

MEMO

SUJET: Précision sur l'Étude d'impacts sur les déplacements du projet Royalmount

DATE: 2019-01-11

La note ci-après vise à apporter quelques précisions quant à l'analyse et l'interprétation des données présentes dans le rapport de WSP « Le Royalmount – Étude d'impacts sur les déplacements – V4.0 » d'avril 2018.

Introduction

En introduction, afin de bien saisir les résultats et leur portée réelle, il est important de préciser les éléments suivants :

- Les outils de modélisation, comme ceux utilisés pour l'étude en rubrique, permettent de fournir des indicateurs d'aide à la décision et les résultats des situations projetées ne constituent pas des modèles de prédiction permettant d'identifier précisément les temps de parcours dans le futur. Les outils à disposition (modèle régional et simulation de trafic) possèdent tous des biais qui font que tout résultat doit être remis en contexte et analysé en toute connaissance et compréhension des hypothèses utilisées, des limitations de l'outil et du but dans lequel cet outil a été utilisé.
- Dans les situations où les outils de modélisation utilisés identifient des impacts majeurs en termes de dégradation des conditions de circulation, il y a peu de chances que ceux-ci se matérialisent sur le terrain selon la même envergure. En effet, en situation réelle, les usagers adaptent leurs horaires et leurs itinéraires de déplacements au jour le jour (et même à l'heure avec l'apparition des applications de circulation en temps réel tel Waze et GoogleTraffic) en fonction des contraintes présentées. Donc un impact majeur identifié dans un modèle va probablement résulter par un étalement de la période de pointe, une modification au choix du mode de transport utilisé et une redistribution régionale de la circulation qui va constamment rechercher un équilibre des conditions de circulation.
- Dans le cas du projet Royalmount, il importe de mettre en relief les éléments suivants :
 - o Le modèle ne tient pas compte des projets majeurs en cours de réalisation ou en planification qui aura une incidence positive sur les conditions de circulation du secteur, soit l'implantation du REM et le réaménagement de l'échangeur Turcot. Une analyse complémentaire démontre qu'une diminution de 4% à 5% de la circulation actuelle entre Décarie et l'A-40 ouest en période de pointe du soir (entre 300 et 400 véh/h entre 15h à 19h) serait suffisante pour que les conditions de circulation dans le corridor de l'A-40 est soit comparable à la situation actuelle, ces déplacements pourraient être transféré naturellement vers ces deux projets.

- Le modèle ne tient compte d'aucune réaffectation régionale des déplacements. L'implantation d'un nouveau projet de l'envergure du REM génère systématiquement une réorganisation des déplacements de façon régionale. Ainsi, dans le cas précis de Royalmount, il est à prévoir que la demande finale sur l'autoroute métropolitaine sera modulée en pointe d'après-midi et affectera à la baisse les temps de parcours par rapport aux prévisions du modèle afin de trouver un nouvel équilibre;
- Dans ce type d'étude, le modèle se doit de d'analyser plusieurs scénarios, afin d'identifier certaines tendances. Le scénario 1 doit donc évaluer l'impact du projet dans l'optique où aucun déplacement déjà existant sur le réseau routier n'est retiré. Or, plusieurs déplacements véhiculaires qui se destineront au Royalmount sont des déplacements actuellement existants. Ces déplacements ne doivent donc pas être considérés comme un ajout véhiculaire lié à l'implantation du projet. De plus, ce scénario ne tient pas compte de l'impact de la passerelle lié à la station de métro de La Savane et de l'amélioration de la desserte en autobus du secteur par la STM (hausse prévisible de l'utilisation du transport en commun), de même que les autres mesures de gestion de la demande proposées par le promoteur telles qu'une connexion express avec le nouveau REM, une connexion directe avec l'aéroport ainsi que des mesures incitatives permettant de réduire l'utilisation de la voiture (restriction d'accès au stationnement pour les bureaux, tarification du stationnement, etc.), ce qui tend à surestimer les déplacements générés en voitures.
- La méthodologie utilisée dans l'étude d'impacts sur les déplacements est donc de présenter un scénario 1 minimaliste, c'est-à-dire, on ne fait « rien » pour minimiser l'impact du projet sur la mobilité autre que des interventions routières visant à permettre l'accès au projet. Cette stratégie est utilisée ainsi pour constater l'ampleur et la localisation « des impacts ». Il est donc à noter que les résultats du scénario 1 sont considérés comme irréalistes et ne constituent qu'un point de départ à la recherche de mesures de mitigation autre que routières. Un second scénario est développé afin de tenir compte de l'ensemble des éléments et permet d'obtenir des prévisions de condition de circulation plus réalistes. Les temps de parcours retenus pour l'évaluation de l'impact du projet sur les conditions de circulation proviennent donc de ce scénario 2.
- Le secteur de l'échangeur Décarie (voies rapides et voies de desserte) présente actuellement de nombreux dysfonctionnements en matière de gestion de la circulation. Le promoteur a toujours eu à cœur cette problématique et a tenté de solutionner ceux-ci (ou à tout le moins d'en réduire les impacts). Il a donc mandaté WSP afin de proposer des solutions permettant d'améliorer les conditions de déplacements générales dans le secteur à l'étude et non seulement se soucier des éléments liés à son propre projet. La venue du projet Royalmount et la mise en place des mesures proposées auront donc un effet de catalyseur dans le déclenchement de certains projets d'amélioration des réseaux de transport locaux tels qu'une meilleure gestion des accès à la zone industrielle de Ville Mont-Royal, une bonification de la gestion des accès à l'A-40 ouest et à l'A-40 est ainsi qu'une amélioration significative de l'offre en transport collectif et actif (Passerelle reliant le métro, raccordement des pistes cyclables, etc.).

Optimisation des modes de déplacements

Dès sa genèse, le projet a été planifié en vue de favoriser une accessibilité multimodale en optimisant l'usage de mode de déplacements alternatifs à l'automobile et ainsi réduire son empreinte sur les conditions de circulation. Voici en résumé les éléments proposés :

- La construction d'une passerelle piétonne et cycliste enjambant le boulevard Décarie pour relier le site du projet à la station de métro de la Savane;
- La construction d'une gare d'autocars pour accueillir les autobus scolaires et les autocars;
- La mise en place, en partenariat avec la STM, de lignes de transport collectif permettant de connecter le site aux gares du REM;
- La mise en place, en partenariat avec ADM, de navettes pour acheminer directement les voyageurs de / vers l'aéroport de Montréal Trudeau;
- L'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclables confortables et sécuritaires aux abords du site, ainsi que de garages à vélo sécurisés;
- Une offre diversifiée et complémentaire (commerces, loisirs, restauration) permettant de décaler les heures d'arrivée et de départ des clients et visiteurs en dehors des périodes de pointe de la circulation sur le réseau routier avoisinant;
- La mise en place d'un système d'information en temps réel des conditions d'accès et de sortie du site pour les clients et visiteurs, afin de les guider vers un horaire et un mode de transport adapté aux conditions réelles des réseaux de transport (incidents, fermeture d'une voie de circulation, mise en suspens du service sur le métro, etc.).

Les résultats

Suivant ces précisions, les résultats obtenus selon le modèle utilisé dans la zone à l'étude se définissent de la façon suivante selon le scénario 2 :

- Le programme du projet Royalmount considéré dans l'étude prévoit **127 000 déplacements/jours** de / vers le site, tous modes confondus. Les mesures prévues afin d'offrir une alternative crédible à l'utilisation de la voiture pour accéder au site (accès direct au métro via la passerelle, gare d'autocar scolaire et de touristes, pistes cyclables et garage à vélo, etc.) permettent de considérer la répartition modale suivante :
 - o 29 % pour le transport en commun;
 - o 5 % pour les modes actifs (marche et vélo);
 - o 15 % en voiture comme passagers (considérant plus d'une personne par auto, moyenne de 1,34 pers/voiture tout usages confondus)
 - o 44 % en auto-conducteur, ce qui correspond à ~ 28 000 véh/j;
 - o 6 % en autobus récréotouristique.
- Il est à souligner que les gens qui vont se rendre au Royalmount travaillent et consomment ailleurs présentement dans le grand Montréal et qu'une part non négligeable de ceux-ci (~30%) empruntent déjà l'échangeur Décarie pour se rendre à leur travail ou à leur lieu de magasinage, de loisirs, etc. Ainsi, en considérant qu'une proportion des déplacements générés par le projet traverse déjà actuellement la zone d'étude

(particulièrement en période de pointe) un total de **~20 000 nouvelles voitures** par jour est attendu dans la zone d'étude.

- Dans un contexte plus large, le nombre de nouveaux déplacements est en fait bien inférieur à 20 000 véh/j puisqu'une grande part d'entre eux se serait tout de même réalisée, mais avec une origine ou destination différente. Par exemple, une personne qui travaille au Royalmount, travaillerait ailleurs et ferait tout de même un déplacement pour ce motif, mais avec une destination différente. Le nombre de déplacements additionnels créés dans la région métropolitaine n'a pas été calculé à ce jour.
- Ainsi, l'implication du projet et des mesures de mitigations proposées sur les temps de parcours sont les suivants :
 - 85% des automobilistes du secteur ne subiront aucun impact en comparaison avec la situation actuelle;
 - Pas ou peu d'impacts en dehors des périodes de pointe.
 - Une augmentation moyenne des temps de parcours de l'ensemble des usagers sur l'ensemble du secteur à l'étude de l'ordre de 2 minutes en période de pointe du soir (entre 15h et 19h).
 - Une diminution des temps de parcours en sortie du parc industriel (Ch. Devonshire);
 - Une augmentation moyenne de 5 minutes sur l'itinéraire A-40 E vers l'A-40 E;
 - Une augmentation moyenne de 3 minutes sur l'itinéraire A-520 E vers A-40 E;
 - Une augmentation moyenne de 2 min sur l'itinéraire A-520 E vers A-15 S sur les voies de desserte du Ch. Côte-de-Liesse;
 - Une stabilité des temps de parcours sur les autres itinéraires.

Le volet résidentiel

L'analyse de l'intégration d'un volet résidentiel au projet permet également d'établir les conclusions suivantes :

- La dernière version du programme du projet Royalmount, incluant un volet résidentiel, entraîne une légère diminution sur la circulation par rapport au projet du rapport d'août 2018. L'intégration du volet résidentiel vient concrétiser la formation d'un véritable quartier TOD :
 - regroupant résidences, nombreux emplois (bureaux, commerce, restauration et hôtellerie, etc) ainsi que l'ensemble des services de proximité et une offre culturelle et de restauration, permettant ainsi de minimiser les besoins en déplacement en dehors du site;
 - profitant d'une desserte en transport collectif performante vers le centre-ville et les principaux pôles d'emploi avoisinants (Côte-des-Neige, Arrondissement Saint-Laurent, Technoparc, etc.), avec notamment une station de métro connectée sur le site (actuellement sous-utilisée);

Ainsi, l'ajout du volet résidentiel par rapport au projet étudié dans le rapport d'avril 2018 permet donc de diminuer la pression sur l'accessibilité au projet, principalement au niveau de la circulation routière. En effet, les résidents se trouvant déjà sur le site composent une partie de la clientèle globale du projet pour ce qui est des emplois, du magasinage, du divertissement ou de la restauration, réduisant ainsi les déplacements véhiculaires qui se seraient faits vers des zones plus éloignées qui sont remplacés par des déplacements à pied ou à vélo entre les résidences et les différents volets du projet mentionnés ci-avant.

Conclusion

En conclusion, le cumul des impacts positifs et négatifs de ces différents éléments montre que :

- Les conditions de circulation devraient avoir un impact contenu quant à l'augmentation des temps de parcours dans le secteur;
- Le réseau routier supérieur avoisinant demeure cependant très sensible à tout incident qui pourrait venir ponctuellement réduire la capacité offerte et ainsi créer des phénomènes de congestion. Ce phénomène n'est pas nouveau et il n'est ni amélioré ni empiré par le projet.

De plus, bien que le travail effectué à ce jour permet déjà d'atténuer les impacts négatifs engendrés par le projet sur la circulation à un niveau acceptable pour un projet de cette nature (moyenne d'augmentation des temps de parcours en pointe du soir de 2 minutes), le promoteur, en collaboration avec les instances publiques (Ville de Montréal, Ville Mont-Royal, MTMDET, STM et ARTM) continuent de collaborer sur la stratégie globale de mobilité du projet pour en réduire davantage les impacts sur la circulation. Ce travail continu touche tant la gestion de la demande que l'amélioration de l'offre en transport collectif et actif pour améliorer l'accessibilité au projet, mais également dans un souci plus large d'améliorer les conditions de mobilité pour l'ensemble du secteur.

Vincent Ermatinger, ing

Vice-président – Planification et conseils

WSP Canada Inc.