

Développement durable du secteur Décarie

Mémoire de Ruba Ghazal, Députée provinciale de Mercier
Présenté à la consultation publique sur les impacts du projet Royalmount
Janvier 2019

MISE EN CONTEXTE

Le projet de développement immobilier *Royalmount* aura des impacts considérables sur plusieurs aspects de la vie des citoyens et citoyennes qui habitent, travaillent et transitent dans le secteur Décarie. Bien que le projet puisse redynamiser un secteur industriel en perte de vitesse et enclavé par d'immenses structures de transport, il présente d'énormes défis en matière d'aménagement et de développement du territoire de l'île de Montréal.

Nous saluons la mise sur pied de cette consultation qui contribuera à améliorer le projet *Royalmount* et à l'analyser dans une perspective plus large sur les impacts non seulement locaux, mais aussi régionaux. Bien que les impacts de ce projet touchent divers aspects importants (logements résidentiels, qualité de vie, commerces ...), nous nous concentrons dans le présent mémoire à analyser l'impact sur le transport et la congestion et par le fait même l'augmentation des émissions de GES.

1) ÉTAT DES LIEUX DE LA CONGESTION LIMITROPHE

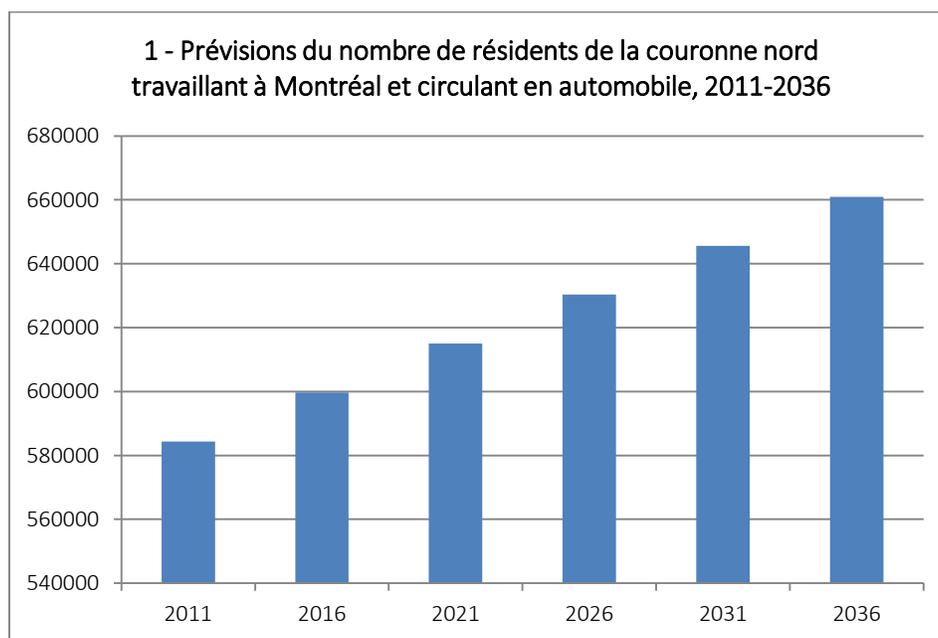
Selon une étude menée par l'organisme CAA, les segments des autoroutes 15 et 40 se retrouvant dans la zone du projet *Royalmount* étaient, en date de 2015, respectivement les cinquième et troisième tronçons les plus congestionnés au Canada¹. Cette congestion représente à elle seule déjà plus de 2 700 000 heures de retard annuel, 65 millions de dollars en perte de productivité et un peu plus de 15 000 tonnes de CO₂ rejetés dans l'atmosphère. Il est donc de mise d'évaluer de près tout projet de développement qui contribuerait à augmenter cette problématique dans le temps.

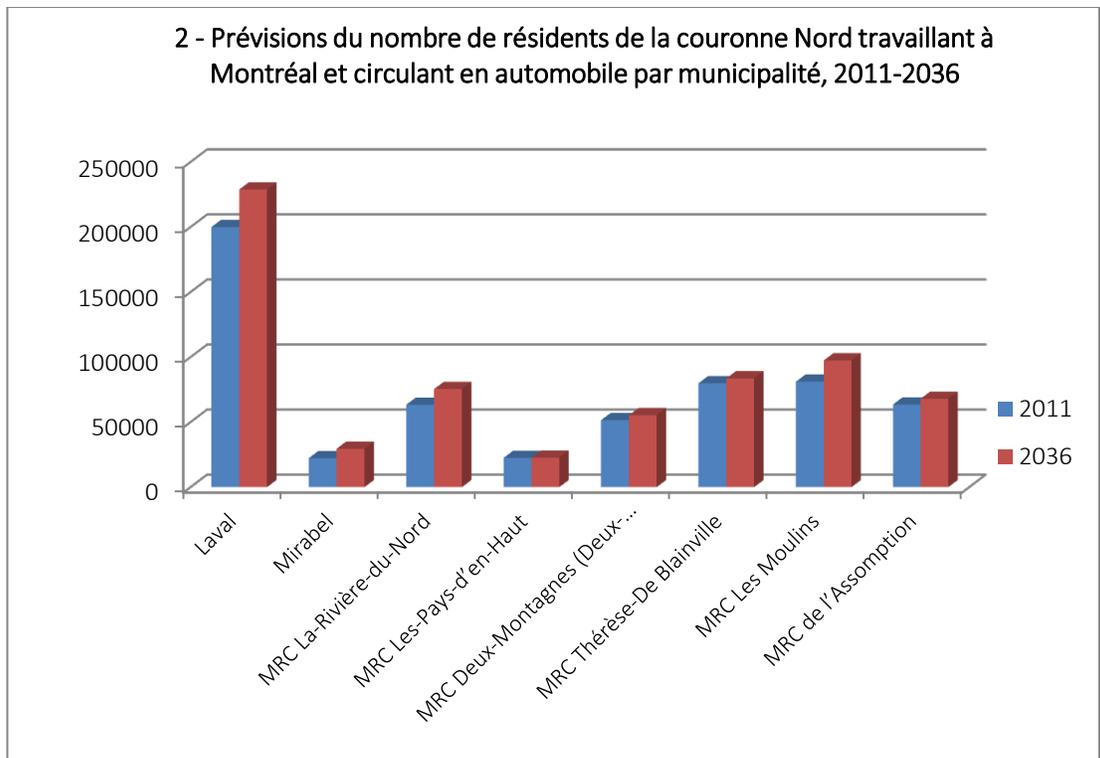
Rang	RMR	Endroit	Longueur (km)	Retards annuels cumulatifs (en milliers d'heures)	Coût annuel des retards (en millions \$ CA)	Économies potentielles en carburant annuellement (en milliers de litres)	Économies potentielles des émissions (en milliers de kg de CO ₂)
1	Toronto	Autoroute 401 (entre autoroute 427 et rue Yonge)	15,3	3 218	82,28	5 721	15 250
2	Toronto	DVP/404 (entre route Don Mills et av. Finch)	10,5	2 174	55,51	3 478	9 209
3	Montréal	Autoroute 40 (entre boul. Pie-IX et aut. 520)	10,6	1 956	45,60	4 197	10 901
4	Toronto	Gardiner Expr. (entre Kingsway S. et rue Bay)	7,4	1 076	27,51	1 671	4 447
5	Montréal	Autoroute 15 (entre aut. 40 et ch. de la Côte-Saint-Luc)	3,9	812	18,93	1 653	4 273
6	Toronto	Autoroute 401 (entre av. Bayview et route Don Mills)	3,3	485	12,40	934	2 510
7	Toronto	Autoroute 409 (entre aut. 401 et av. Kipling)	1,6	274	6,99	553	1 486
8	Montréal	Autoroute 25 (entre av. Souigny et rue Beaubien E.)	2,1	259	6,04	591	1 525

Source : Données fournies par la société HERE et les organismes de transport à l'échelle locale ou provinciale; analyse par CPCS.

2) CROISSANCE DE LA CONGESTION ET GES

Alors que le promoteur utilise la croissance démographique de sa zone de marché pour démontrer le potentiel économique du projet, il n'en tient pas compte quand il s'agit d'évaluer l'impact sur le nombre de déplacements qui seront effectués en bordure du projet d'ici les vingt prochaines années. De plus, sa zone de marché est trop limitée et ne tient pas compte de la clientèle potentielle des municipalités de Laval et de la couronne nord. C'est pourquoi nous considérons la zone d'étude d'impacts comme étant trop limitée, à la fois géographiquement et temporellement. Qui plus est, nous considérons que la croissance démographique doit être prise en compte pour évaluer non seulement la rentabilité du projet, mais également ses impacts sur la congestion et conséquemment, sur les émissions de gaz à effet de serre et la perte de productivitéⁱⁱ. D'ailleurs, la Loi sur la qualité de l'environnement exige que les projets d'envergure et émetteurs de GES passent un test-climat. Ce projet devrait donc être soumis au ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MELCC) pour voir s'il passe ledit test.





Évidemment, ce ne sont pas tous les travailleurs montréalais habitant la couronne nord qui emprunteront l'autoroute 15 (ou 40), mais il est indéniable que, en plus de la croissance de la circulation due à l'attractivité du projet immobilier, une augmentation de la congestion est à prévoir dû à la croissance démographique environnante. Selon une étude de la firme d'ingénierie WSP commandée par la Société de transport de Laval (STL), la congestion dans le secteur de la couronne nord pourrait augmenter de 37% d'ici 2021^{iv}.

L'étude d'impacts ne tient pas non plus compte de la hausse du camionnage qui est à prévoir pour approvisionner les 200 commerces, 100 restaurants, 5 hôtels et 6 tours de bureaux (de 2,5 M de pieds carrés) qui font partie du plan de développement du *Royalmount* d'ici 2022. Selon notre analyse des données qui nous ont été présentées par le promoteur, aucune prévision de l'impact sur la circulation limitrophe de cette chaîne logistique n'a été effectuée.

Finalement, le développement immobilier du secteur environnant va nécessairement lui aussi engendrer plus de trafic. Les projets Bluebonnet et Le Triangle, mais aussi le réaménagement de la rue De la Savane, la mise en service du REM et les travaux à prévoir sur le métropolitain d'ici quinze ans sont à considérer. Pour toutes ces raisons, il est permis d'avancer que le promoteur a grandement sous-évalué les impacts sur la circulation. Il est clair que la mise en chantier du *Royalmount*, ainsi que son opérationnalisation aggraveront un problème de congestion déjà important, et ce malgré les mesures d'atténuation proposées par le promoteur.

3) MESURES D'ATTÉNUATION DE LA CONGESTION

Nous croyons que les mesures d'atténuation de la congestion proposées par le promoteur ont, soit peu de chances d'être réalisées, soit un impact mineur ou incertain sur la circulation. Le ministère des Transports du Québec en a déjà refusé deux sur neuf. Quatre mesures proposées par le promoteur ne figurent pas actuellement dans la planification quinquennale du MTQ, ce qui nous porte à penser que la mise en chantier de ces mesures serait subséquente à la finalisation du projet immobilier. Quant aux mesures de rétention de la clientèle aux heures de pointe (entre 15h et 19h) par des incitatifs commerciaux, elles demeurent très incertaines, car il n'y a aucun comparable en Amérique du Nord. Finalement, les deux mesures d'atténuation sur Côte-de-Liesse entraîneront des détours et des retards, alors que ce secteur est déjà mal desservi en matière de transport collectif.

4) CONCEPTION D'UN PROJET TOD

Carbonleo présente son projet comme étant un « super TOD ». Par définition, un *transit-oriented development* est « un quartier centré autour d'une gare de voie ferrée locale ou d'une station de transports (bus, métro, tramway), entourée de constructions de densités décroissantes en allant vers la périphérie. Le rayon de cette zone est généralement compris entre 400 et 800 mètres, soit une distance adéquate pour la marche piétonne. »^y

Ce n'est pas parce qu'une station de métro se trouve à proximité du *Royalmount* et qu'elle sera accessible par une passerelle enjambant l'autoroute que le projet peut automatiquement être considéré comme un TOD. Pour cela, le *Royalmount* devrait être accompagné d'une réelle bonification en matière d'offre en transport collectif et des mesures incitatives au transport actif.

De plus, l'évaluation de l'utilisation du transport collectif, établie à 30% par le promoteur, semble se baser sur le taux de fréquentation du centre-ville. Rappelons que cette zone fortement densifiée compte douze stations de métro, alors qu'il n'y en a qu'une dans le secteur Décarie (De la Savane).

Une étude de capacité de la station De la Savane ainsi que de la ligne orange devrait être réalisée par la STM afin de valider si l'offre de service est suffisante pour répondre à une demande accrue, quoique cette station se trouve en 67^e sur 68^e position en matière d'achalandage.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

À l'heure où notre société se trouve confrontée à l'urgence de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et où les plus grandes villes du monde jouent d'inventivité pour développer des zones urbaines qui mettent la mobilité au cœur de leurs planifications urbanistiques, le projet *Royalmount* devrait être considéré comme une opportunité de planifier de manière responsable et sur le long terme nos milieux de vie, autant pour éviter des problèmes de congestion, de pollution, que de planification démographique.

Nous croyons que le projet *Royalmount* dans sa forme actuelle aggravera un problème de congestion déjà très important dans un secteur en transformation et dont les impacts sont sous-estimés par le promoteur. Rappelons que la zone de marché étudiée par le promoteur ne couvre qu'une partie de l'île

de Montréal, comme si la population de Laval et de la couronne nord ne se déplacerait pas au *Royalmount*, ce qui est impensable. Pourquoi avoir exclu de sa zone de marché un secteur qui recèle un potentiel de croissance économique important ? Serait-ce pour minimiser les impacts sur la congestion ? La question se pose.

Nous recommandons donc fortement à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de demander au Gouvernement du Québec un moratoire sur le projet.

Le gouvernement, par l'entremise du ministère des Transports du Québec, devra faire une analyse d'impact régionale sur la congestion dans le secteur. Au-delà de la faisabilité du projet, cette consultation nous permet d'identifier qu'il y a un besoin urgent dans le secteur le plus achalandé au Québec pour que les différents acteurs concernés (VMR, Ville de Montréal, ARTM, STM, STL, ...) se concertent afin de mettre sur pied une véritable stratégie intégrée et à long terme de transport collectif et actif.

ⁱ Quand tout s'arrête : évaluation des pires points d'engorgement au Canada, 2017, p.10 : http://www.caa.ca/wp-content/uploads/pdfs/fr/16170_Canadian_National_Bottlenecks_Study_FR_1_4_17.pdf

ⁱⁱ Congestion routière : l'enfer du Nord, 2018 : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201804/22/01-5162069-congestion-routiere-lenfer-du-nord.php>

ⁱⁱⁱ Les colonnes «Population», «Variation de % 2011-2016» et «Population (20-64 ans)» : Institut de la Statistique du Québec, «Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2016».

Pour la colonne «Pourcentage des déplacements faits en voiture» : Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, MADITUC, et Chaire Mobilité de l'École Polytechnique de Montréal. «Enquête Origine Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal».

Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail, MRC de Mirabel (2010),

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Laurentides/15_imt_profil_mirabel.pdf. Note : Ce document donne des informations sur la MRC de Mirabel, qui n'existe plus.

Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail, MRC de la Rivière-du-Nord (2010),

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Laurentides/15_imt_profil_RiviereNord.pdf.

Profil socioéconomique 2015 des Pays-d'en-Haut (2015), <http://lespaysdenhaut.com/wp-content/uploads/2016/06/Profil-socio-economique-FINAL-2015.pdf>.

Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail, MRC de Deux-Montagnes (2010),

http://www.clddm.com/uploads/Profil_socio_economique_2006.pdf.

Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail, MRC Thérèse-De Blainville (2010),

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Laurentides/15_imt_profil_ThereseBlainville.pdf.

Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail, MRC d'Argenteuil (2010),

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Laurentides/15_imt_profil_Argenteuil.pdf.

Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail, MRC Les Laurentides (2010),

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Laurentides/15_imt_profil_Laurentides.pdf.

Répartition de l'emploi et déplacement domicile-travail par profession, MRC de Montcalm, Janvier 2016,

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Lanaudiere/14_fiche_navettage_montcalm_16.pdf.

Répartition de l'emploi et déplacement domicile-travail par profession, MRC de Joliette, Janvier 2016,

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Lanaudiere/14_fiche_navettage_joliette_16.pdf

Répartition de l'emploi et déplacement domicile-travail par profession, MRC Les Moulins, Janvier 2016,

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Lanaudiere/14_fiche_navettage_moulins_16.pdf

Répartition de l'emploi et déplacement domicile-travail par profession, MRC de l'Assomption, Janvier 2016,

http://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/pdf/Regions/Lanaudiere/14_fiche_navettage_assomption_16.pdf

^{iv} Congestion routière : l'enfer du Nord, 2018 : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201804/22/01-5162069-congestion-routiere-lenfer-du-nord.php>

^v Transit-oriented development : https://fr.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development