

PROJET ROYALMOUNT

Mémoire présenté par

RAYSIDE | LABOSSIÈRE

Décembre 2018



TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	5
2	RAYSIDE LABOSSIÈRE	6
	Une entreprise à vocation sociale engagée dans son milieu	6
	Préoccupations de développement urbain social	
	Implication dans le réaménagement du site de Blue Bonnets	
	Le Projet Royalmount	
3	DIAGNOSTIC	10
	L'interface Décarie: des milieux de vie contrastés	10
	Portrait socio-démographique	12
	Dynamique de développement dans l'axe Décarie	14
	Accessibilité et enclavement	16
4	RECOMMANDATIONS	18

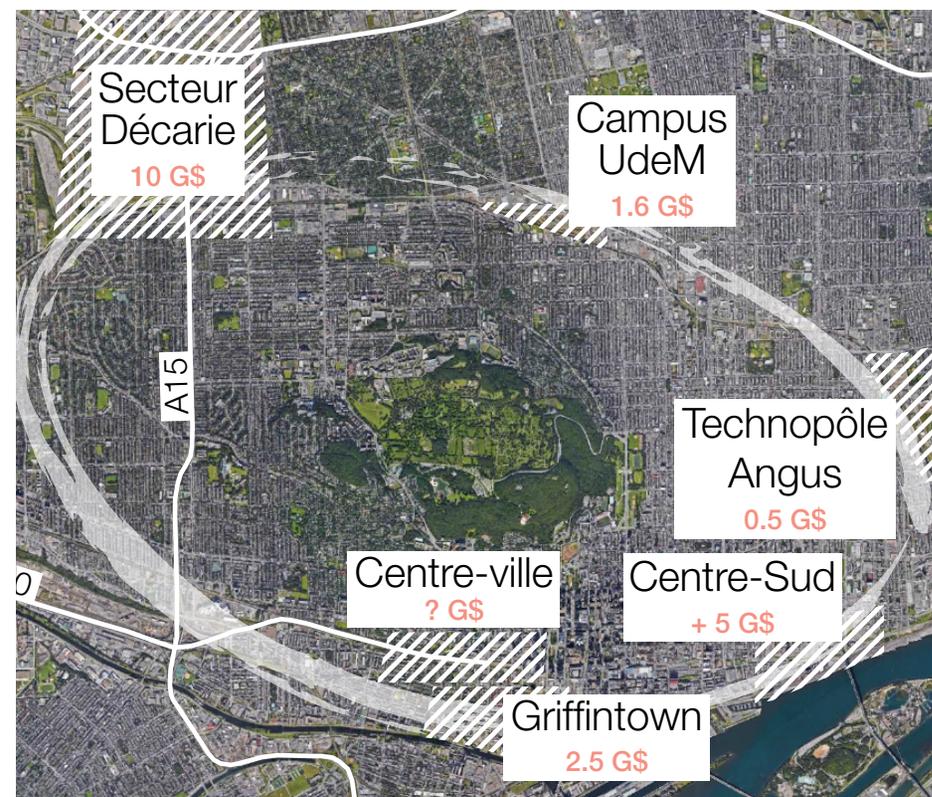
1 SOMMAIRE

L'implication de Rayside Labossière sur les questions d'aménagement dans les quartiers montréalais remonte à plus de 30 ans. Cette implication, qui prend différentes formes, vise à améliorer la qualité de vie des citoyens par l'accompagnement de projets et d'initiatives durables. C'est entre autres pourquoi nous nous prononçons sur le projet Royalmount, soumis à un examen de la commission sur le développement économique et urbain et l'habitation.

Le projet Royalmount propose la transformation d'une importante partie du parc industriel de la ville de Mont-Royal pour créer un pôle de commerces et de divertissements. Par la création de plus de cinq millions de pieds carrés d'activités diverses, ce projet aura des impacts considérables sur les quartiers riverains et la structure commerciale de l'agglomération.

Depuis quelques années, la disponibilité et l'accessibilité du foncier dans l'axe Décarie ont déjà attiré l'attention de plusieurs promoteurs sur un territoire qui demeure pourtant très fragmenté. Comme pour d'autres secteurs en transformation dans le grand centre-ville, l'ampleur considérable des sommes investies laisse entrevoir des changements majeurs sur lesquels il convient de porter un regard global. Le projet Royalmount représente l'occasion de se positionner sur l'ensemble de cette dynamique.

La transformation de l'axe Décarie comporte certaines conséquences et opportunités pour les populations des secteurs adjacents, lesquels composent avec des défis de nature très variée: accessibilité aux services et équipements, qualité du milieu de vie, congestion routière, défavorisation, etc. Le redéveloppement et la densification de cet axe de transport majeur a de grandes implications pour la grande région montréalaise. Un projet ne répondant pas aux impératifs d'une croissance urbaine intelligente pourrait donc être très coûteux pour l'ensemble de l'agglomération.



2 RAYSIDE LABOSSIÈRE

UNE ENTREPRISE À VOCATION SOCIALE ENGAGÉE DANS SON MILIEU

Nos préoccupations de développement urbain social

Poursuivant la vocation sociale de son fondateur, Rayside Labossière participe à l'élaboration de projets architecturaux et urbains qui visent à améliorer le cadre de vie des Montréalais, peu importe leur profil socio-économique. Depuis sa fondation, la firme se consacre à la production de bâtiments établissant une nouvelle harmonie entre l'édifice, le quartier et l'occupant et participe à la réalisation de dossiers sur la transformation des milieux qui tiennent compte des besoins de la population. L'équipe joue un rôle qui dépasse bien souvent celui du professionnel et accompagne les individus et les groupes dans toutes les sphères du développement de projets porteurs pour la communauté.

D'ailleurs, la plupart des projets du bureau sont directement liés au milieu social et communautaire : centres de la petite enfance, locaux pour des organismes communautaires, logements sociaux, réfections d'écoles, etc. L'équipe croit profondément que les questions d'aménagement, de développement social et d'action communautaire sont non seulement fondamentales, mais complémentaires.

Par sa participation à plusieurs comités de développement local et lieux de concertation, l'équipe de Rayside Labossière est fortement liée aux réseaux de planification et de revitalisation urbaine à Montréal et particulièrement dans les quartiers centraux. La firme est active dans plus d'une trentaine d'organismes — tables de quartier, conseils d'administration, regroupements sectoriels, comités de travail, etc. — œuvrant de près ou de loin dans le domaine de l'urbanisme social. L'implication bénévole de l'équipe auprès des groupes communautaires et des lieux de concertation est dictée par la détermination de l'équipe à améliorer la qualité des milieux de vie, dont ceux où la défavorisation est importante. La firme a par ailleurs joué un rôle fondamental en amenant des institutions publiques à s'impliquer dans plusieurs dossiers-phares du développement de quartiers montréalais.

Depuis l'an 2000, la firme a contribué à hauteur de près de trois millions de dollars au développement social de Montréal, soit plus ou moins l'équivalent de la totalité de ses bénéficiaires.

L'équipe travaille avec différents outils urbanistiques, comme la cartographie, pour amener les acteurs de développement issus du milieu social et communautaire à s'approprier les enjeux de transformation des quartiers centraux et à jouer un rôle de premier plan dans les projets qui changent le visage de leur milieu. La pratique de Rayside Labossière s'appuie en ce sens sur la reconnaissance du rôle déterminant que joue l'organisation physique de la ville dans la résolution des différents enjeux urbains (sociaux, économiques, culturels, environnementaux, démocratiques, etc.).

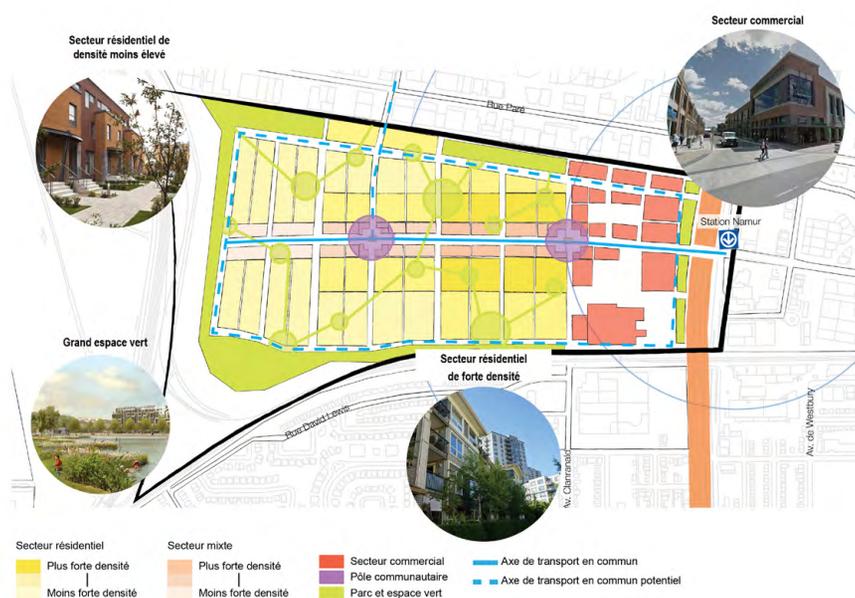


Implication dans le redéveloppement du site de Blue Bonnets

En septembre 2014, après près de dix ans d'implication sur le sujet, Rayside Labossière s'est joint à la CDC de Côte-des-Neiges pour l'organisation d'un forum citoyen sur l'avenir du site de l'hippodrome de Blue Bonnets. L'objectif de cette démarche était de véhiculer de façon claire les attentes de la communauté et de la société civile quant au redéveloppement résidentiel du site de 43 hectares, qui appartient aujourd'hui à la ville de Montréal.

Cet exercice a permis de mettre en lumière plusieurs recommandations pour l'aménagement du secteur et d'élaborer une vision collective de l'avenir du site. Parmi les nombreux points soulevés, les participants ont notamment souligné l'importance d'une planification contrôlée sur l'ensemble du site afin de garantir que le développement contribue à l'amélioration des conditions de vie de la population de Côte-des-Neiges. Il est également souhaité par la ville de Montréal que le site de Blue Bonnets devienne un développement résidentiel exemplaire et durable.

Une synthèse des réflexions du forum citoyen de 2014 a été réalisée par Rayside Labossière et présente des orientations générales de développement pour le secteur, conformément aux attentes et besoins de la communauté. La firme poursuit son travail d'accompagnement auprès des représentants de la société civile pour contribuer à la réalisation de cette vision de développement. Rayside Labossière suit également de près les autres transformations du secteur, comme le projet Royalmount, qui sont susceptibles d'influencer le développement du site de Blue Bonnets.



Forum citoyen sur l'avenir du site de l'hippodrome (2014)
Source: Rayside Labossière

Le projet Royalmount

Le projet Royalmount est un pôle de commerces et de divertissements (cinémas, parc aquatique, aquarium) de près de cinq millions de pieds carrés dont l'implantation est prévue dans le parc industriel de la ville de Mont-Royal, à l'intersection des autoroutes 15 et 40. Comprenant 8000 places de stationnement, il est prévu que le projet génère plus de 140 000 déplacements dans un secteur déjà saturé. Une passerelle multimodale devrait cependant relier le projet à la station de métro de la Savane, actuellement sous-utilisée.

Cette nouvelle offre commerciale pourrait avoir des impacts sur la structure commerciale de l'île de Montréal, notamment sur les artères locales des arrondissements environnants. Il est cependant souhaité que l'offre commerciale du projet Royalmount soit complémentaire à celle que l'on retrouve actuellement dans l'agglomération, ce qui ferait de celle-ci une offre unique à portée régionale.

De plus, le projet ne proposait pas l'intégration d'un volet résidentiel dans sa mouture initiale, puisque cette utilisation du sol n'était pas permise par les orientations prescrites par le schéma de développement de l'agglomération. L'ajout d'une telle composante, souhaitée notamment par la ville de Montréal dans l'optique de la constitution d'un quartier mixte et complet, nécessiterait une modification du programme particulier d'urbanisme de la ville de Mont-Royal. Bien que les modalités du volet résidentiel ne soient pas connues, le chiffre de 6000 logements potentiels a été avancé.

À l'échelle de l'agglomération, l'axe de l'autoroute Décarie est l'un des nombreux secteurs anciennement industriels et commerciaux faisant l'objet d'un développement immobilier rapide. Les secteurs du sud-est de Ville-Marie (Radio-Canada, Molson), de Griffintown, de Lachine-Est et plusieurs autres témoignent particulièrement de l'attractivité de ces espaces et de leur tendance à la transformation. Ils illustrent également la disparition progressive de l'industrie lourde dans les quartiers centraux et son remplacement par une pression résidentielle de plus en plus conscienceuse de sa proximité aux centres urbains.



Le projet Royalmount depuis le métro de la Savane (vers l'ouest)
Source: Carbonleo



Le projet Royalmount avec l'ajout d'un volet résidentiel (vers le sud)
Source: Carbonleo



A13

A15

A25

A40

Secteur Décarie

Campus UdeM

Secteur industriel de l'Est

Lachine Est

A15

Secteur Angus

Secteur l'Assomption

A20

Centre-ville

Centre-Sud

Griffintown

3 MISE EN CONTEXTE

L'INTERFACE DÉCARIE: DES MILIEUX DE VIE CONTRASTÉS

De par son implantation en bordure d'un noeud de transport au coeur de l'île, le projet Royalmount vient s'ajouter à l'interface de plusieurs quartiers aux réalités disparates. Le complexe projeté serait effectivement adjacent à plusieurs arrondissements et villes-liées faisant face à des défis variés. Plusieurs de ces enjeux découlent directement de leur proximité avec l'axe Décarie: enclavement, accès aux services et aux espaces verts, qualité des zones résidentielles, etc. Il est impossible de se prononcer sur un projet tel que Royalmount sans s'interroger quant aux impacts positifs et négatifs que peut avoir un tel projet sur les milieux de vie qui lui seront riverains ainsi que sur l'aménagement de l'axe Décarie en tant que tel.

Bien que le projet se trouve à l'intérieur des limites administratives de la ville de Mont-Royal, le parc industriel de la municipalité est largement isolé du coeur de son territoire par l'autoroute Décarie. La concentration d'entreprises que l'on y retrouve demeure très dynamique et l'activité industrielle lourde est encore largement présente.

L'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce entoure presque entièrement le site du futur projet et comporte plusieurs secteurs en proie à un fort développement immobilier (Le Triangle, Namur-De la Savane et potentiellement le site de Blue Bonnets et du SmartCenter). Ces zones sont en contraste évident avec le tissu urbain plus ancien de l'arrondissement, où l'on retrouve une importante mixité sociale et ethnique ainsi que plusieurs enjeux de défavorisation. Parallèlement, les municipalités voisines de Westmount, Mont-Royal, Hampstead et Côte-St-Luc présentent un environnement urbain essentiellement pavillonnaire qui contribue à une plus grande homogénéité socio-démographique. Les impacts du projet Royalmount seront donc très différents pour la population issue des quartiers montréalais et celle provenant des villes-liées qui en partagent la zone d'influence.



ÉCHANGEUR DÉCARIE



LE TRIANGLE



CÔTE ST-LUC



MOUNTAIN SIGHTS



SECTEUR INDUSTRIEL
VILLE MONT-ROYAL



VILLE MONT-ROYAL



Arrondissement
Saint-Laurent

A 40

Royalmount

Ville
Mont-Royal

avenue Royalmount

chemin Devonshire

rue de la Savane

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

rue Jean-Talon

Ville de
Côte-Saint-Luc

Ville de
Côte-Saint-Luc

A 15S

Ville de
Hampstead

boulevard Cavendish

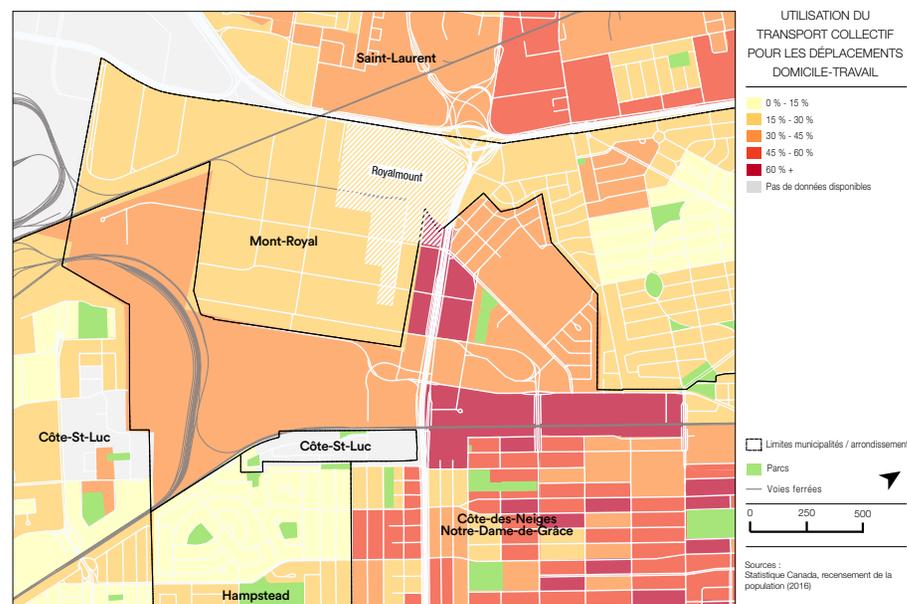
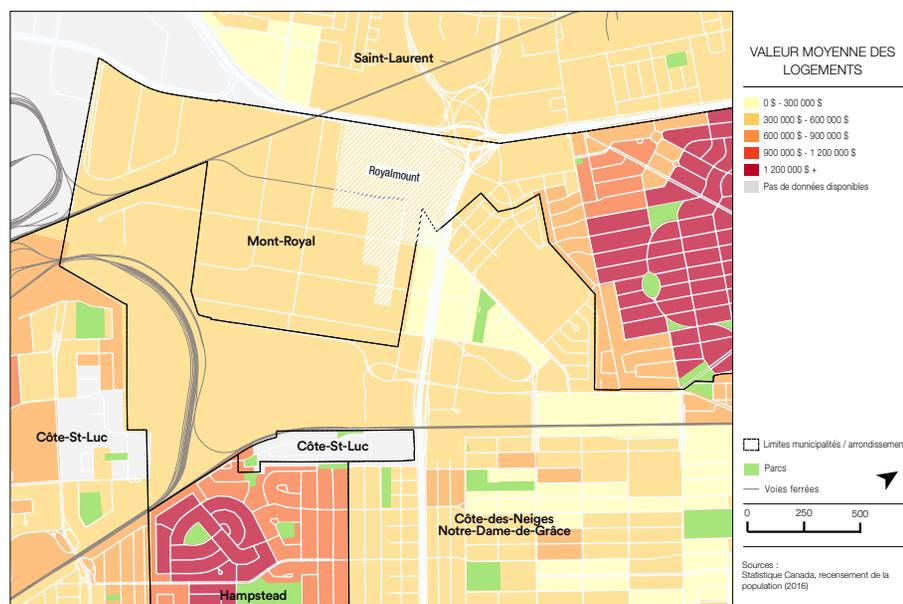
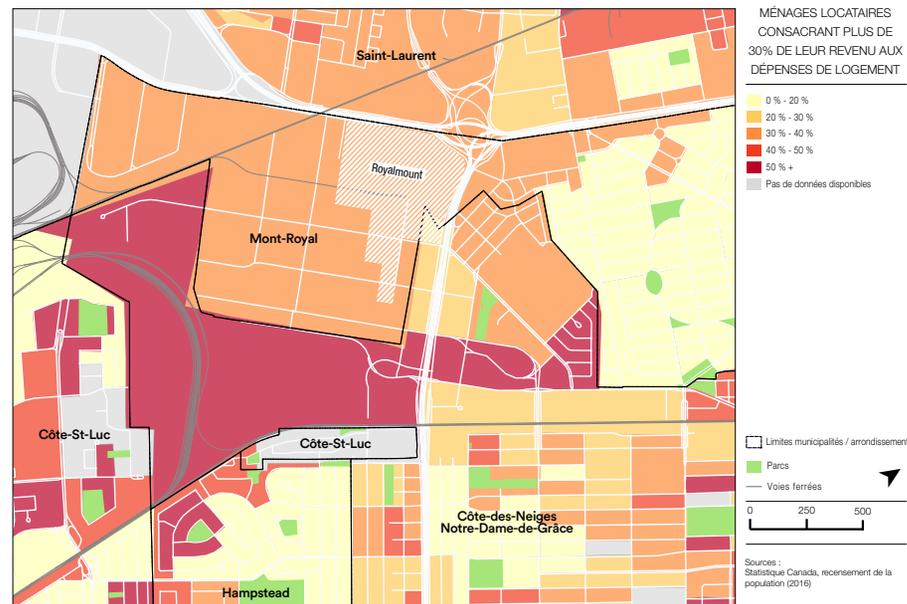
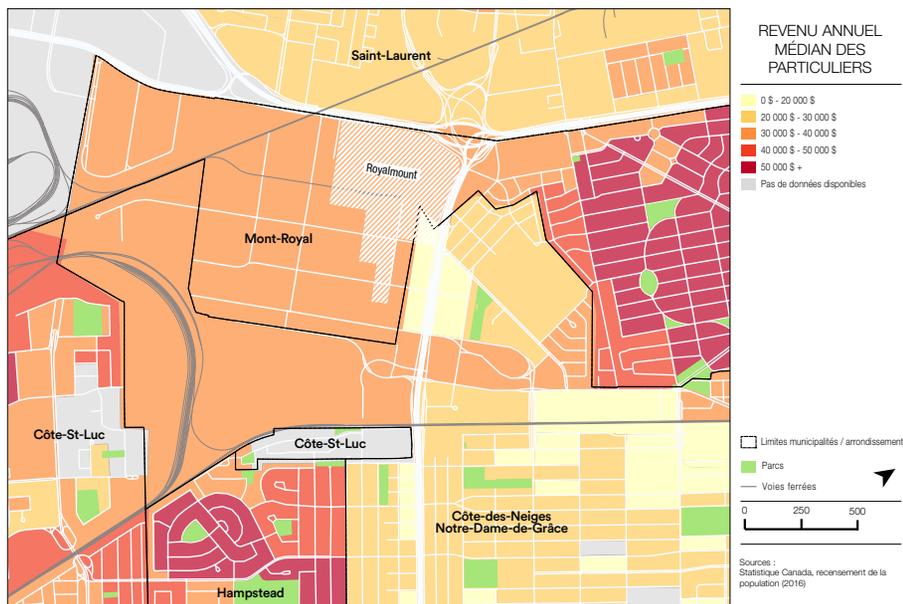
PORTRAIT SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Les différences que l'on retrouve entre les particularités physico-spatiales des villes liées (bâti pavillonnaire, lotissement large, trame de rue irrégulière, etc.) se traduisent par des différences socio-démographiques considérables entre ces secteurs et les arrondissements montréalais limitrophes.

Le revenu médian des particuliers tend ainsi à être bien plus élevé dans les villes de Mont-Royal, de Hampstead et de Côte-St-Luc que dans les quartiers du nord de Côte-des-Neiges. Dans ce dernier secteur, ce seuil de revenu tend même à être parmi les plus faibles de la grande région montréalaise. Cet élément, combiné à d'autres facteurs de vulnérabilité (fort taux d'immigration récente, faible taux de diplomation, etc.), invite à des considérations particulières lors de l'évaluation des impacts des projets immobiliers limitrophes.

Soulignons aussi qu'une proportion plus importante de ménages locataires des arrondissements montréalais dans le périmètre concerné se trouvent en situation d'effort et consacrent plus de 30% de leur revenu aux dépenses de logement. Cette tendance est aussi observable du côté de Côte-St-Luc, dont le secteur Est accueille plusieurs tours d'habitation. À l'inverse, le cadre bâti de faible densité que l'on retrouve à Hampstead et Mont-Royal conduit à une valeur moyenne des logements particulièrement élevée, puisque l'on y retrouve des ensembles pavillonnaires de grande qualité à faible distance du centre-ville et des zones d'emplois.

L'une des différences les plus notoires entre les ensembles socio-démographiques des arrondissements montréalais et ceux des villes liées réside dans l'utilisation du transport collectif pour les déplacements entre le domicile et le travail. La population de Côte-des-Neiges utilise en proportion très importante le transport en commun pour effectuer les déplacements pendulaires vers le lieu de travail, particulièrement dans les secteurs riverains aux stations de métro. La trame régulière que l'on retrouve dans le secteur nord de l'arrondissement permet aussi une desserte efficace en transport collectif et un accès facile aux noeuds de transport, ce qui n'est pas le cas dans les enclaves de Mont-Royal, de Hampstead et de Côte-St-Luc. De ce fait, la population des villes liées fait une utilisation minimale du transport en commun, ce qui se traduit par une utilisation accrue de l'automobile pour tous les types de déplacement.



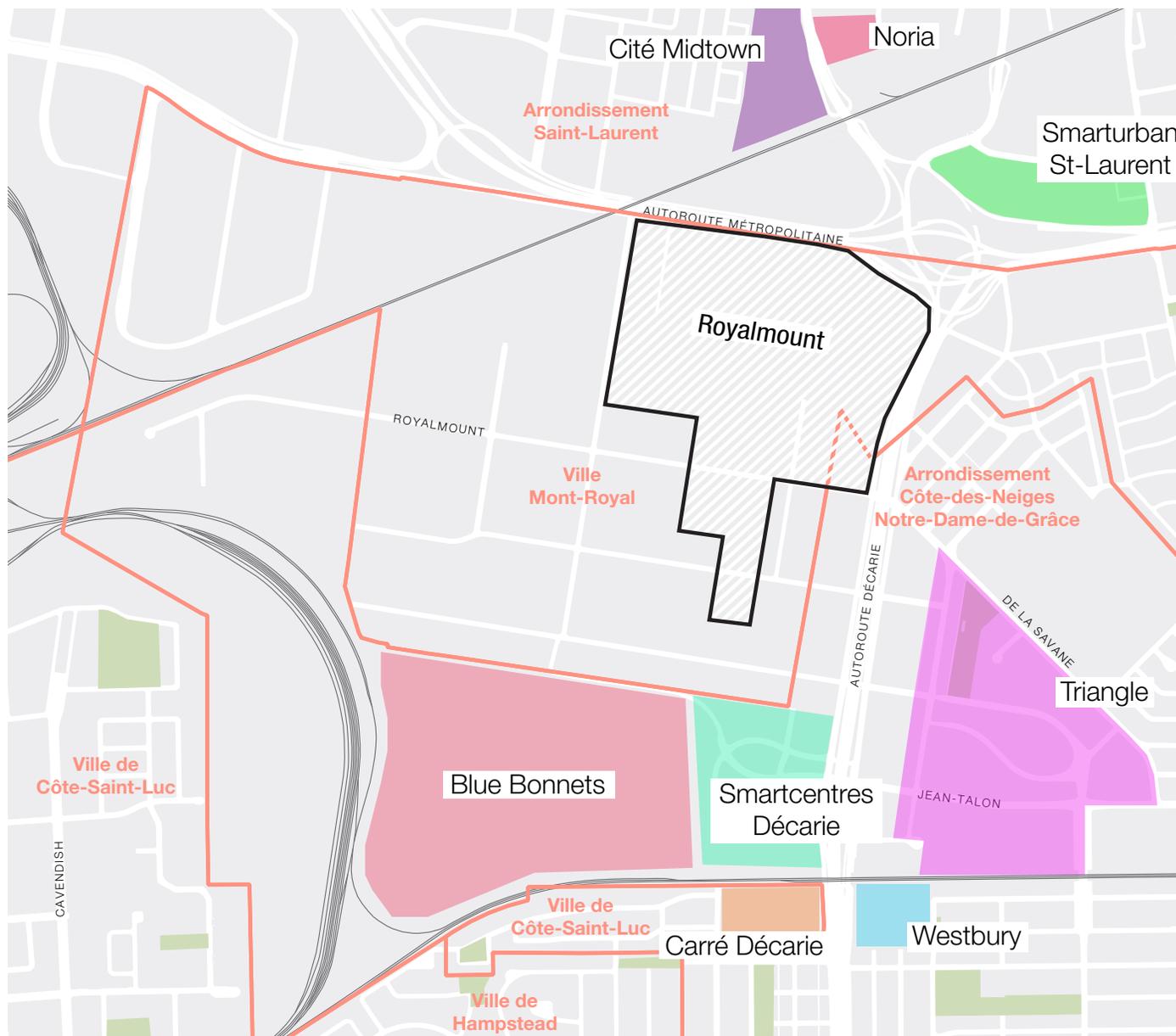
DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT DANS L'AXE DÉCARIE

Les environs de l'axe Décarie sont appelés à subir de grandes transformations au cours de la prochaine décennie par l'entremise d'une multitude de projets immobiliers. Ces projets s'insèrent dans une dynamique de développement qui ne se limite pas au seul secteur de Décarie et qui se manifeste par :

- La dévitalisation et le déplacement d'usages industriels lourds hors du cœur urbain et leur transformation en usages commerciaux et résidentiels;
- La densification d'espaces monofonctionnels sous-utilisés (centres commerciaux, terrains vacants) par des usages de forte densité;
- Le réaménagement de secteurs mixtes avantageusement localisés présentant un cadre urbain déstructuré.

En plus des investissements considérables sur le domaine privé, la réfection de la portion centrale de l'autoroute Métropolitaine représente l'un des principaux chantiers d'infrastructures à venir dans la région montréalaise pour le ministère des Transports du Québec. Plusieurs chantiers de réaménagement du domaine public sont également prévus par l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, particulièrement dans les environs du quartier du Triangle.

PROJET	COÛT (M\$)	SUPERFICIE (PI ²)	SUPERFICIE (M ²)	LOGEMENTS	STATUT
WESTBURY	250	370 000	34 375	550	Construction
LE TRIANGLE	1 600	4 300 000	399 500	3 300	Construction
CARRÉ DÉCARIE	400	1 200 000	111 485	700	Planification
ROYALMOUNT (COMMERCIAL)	2 000	*5 000 000	*464 515	-	Planification
ROYALMOUNT (RÉSIDENTIEL)	3 000	*2 000 000	*185 805	*6 000	Planification
BLUE BONNETS	1 800	4 500 000	418 065	6 000	Planification
CITÉ MIDTOWN	*226	*900 000	*83 600	740	Planification
NORIA	*165	*579 000	*53 790	*550	Potentiel
SMARTCENTRES DÉCARIE	?	?	?	?	Potentiel
SMARTURBAN ST-LAURENT	*300	1 300 000	120 775	*1 000	Potentiel
TOTAL	+ 10 000	20 149 000	1 871 900	+ 18 840	



DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT

- Limites municipalités / arrondissement
- Parcs
- Voies ferrées



Sources : Ville de Montréal (2018).

Fond de plan : Ville de Montréal (2011),
Adresse Québec (2016) et MTQ (2012).

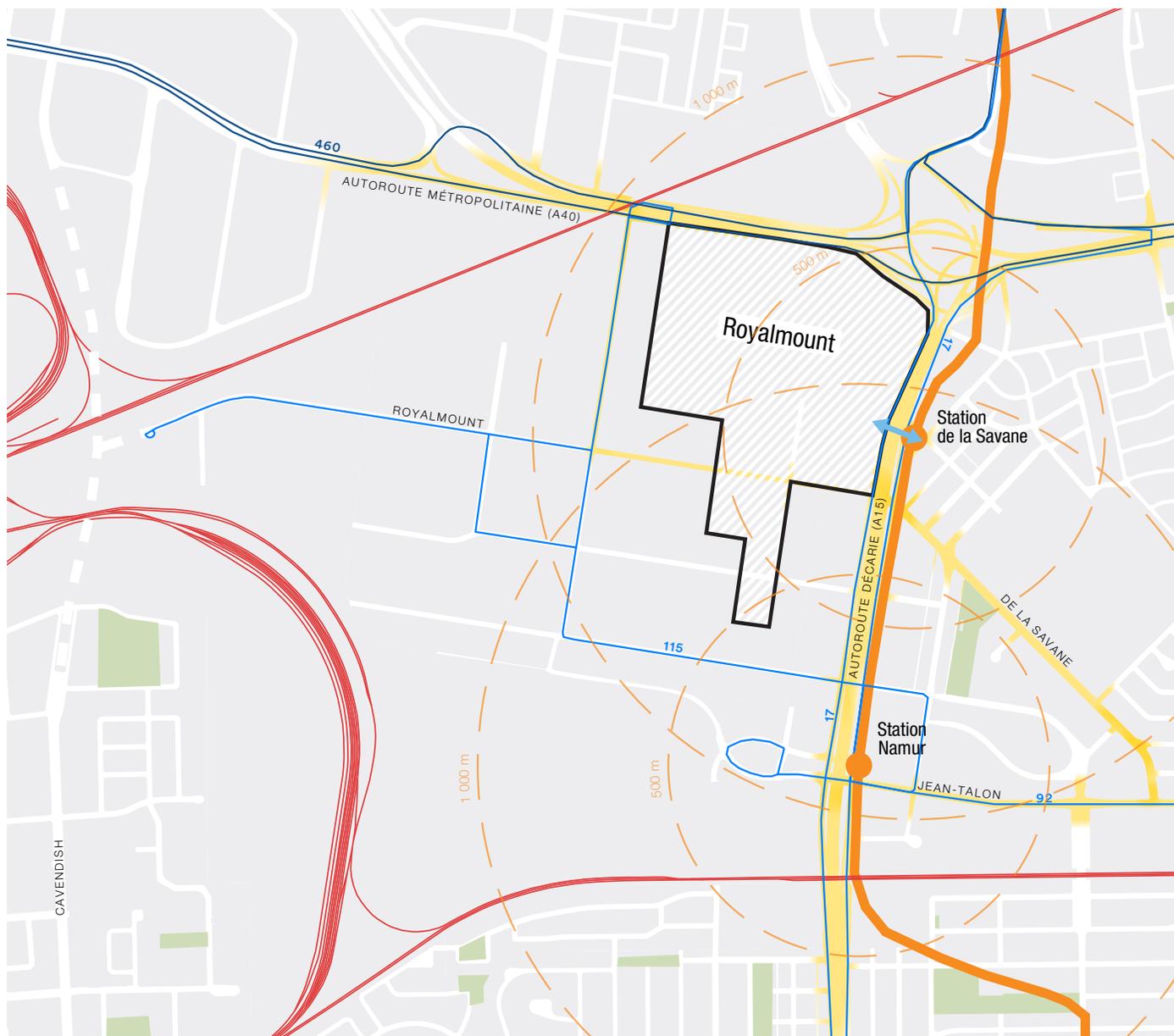
ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ: L'ENCLAVEMENT DES QUARTIERS

Les quartiers qui jalonnent l'autoroute Décarie font actuellement face à une importante problématique d'enclavement en raison de la présence de nombreuses infrastructures de transport qui compliquent les déplacements des piétons et des cyclistes, particulièrement au nord du chemin de fer du CN.

Outre l'autoroute elle-même, dont la tranchée contribue largement à l'environnement hostile pour les piétons, le cadre bâti de part et d'autre de son emprise est caractérisé par des lots de grande taille en faible relation avec la rue, ainsi que par la prépondérance d'aménagements destinés à l'automobile (rues larges, espaces de stationnement surabondants, faible implantation des bâtiments). Les activités commerciales et industrielles y génèrent un important volume de camionnage et une circulation automobile constante.

En plus des infrastructures routières, le secteur est également traversé par des infrastructures ferroviaires qui en isole les différentes composantes. Le site de Blue Bonnets en particulier est considérablement enclavé par les voies ferrées qui aliment la gare de triage. Cette omniprésence de lignes ferroviaires peu franchissables dans le secteur explique en partie l'importance démesurée que prennent l'autoroute Décarie et les rares axes routiers qui les traversent puisque ceux-ci doivent canaliser dans leur emprise les circulations locales et régionales. En cas de défaillance sur l'un de ces axes, les conséquences sur le réseau routier se font ressentir dans l'ensemble des quartiers centraux puisque le secteur représente un noeud névralgique de la circulation automobile.

Bien que le secteur soit desservi sur son flanc est par une ligne de métro, la forte présence d'infrastructures de transport, la trame urbaine interrompue qui en découle et l'aménagement déficient du cadre piétonnier limitent le potentiel du transport collectif. Ce contexte urbain explique notamment pourquoi la station de la Savane est la deuxième la moins achalandée du réseau montréalais. Le manque de continuité de la trame urbaine et la monofonctionnalité actuelle du secteur d'implantation du projet Royalmount font en sorte que la desserte du réseau d'autobus y est très limitée et essentiellement concentrée aux heures régulières de travail.



MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

- Site du Royalmount
- Parc
- Achalandage lourd (projeté)
- Lien Cavendish (projeté)
- Voie ferrée
- Réseau de métro
- Réseau d'autobus
- Passerelle piétonne (projetée)

0 250 500

Sources : Ville de Montréal (2018),
CarbonLeon (2018)

4 RECOMMANDATIONS

LE BESOIN D'UNE VUE D'ENSEMBLE

Bien que le projet Royalmount ne soit en aucun cas l'instigateur du dynamisme immobilier qui anime actuellement les environs de l'axe Décarie, le projet est l'un des premiers, avec celui de l'hippodrome Blue Bonnets, à générer une conversation de fond sur la nécessité criante d'établir une vue d'ensemble pour le secteur qui permettrait d'en dépasser la fragmentation administrative et de répondre aux préoccupations de la population des quartiers environnants.

Dans le présent contexte de densification d'anciennes friches industrielles et d'espaces sous-utilisés, un tel exercice pourrait garantir que soient adressés de façon cohérente les enjeux majeurs de circulation, d'accès aux services et d'amélioration du cadre urbain. Cela permettra également d'utiliser à son plein potentiel la desserte de métro sur la branche ouest de la ligne orange et d'utiliser le potentiel de reconversion du foncier disponible au bénéfice de l'ensemble des résidents. Enfin, seule une planification exhaustive et concertée pourra permettre aux municipalités de se prononcer d'une seule voix sur la nécessité d'un réaménagement global de l'autoroute Décarie et de ses environs.

Il serait donc bénéfique que la ville de Montréal se dote, en collectivité avec les municipalités localisées autour de l'axe Décarie, d'une vision de développement spécifique pour le secteur à laquelle seront assujettis l'ensemble des projets immobiliers et des investissements sur le domaine public

RECOMMANDATION 1:

UN "SUPER-PPU" PERMETTANT D'ENCADRER L'ENSEMBLE DES PROJETS DANS L'AXE DÉCARIE

UN QUARTIER MIXTE D'ABORD

Le promoteur du projet Royalmount a récemment confirmé son ouverture à l'inclusion dans le projet final d'une importante composante résidentielle. Celle-ci pourrait représenter jusqu'à 6000 nouveaux logements dont la construction s'échelonnerait sur les vingt prochaines années. Ce changement nécessiterait cependant d'importantes modifications réglementaires par la ville de Mont-Royal et l'agglomération.

Nous saluons l'ouverture du promoteur à la constitution d'un quartier mixte. Nous déplorons cependant que la composante résidentielle n'ait pas constitué le point de départ de sa démarche de planification, ce qui signifie que celle-ci est maintenant intégrée de façon incohérente à un pôle régional de divertissement, lequel sera peu susceptible de répondre aux besoins journaliers de ses habitants (commerces de proximité, services, écoles, etc.).

Il aurait été préférable que la composante résidentielle compose le point de départ de la réflexion du promoteur, et que par la suite, les espaces commerciaux prévus sur le site soient teintés de la composante "divertissement" et articulés autour des habitations. Le résultat de cette inversion de la démarche aurait mené, en notre opinion, à la constitution d'une composante résidentielle fidèle aux besoins des ménages montréalais et à la construction d'un quartier compatible avec les développements à venir sur le site de Blue Bonnets. En outre, elle aurait permis de placer les espaces résidentiels au coeur du projet de Royalmount et non en bordure d'autoroute comme semblent l'indiquer les rendus fournis par le promoteur.

RECOMMANDATION 2:

UN QUARTIER COMPLET COMPATIBLE AVEC LE DÉVELOPPEMENT DE BLUE BONNETS ET DE L'ENSEMBLE DES GRANDS PROJETS DU SECTEUR

LA DIVERSITÉ SOCIALE MONTRÉALAISE

Comme souligné dans ce mémoire, le projet Royalmount est appelé à s'implanter dans une zone d'interface au cœur de plusieurs ensembles urbains aux identités multiples. Les secteurs de l'arrondissement de Côte-des-Neiges qui bordent le site du futur projet font notamment face à plusieurs défis en termes de proximité aux services, d'accès à des logements salubres et abordables et de santé publique (exposition au bruit, mauvaise qualité de l'air, dangerosité du cadre piétonnier).

Lors du forum citoyen de 2014 sur l'avenir du site de Blue Bonnets, la communauté avait exprimé le souhait que la reconversion des terrains sous-utilisés à l'ouest de l'axe Décarie soit utilisée pour adresser les besoins de la population des quartiers riverains. Nous considérons ces attentes valables pour l'ensemble du périmètre, particulièrement pour le site de Royalmount, et émettons ici la recommandation que le développement résidentiel prévu intègre une proportion importante de logements abordables et de logements sociaux.

De plus, nous souhaitons que le projet de Royalmount prévoit l'intégration d'équipements collectifs pouvant bénéficier à la population des quartiers voisins et tout particulièrement aux futurs résidents du site de Blue Bonnets.

RECOMMANDATION 3:

UNE MIXITÉ D'USAGES, DE TYPOLOGIES ET DE CLIENTÈLES POUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR ET CHACUNE DE SES COMPOSANTES

LA TRANSFORMATION DES ZONES INDUSTRIELLES

Afin de désenclaver le secteur, nous estimons nécessaire que l'intégration du projet Royalmount à son contexte urbain soit revue dans l'optique d'une cohabitation harmonieuse avec les usages industriels qui se poursuivront sur la majorité des propriétés adjacentes. Effectivement, l'effritement de l'activité industrielle en milieu urbain et son déplacement en zone périurbaine doit représenter une préoccupation dans le cadre de ce projet. Nous estimons que ces activités sont porteuses de nombreux emplois et doivent être conservés sur l'île dans une perspective de mixité, de réduction des déplacements pendulaires et de limitation de l'étalement urbain.

Nous reconnaissons cependant que les zones industrielles que nous retrouvons aujourd'hui dans ce périmètre présentent de sévères carences d'aménagement, principalement au chapitre de la mobilité durable. Celles-ci doivent donc être repensées et densifiées pour s'intégrer et s'articuler aux développements qui résulteront de la pression immobilière à leur endroit.

Le maintien des emplois et des activités industrielles légères dans les quartiers centraux est une priorité, à juste titre, de la ville de Montréal afin d'éviter leur déplacement en périphérie et la systématisation des longs déplacements. Il nous apparaît tout aussi important, cependant, d'assurer que lorsque leur reconversion devient nécessaire, les projets qui résultent soient durables et adaptés aux besoins des ménages montréalais. Le projet Royalmount actuellement soumis à l'examen de la commission ne répond pas à ces critères et confisque un terrain de grande importance à un potentiel développement immobilier mixte et complet.

RECOMMANDATION 4:

DES ZONES D'EMPLOI DENSES, DURABLES ET INTÉGRÉES

UN DÉVELOPPEMENT PAR PHASES

La construction du projet Royalmount et surtout de sa portion résidentielle devrait s'échelonner sur la prochaine décennie. Nous suggérons que la construction des composantes résidentielles et commerciales soit effectuée de façon conjointe et par phase afin de favoriser l'adaptation de l'offre commerciale aux besoins de la population du quartier. Cela signifierait donc que chacune des phases de construction mènerait à la construction d'ensembles mixtes et que les impacts associés à son activité commerciale d'échelle régionale (circulation et congestion) pourraient être graduellement adressés.

En plus des autres projets immobiliers du secteur, le projet Royalmount devra être coordonné avec un autre chantier de grande ampleur, soit la réfection de l'autoroute Métropolitaine et de l'échangeur Décarie. Nous souhaitons que ces opportunités de réaménagement soient utilisées pour dépasser la seule composante de la fluidité de la circulation et combler les importantes déficiences du domaine public dans ce secteur.

RECOMMANDATION 5:

UN PROJET ÉVOLUTIF DANS LE CADRE D'UN "SUPER-PPU"

UNE ÉVALUATION GLOBALE DES IMPACTS

Considérant la dynamique de développement dans le corridor Décarie, nous espérons que l'examen de la commission saura prendre en compte les impacts (circulation, structure commerciale, etc.) de l'ensemble des grands projets de développement en cours dans le périmètre du projet Royalmount. La congestion routière, par exemple, risque de connaître une forte augmentation en raison non seulement de la nature des activités prévues dans le quadrilatère Royalmount, mais également dû à l'échelle des projets immobiliers qui lui seront limitrophes.

En plus de se livrer à un exercice complet de planification pour le secteur, nous suggérons que les municipalités de l'axe Décarie travaillent collectivement et dans un avenir rapproché à la définition de solutions en mobilité pour la population actuelle et future. Ce comité pourrait traiter de façon prioritaire les questions pressantes de l'accessibilité au transport en commun et du désenclavement.

RECOMMANDATION 6:

- UN REGARD COMMUN MALGRÉ DES VILLES DISTINCTES
- ÉTABLIR DES OBJECTIFS GLOBAUX EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
- ÉVALUER LES IMPACTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE LA TRANSFORMATION DE L'ENSEMBLE DU SECTEUR

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme