

# Mémoire au sujet du projet Royalmount

Michael Johnson, BSc MSc PhD

Soumis le 7 janvier, 2019, à la *Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation*, dans le cadre de la consultation sur “Les impacts du projet Royalmount.”

Le projet Royalmount propose un LifeStyle Centre haut de gamme avec un volet bureau, et possiblement un volet résidentiel dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur, entre les autoroutes 15 et 40.

Le réseau autoroutier autour du secteur est déjà saturé avec des temps de parcours en conditions fluides de 5 minutes, et d'entre 25 et 55 minutes en conditions congestionnées, soit 11 fois plus élevée qu'en conditions fluides [p. 53]<sup>1</sup>. Dès que le réseau autoroutier est saturé, l'effet est aussi ressenti sur toutes les rues locales des quartiers avoisinants.

Du côté du transport collectif et actif, le secteur est caractérisé par de “multiples barrières physiques” [p. 109] et est peu convivial, voir même hostile aux êtres humains. Le secteur est desservi et traversé par plusieurs lignes d'autobus, mais même ceux-ci sont souvent immobilisés dans le trafic car les voies réservées qui existent sont malheureusement que sur des petits tronçons.

Le promoteur propose plusieurs mesures de mitigations pour le projet. Du côté autoroutier, les mesures proposées sont presque toutes dans une optique de “fluidifier” le secteur [pp.137-140]. Malheureusement, c'est déjà en offrant l'illusion de “fluidité” en construisant les autoroutes et l'échangeur qu'on a créé nous-même la situation actuelle de chaos touchant le réseau local dès qu'il se produit le moindre accroc sur le réseau autoroutier.

Les mesures proposées en transport actif et collectif inclus la construction de l'élément “phare” du projet, la passerelle au-dessus de l'autoroute 15, entre la station De La Savane, et entrant directement au 2ème étage du bâtiment commercial.

Le promoteur vise une haute part modale en transport collectif et actif, mais les mesures proposées pour l'atteindre seront, d'après moi, nettement insuffisantes. Cependant, il y a des mesures mentionnées comme étant désirables, telles qu'une piste cyclable sur la rue Jean-Talon et l'intégration avec le réseau cyclable de la Ville de Montréal sur la rue De La Savane [pp.115-116].

---

<sup>1</sup> Toutes les références sont tirées du document “LE ROYALMOUNT : ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DÉPLACEMENTS” par la firme WSP, No.151-01976-00, disponible sur le site de la commission: [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6877.143152311&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6877.143152311&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Ça prend une planification complète et à l'échelle d'un nouveau quartier, incluant tous les projets en cours et planifiés, tels que Square Décarie, Westbury, Blue Bonnets, Smartcentres Décarie, Triangle, Smarturban St. Laurent, Noria, et Midtown, ainsi que la connection avec la rue Cavendish.

Ça prend des gestes forts pour retisser le secteur à l'échelle humaine. Des mesures comme, par exemple:

- La complétion du lien Cavendish, comme étant un lien structurant de transport actif et collectif, avec priorités robustes pour autobus, vélos et piétons. Ce lien pourrait être structurant pour connecter avec la futur Dalle-Parc Turcot et une station de la future ligne Rose.
- Des dalle-parcs au-dessous des deux voies ferrées qui ceinturent le secteur - la ligne AMT au sud et la ligne CN aux nord. Ceci permettra de lier ensemble le secteur avec Côte-St-Luc, Hampstead et Notre-Dame-de-Grâce au sud, jusqu'au boulevard Maisonneuve et la station Vendôme. Ceci permettra aussi de lier le secteur avec l'arrondissement Saint-Laurent et les nouveaux projets en cour, le Noria et Midtown.
- Comme souhaité par le promoteur, un axe de transport collectif et actif sur la rue Jean-Talon créant le lien avec la station Canora et possiblement un arrêt du train St-Jérôme.
- Recouvrement de l'autoroute 15 entre la voie ferrée du AMT et la station De La Savane. Il faut retisser les bords de l'autoroute ensemble à l'échelle humaine et donner une expérience sécuritaire et conviviale pour les êtres humains qui circulent déjà en transport actif et collectif dans le secteur. C'est en offrant cette expérience que la part modale en transport actif et collectif pourra vraiment augmenter de manière significative.
- Conversion de l'autoroute 520 en boulevard urbain, et possiblement aussi l'autoroute 40. La capacité de mouvement de personnes et de dollars de marchandise sur ces axes est gaspillée quand on construit exclusivement pour les voitures. Une reconfiguration avec accès prioritaire pour vélos, autobus et camions de marchandise a un potentiel énorme

Des mesures fortes et robustes pour retisser le secteur à l'échelle humaine doivent être fait avant que le projet continue. Il faut obliger le promoteur/développeur a payer pour ces améliorations, avec assistance et collaboration des gouvernements provincial et fédéral dans leurs mandats de modernisation des villes pour lutter contre les changements climatiques.

Soyons visionnaire, voyons large, et agissons ainsi.

Merci,  
Michael Johnson