. N'hésitez pas à me contacter si vous avez besoin de plus d'informations.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués



Dida Berku
Conseillère, Ville de Côte Saint-Luc
514-531-6896
dberku@cotesaintluc.org

- p.j. - Résolution en date du 17 janvier 2011, Ville de Côte Saint-Luc
- Lettre du 21 février 2011 de Michel Veilleux, AMT
- Extrait du pré-diagnostic, novembre 2006, préparé par Développement économique Saint-Laurent/Centre de gestion des déplacements
- c.c. Maire et conseillers, Ville de Côte Saint-Luc
Michel Veilleux, AMT



Montréal, le 21 février 2011

Par courriel, original par la poste

Me Jonathan Shecter
Greffier
Ville de Côte Saint-Luc
5801, boulevard Cavendish
Côte Saint-Luc, Québec
H3W 3C3

Objet : Demande d'un service de trains de banlieue dans la Ville de Côte Saint-Luc
Votre référence : Résolution 110131
Notre référence : P/1.13.6/01

Me Shecter,

Nous avons reçu la résolution no 110131 du 17 janvier 2011, demandant à l'AMT l'implantation d'une nouvelle gare de trains de banlieue à Côte Saint-Luc, sur le trajet de la ligne St-Jérôme.

Présentement, dix trains parmi les vingt trains quotidiens de la ligne St-Jérôme, circulent sur le territoire de Côte Saint-Luc en direction ou en provenance de la Gare Lucien-L'Allier, via le réseau de voies ferrées du Canadien Pacifique (CP). Ce service transporte environ 5000 passagers en période de pointe AM, dont la majorité se destine vers le centre-ville en descendant du train à la gare Parc ou Concorde pour utiliser le réseau du métro.

Notre Programme triennal d'immobilisation 2011-2012-2013 prévoit un projet de connexion ferroviaire entre la ligne St-Jérôme et le tunnel Mont-Royal sur la ligne Deux-Montagnes, via le réseau de voies ferrées du Canadien National (CN). Ce projet permettrait de réduire de près de 15 minutes le temps de parcours des passagers du train de la ligne St-Jérôme vers le centre-ville de Montréal en accédant à la Gare Centrale (CN) et attirerait un très grand nombre de nouveaux usagers au service de trains de banlieue.

Ce projet d'amélioration de la ligne St-Jérôme ne nous empêche cependant pas d'examiner les besoins dans l'axe Parc / Lucien-L'Allier et l'opportunité de desservir le secteur Blue Bonnet et Côte Saint-Luc. Comme nous l'avons indiqué dans notre plan stratégique, nous souhaitons obtenir le support de l'agglomération de Montréal ainsi que de la ville de Côte Saint-Luc pour nous permettre de poursuivre le développement de ce projet.

Je vous remercie néanmoins de l'intérêt que votre municipalité porte à l'amélioration du transport en commun et plus particulièrement aux services de trains de banlieue et vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Michel Veilleux
Vice-président Planification et innovations

MV/PD/jj

Copie conforme (par courriel) :
Monsieur Anthony Housefather, maire, Ville de Côte Saint-Luc
Monsieur Joël Gauthier, président-directeur général, AMT

La clé pour vos déplacements



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT
CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

Amélioration de la desserte en
transport alternatif
Ville de Côte Saint-Luc

Pré-diagnostic



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT
CLD CENTRE-OUEST/CENTRE WEST

Novembre 2006

Les corridors ferroviaires qui traversent Côte Saint-Luc appartiennent au Réseau du Canadien Pacifique. Dans le Plan d'urbanisme de Montréal (octobre 2005), il est précisé qu'ils créent une discontinuité de la trame urbaine et, de ce fait, compliquent les mouvements véhiculaires. Des **projets permettant d'utiliser ce réseau pour améliorer l'accessibilité** sont indiqués.

Deux sites sur le corridor utilisé par les trains de banlieue seraient propices à l'**aménagement d'une gare** (voir les cartes 2 et 3 en annexe) :

- celui aux abords du centre commercial Côte Saint-Luc, site privilégié par la ville de Côte Saint-Luc,
- celui à proximité du centre commercial Square Décarie à proximité de la station de métro Namur, facilitant ainsi l'intermodalité.

Cependant, le succès de ces gares reposera sur une planification intégrée du projet assurant une gestion efficace de la circulation. Cela signifie qu'il faut prévoir des **réseaux de rabattement des autobus**, l'aménagement d'un débarcadère ainsi que, dans le cas du site du centre commercial Côte Saint-Luc, la mise en place de **liens piétonniers pour l'accès à la gare** depuis le secteur nord de Côte Saint-Luc à partir du chemin Wavell près de l'avenue Parkhaven⁴.

Dans son mémoire sur le plan d'urbanisme préliminaire de la ville de Montréal (juin 2004), l'**Agence Métropolitaine de Transport (AMT)** indique que l'opportunité de mettre en place les gares Côte-Des-Neiges, Namur et Côte Saint-Luc afin de mieux desservir ces quartiers traversés par la ligne de Blainville et d'offrir une correspondance avec la branche ouest de la ligne orange du métro pourrait être analysée. La décision d'implanter de telles gares sera prise en fonction de l'achalandage potentiel, des impacts sur le temps de parcours pour les autres usagers de la ligne, ainsi qu'en fonction des budgets disponibles. Actuellement le projet a été enlevé du Programme Triennal d'Immobilisations (PTI), donnant les priorités de l'AMT pour 2005, 2006 et 2007 (informations de l'AMT, 17 novembre 2006).

4-3- Réseau cyclable et voies piétonnières

Aucun réseau cyclable ne dessert le territoire de Côte Saint-Luc et n'est prévu (Vélo Québec, 22 novembre 2006). La plus proche est celle située sur le boulevard Maisonneuve qui s'arrête à Westminster (voir carte 2 en annexe). Il s'agit d'une voie sur rue qui dessert l'Université Concordia (campus Loyola) depuis le centre-ville de Montréal.

Le réseau cyclable pan-montréalais prévu au Plan d'urbanisme de Montréal emprunterait potentiellement le boulevard **Cavendish**⁴. Le prolongement de ce dernier permettrait de raccorder les voies et les pistes cyclables de Côte Saint-Luc, de Mont-Royal et de Saint-Laurent.

À l'échelle locale, les aménagements suivants sont proposés afin de desservir à court terme les milieux de vie et de favoriser les déplacements sécuritaires à vélo dans Côte Saint-Luc :

- voies cyclables dans l'axe du **chemin Mackle et de l'avenue Westminster**,
- piste en site propre **aux abords de la gare de triage Côte Saint-Luc**.

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE CÔTE SAINT-LUC

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL TENUE LE LUNDI 17 JANVIER 2011 À 20 H, AU 5801, BOULEVARD CAVENDISH, À CÔTE SAINT-LUC.

110131

PLANIFICATION URBAINE – DEMANDE D'UN SERVICE DE TRAIN DE BANLIEUE PRÉSENTÉE À L'AMT

ATTENDU QUE la ville de Côte Saint-Luc (ci-après, « la Ville ») est cernée par les plus importantes gares de triage de l'est du Canada, en terrain enclavé;

ATTENDU QUE la Ville n'est pas desservie par le métro;

ATTENDU QUE la Ville connaît l'un des taux les plus élevés d'utilisation de la voiture pour les navettes quotidiennes, soit plus de 75 %;

ATTENDU QUE la ligne de train Blainville-Saint-Jérôme traverse directement la Ville, le long des voies du CP;


Il fut

PROPOSÉ PAR LA CONSEILLÈRE DIDA BERKU
APPUYÉ PAR LE CONSEILLER GLENN J. NASHEN

ET RÉSOLU :

« QUE le conseil municipal de la ville de Côte Saint-Luc demande par les présentes à l'Agence métropolitaine de transport de Montréal d'ajouter à son service de train de banlieue un nouvel arrêt à Côte Saint-Luc, de préférence près de l'intersection du chemin Côte Saint-Luc et du prolongement de la rue West Broadway, derrière le Centre Commercial Côte Saint-Luc. »
ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

EXTRAIT CERTIFIÉ


M^e Jonathan Shecter, LL.B.
Greffier

CANADA
PROVINCE OF QUEBEC
CITY OF CÔTE SAINT-LUC

EXTRACT FROM THE MINUTES OF THE REGULAR MEETING OF THE CITY COUNCIL HELD ON MONDAY, JANUARY 17, 2011 AT 8:00 P.M. AT 5801 CAVENDISH BOULEVARD, CÔTE SAINT-LUC

110131

URBAN PLANNING - REQUEST FOR AMT COMMUTER TRAIN SERVICE

WHEREAS the City of Côte Saint-Luc ("the City") is surrounded by the largest railway yards in Eastern Canada and is landlocked;

WHEREAS the City is not serviced by the Metro;

WHEREAS the City has one of the highest rates of car usage for commuting to work being over 75%;

WHEREAS the Blainville/Saint-Jérôme train line passes right through the City along the CP tracks;

It was

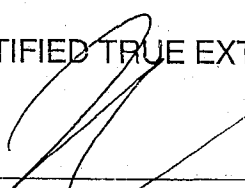
MOVED BY COUNCILLOR DIDA BERKU
SECONDED BY COUNCILLOR GLENN J. NASHEN

AND RESOLVED:

"THAT, Côte Saint Luc City Council hereby requests that the Agence métropolitaine de transport de Montréal include Côte Saint-Luc as a new stop on the commuter train service line preferably near the intersection of Côte Saint-Luc Road and the Côte Saint Luc extension of West Broadway behind the Côte Saint-Luc Shopping Centre."

CARRIED UNANIMOUSLY

CERTIFIED TRUE EXTRACT


M^e Jonathan Shecter, LL.B.
City Clerk



Montréal, le 21 février 2011

Par courriel, original par la poste

Me Jonathan Shecter
Greffier
Ville de Côte Saint-Luc
5801, boulevard Cavendish
Côte Saint-Luc, Québec
H3W 3C3

Objet : Demande d'un service de trains de banlieue dans la Ville de Côte Saint-Luc
Votre référence : Résolution 110131
Notre référence : P/1.13.6/01

Me Shecter,

Nous avons reçu la résolution no 110131 du 17 janvier 2011, demandant à l'AMT l'implantation d'une nouvelle gare de trains de banlieue à Côte Saint-Luc, sur le trajet de la ligne St-Jérôme.

Présentement, dix trains parmi les vingt trains quotidiens de la ligne St-Jérôme, circulent sur le territoire de Côte Saint-Luc en direction ou en provenance de la Gare Lucien-L'Allier, via le réseau de voies ferrées du Canadien Pacifique (CP). Ce service transporte environ 5000 passagers en période de pointe AM, dont la majorité se destine vers le centre-ville en descendant du train à la gare Parc ou Concorde pour utiliser le réseau du métro.

Notre Programme triennal d'immobilisation 2011-2012-2013 prévoit un projet de connexion ferroviaire entre la ligne St-Jérôme et le tunnel Mont-Royal sur la ligne Deux-Montagnes, via le réseau de voies ferrées du Canadien National (CN). Ce projet permettrait de réduire de près de 15 minutes le temps de parcours des passagers du train de la ligne St-Jérôme vers le centre-ville de Montréal en accédant à la Gare Centrale (CN) et attirerait un très grand nombre de nouveaux usagers au service de trains de banlieue.

Ce projet d'amélioration de la ligne St-Jérôme ne nous empêche cependant pas d'examiner les besoins dans l'axe Parc / Lucien-L'Allier et l'opportunité de desservir le secteur Blue Bonnet et Côte Saint-Luc. Comme nous l'avons indiqué dans notre plan stratégique, nous souhaitons obtenir le support de l'agglomération de Montréal ainsi que de la ville de Côte Saint-Luc pour nous permettre de poursuivre le développement de ce projet.

Je vous remercie néanmoins de l'intérêt que votre municipalité porte à l'amélioration du transport en commun et plus particulièrement aux services de trains de banlieue et vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Michel Veilleux
Vice-président Planification et innovations

MV/PD/jl

Copie conforme (par courriel) :
Monsieur Anthony Housefather, maire, Ville de Côte Saint-Luc
Monsieur Joël Gauthier, président-directeur général, AMT