

Projet Royalmount

Mémoire soumis dans le cadre des consultations Royalmount

Robert Boire

9 Janvier 2019

1	Introduction	3
2	Observations sur la présentation de Carbonleo	4
3	Observations sur L'Étude de WSP	7
3.1	Observations sur les scénarios.....	8
3.1.1	Scénario 1.....	8
3.1.2	Scénario 2a.....	8
3.1.3	Scénario 2b.....	9
3.2	Observations sur les erreurs Potentielles	10
3.3	Questions sur la calibration	11
4	Recommandations	13

1 INTRODUCTION

- Ce mémoire se concentrera sur les observations liées au problème d'achalandage routier généré par le projet.
- Le projet Royalmount présente une opportunité de revitalisation d'une friche industrielle
- Le projet pose aussi un risque important d'impact négatif sur la ville de Montréal et en particulier sur les résidents des arrondissements voisins.
- Tout impact négatif sera en grande partie irréversible une fois le projet terminé.
- Néanmoins, mis à part des vidéos promotionnelles et une étude *incomplète* sur l'impact du projet sur l'achalandage routier, nous n'en savons que très peu sur le projet en termes de
 - L'impact sur les petites et moyennes entreprises locales,
 - L'impact environnemental,
 - L'intégration des espace verts
 - Le coût pour la Ville de Montréal et pour ses résidents
 - L'impact sur le logement et son intégration à d'autres développements existants et nouveaux dans l'axe Décarie.
- L'incertitude et le risque sont suffisants pour que le projet ne se poursuive pas avant que son design détaillé et son impact aient été suffisamment analysés et avant que la situation ne devienne irréversible.

2 OBSERVATIONS SUR LA PRÉSENTATION DE CARBONLEO

- Le promoteur prétend que Royalmount est à « seulement dix minutes de l'aéroport et du centre-ville »¹.
- La réalité (durant la période de pointe) est quelque peu différente.

Itinéraire		Heure	Distance	Actuel ²
Origine	Destination		km	min
Trudeau	Royalmount	17:00	10	12 - 35
Royalmount	Centre-ville	18:00	6	16 - 28

- Cette réalité montre que l'achalandage dans le secteur et les délais sont déjà très importants et qu'ils peuvent beaucoup varier.

- Le promoteur prétend que le projet favorisera des « transports écologiques et verts »³
 - Ceci ignore l'effet sur l'environnement et la génération de GES par l'ajout de 20 000 à 35000 véhicules par jour.
 - Le promoteur a confirmé qu'il n'a pas chiffré la génération de GES créée par les nouveaux véhicules et a donné des réponses vagues par rapport à son engagement de les mitiger⁴.
- Le promoteur prétend que le projet ajoutera *seulement* 20000 véhicules par jour
 - Ceci repose sur des interventions qui ne sont pas encore approuvées et sur des hypothèses optimistes ou non vérifiables.
- Le promoteur prétend que le « Temps moyen de déplacement impacté est de 2 à 5 minutes en moyenne »⁵.
 - Ceci est complètement trompeur et dénué de sens, car il représente une moyenne sur tous les itinéraires et cache le fait que l'impact sera très important pour certains itinéraires.
- Le promoteur prétend que le résidentiel aura un « Impact zéro sur les conditions de déplacements »⁶.
 - Ceci semble être basé sur l'hypothèse que les résidents n'auront aucun besoin de quitter le site. Aucune étude qui soutienne cette hypothèse n'a été fournie.
- Le promoteur prétend que le projet comprendra des espace verts importants incluant un 'Parc de quartier'⁷.
 - Aucun détail n'est disponible. Le promoteur a donné des réponses vagues par rapport à leur nature⁸.
 - Les présentations semblent montrer que ces espaces seront au bord de l'autoroute (et donc pas très conviviaux) ou dispersés dans les stationnements.



Parc de quartier?
Espaces Verts?

3 OBSERVATIONS SUR L'ÉTUDE DE WSP

- Le consultant WSP (engagé par Carbonleo) a proposé trois scénarios pour mitiger l'impact de Royalmount sur la congestion dans le réseau de transport.
- Malgré les interventions proposées par ces scénarios, l'impact sera important.
- En présentant la moyenne des résultats sur toute la période de pointe (15:00-19:00)⁹, l'importante détérioration pendant la pire période de pointe (17:00-18:00) est cachée.
- Selon WSP les impacts du Scénario 2 « sont jugés acceptables »¹⁰.
- Mais il n'y a aucune définition ni critère d'acceptabilité.
- Le temps de parcours pour certains itinéraires est déjà très important durant la période de pointe.
- L'impact de Royalmount est plus sévère pour certains itinéraires, particulièrement dans la direction Est.

Itinéraire		Heure	Distance	Actuel ¹¹	Scénario 1	Scénario 2a	Scénario 2b
Origine	Destination		km	min			
A520 E/ Cavendish	A15 S / Jean Talon	17:00	4	26	51(+25)	36(+10)	36(+10)
A40 E/ Cavendish	A40 E/ l'Acadie	18:00	6	35	60 (+25)	60 (+25)	55 (+20)

- Les critères devraient prendre en compte l'écart maximum et le temps de parcours actuel sur chaque itinéraire au lieu de l'écart moyen sur tous les itinéraires.
- Les critères devraient prendre en compte le risque que certaines interventions ne sont pas réalisées ou que les améliorations produites par certaines interventions ou hypothèses, sont surestimées.

3.1 OBSERVATIONS SUR LES SCÉNARIOS

3.1.1 Scénario 1

- Il n'y a pas d'estimation de l'impact si une partie ou la totalité des mesures d'atténuation de la congestion ne sont pas adoptées
- Les mesures d'atténuation s'appliquent surtout aux délais associés avec les entrées et sorties du site. Ils n'améliorent pas la détérioration causée un fois que les véhicules ajoutés par les nouveaux déplacements sont sur le secteur autoroutier déjà congestionné.
- Le partage des coûts entre le promoteur, la Ville de Montréal, la Ville de Mont-Royal et le MTMDET n'est pas encore établi, malgré le fait que les travaux sur le site ont commencé. Est-ce que les contribuables devront partager les coûts des interventions qui seront surtout au bénéfice du promoteur?
- Les travaux ont commencé même s'il n'y a aucun accord sur le partage des coûts.

3.1.2 Scénario 2a

- Le scénario 2a, (le scénario visé), basé sur la gestion de la demande est surtout spéculatif et est difficile à valider. WSP n'a pas fourni de données réelles pour la gestion de la demande provenant d'autres projets similaires.
- Le scénario 2a dépend de la capacité du promoteur à modifier des comportements des usagers par rapport au comportement actuel des montréalais à la base du scénario de référence.
 - Convaincre les usagers d'activités récréatives, par des mesures incitatives, à rester sur le site durant la période de pointe pour consommer (ie dépenser) d'autres activités récréatives en plus.
 - L'efficacité de ces mesures en général et la pertinence particulièrement pour les usagers et travailleurs ayant des jeunes enfants doit être questionnée.

- Convaincre les travailleurs des bureaux, en restreignant le nombre des places de stationnement, d'utiliser davantage le transport collectif par rapport au scénario de référence.
 - Le consultant fait l'hypothèse que la part modale de l'automobile-conducteur des travailleurs peut être réduite de 32%, en faveur de transport collectif, à l'ouverture du projet en supposant que l'offre de transport collectif éventuellement sera aussi complète que celle des bureaux du centre-ville (ce qui n'est pas le cas maintenant ni à l'ouverture)
- La gestion de la demande est la responsabilité du promoteur.
 - Actuellement il ne semble y avoir aucune conséquence pour le promoteur si celui-ci n'atteint pas les améliorations prévues par la gestion de la demande.
 - Une pénalité financière contractuelle liée à la performance ne cause habituellement aucun problème à un développeur qui a confiance en la réalisation de ses plans.

3.1.3 Scénario 2b

- Scénario 2b qui inclut 2a, devrait être considéré indépendamment de 2a, qui est spéculatif.
- Scénario 2b assume que 40 % des déplacements générés par le projet sont déjà sur le réseau routier et sont déviés vers le projet. Le pourcentage de 40% est basé sur les sites Faubourg Boisbriand et Angrignon où il y a peu d'autres offres commerciales dans un rayon de cinq kilomètres. Cette hypothèse ignore la loyauté des clients envers les centres commerciaux existants dans un rayon de cinq kilomètres de Royalmount (Place Vertu, Centre Rockland, Square Décarie, SmartCentres Montréal et Marché Central).

3.2 OBSERVATIONS SUR LES ERREURS POTENTIELLES

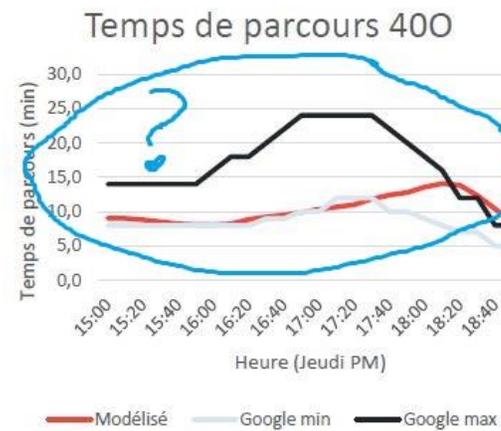
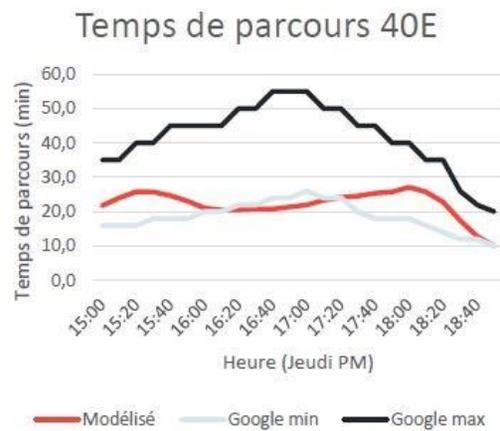
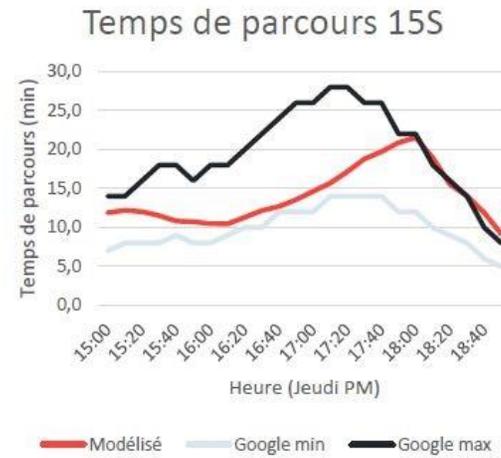
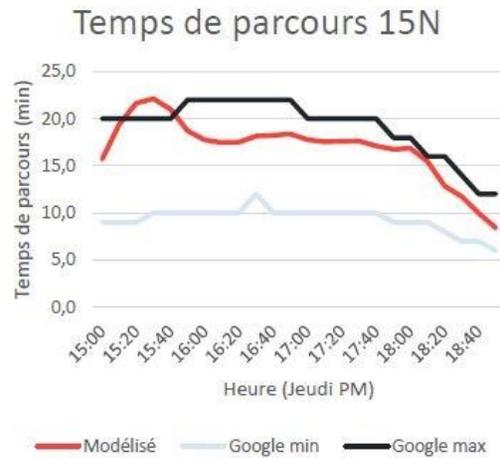
« Comme tout processus scientifique, l'analyse des données de circulation comporte son lot d'erreurs : variabilité des moyennes simulées (voir Annexe B-1), erreur sur la prise de données (comptages, vitesse, etc.), erreur sur les processus de génération et d'affectation, etc. Ces différentes erreurs s'additionnent au long du processus et forment la marge d'erreur d'interprétation des données. Due à la nature même des intrants et de la littérature sur laquelle le processus de prédiction des conditions de circulation s'appuie, il est difficile d'estimer cette marge d'erreur. »¹²

L'étude :

- N'évalue pas la marge d'erreur et la sensibilité des prédictions à l'incertitude liée aux hypothèses et aux variations du nombre et de la répartition modale des déplacements.
- Ne tient pas compte de l'espace de travail total projeté. Seules les tours de bureaux disponibles à l'ouverture du projet, représentant seulement 50% d'achalandage prévu pour les utilisateurs de bureaux, sont prises en compte. L'impact des 2 000 000 utilisateurs supplémentaires éventuels (7% du nombre total de visiteurs projetés à l'ouverture) n'est pas pris en compte.¹³
- N'évalue pas la demande générée par les nouveaux développements résidentiels. L'impact d'un nombre *inconnu* d'utilisateurs supplémentaires n'est pas évalué.¹⁴
- Ne prend pas en compte l'évolution de l'achalandage actuel (c'est-à-dire la possibilité d'une croissance organique indépendante du développement de Royalmount) et son impact, notamment sur le réseau autoroutier déjà saturé.
- Est basée sur des données (Enquête Origine-Destination 2013 de l'AMT, comptages Montréal et MTMDET5) qui auront jusqu'à 10 ans lors de l'ouverture du site (2022).

3.3 QUESTIONS SUR LA CALIBRATION

- Le modèle dynamique est calibré à partir des données de temps de parcours (entre autres) de Google maps¹⁵.



- L'écart entre le temps de parcours minimum et maximum (100%) est très important.
- Le modèle semble être calibré au temps de parcours minimum (au lieu du moyen ou maximum) pour certaines directions.¹⁶
- L'étude ne discute pas:
 - L'impact de cette calibration sur les prédictions. Est-ce qu'il est possible que cette calibration sous-estime l'impact des nouveaux déplacements?
 - Les variations dans les prédictions d'une calibration qui correspond au temps de parcours moyen ou maximum.
 - La pertinence (validité statistique, exactitude) de l'utilisation des données de Google Maps.
 - La distribution actuelle de déplacements mesurés (et donc la moyenne de temps de parcours) entre le minimum et le maximum.

4 RECOMMANDATIONS

1. La Ville de Montréal et le MTMDET devraient établir des critères explicites d'acceptabilité pour l'impact (nombre de véhicules, maximum de délais additionnels, contingence etc) sur le réseau routier. Ces critères peuvent servir de spécification pour le développeur.
2. Une étude plus profonde sur l'impact du projet sur les déplacements et leur impact devrait être commandée. L'étude devrait prendre en compte l'évolution de l'achalandage sur le réseau routier, le projet dans sa configuration finale, les critères d'acceptabilité et une estimation de l'erreur ainsi que la sensibilité des prédictions aux inconnus. Par souci de transparence et indépendance, cette étude ne devrait pas être commandée par le développeur.
3. Une pénalité financière devrait être imposée au développeur advenant son incapacité à atteindre les résultats anticipés dans le scénario 2a.
4. La ville de Montréal et le MTMDET ne devraient entreprendre aucune des interventions du Scénario 1 avant que les critères aient été établis, qu'un nouveau rapport ait été généré et que le développeur soit d'accord avec la pénalité financière prévue pour le scénario 2a.
5. Par souci de transparence et indépendance, la Ville de Montréal devrait mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) de mener une consultation publique sur le projet.

¹ 180904 Royalmount_Program Public FR, Vidéo promotionnelle, <https://royalmount.com/fr/>, à 4 min. et 3s.

² Google Maps

³ Présentation du projet Royalmount par le promoteur

Carbonleo, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_CARBONLEO_RM_20181127.PDF, p 16

⁴ Présentation du projet Royalmount questions et commentaires des membres de la commission, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6877,143152311&_dad=portal&_schema=PORTAL, à 4 min. et 54s. - 9 min. 10s.

⁵ Ibid, p22

⁶ Ibid, p 35

⁷ Ibid, p28 et 42

⁸ Présentation du projet Royalmount questions et commentaires des membres de la commission, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6877,143152311&_dad=portal&_schema=PORTAL, à 4 min. et 54s. - 9 min. 10s.

⁹ Le Royalmount, Étude d'Impact sur Les Déplacements, Table 7-6, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_RM_DEPLACEMENT-2_20181123.PDF, p151

¹⁰ Ibid, p 170

¹¹ Google Maps

¹² Ibid, p 147

¹³ Le Royalmount, Étude d'Impact sur Les Déplacements http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_RM_DEPLACEMENT-1_20181123.PDF, p58

¹⁴ Le Royalmount, Étude d'Impact sur Les Déplacements, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_RM_DEPLACEMENT-2_20181123.PDF, p91

¹⁵ Calibration du Modèle de Simulation, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_RM_DEPLACEMENT-B_20181123.PDF, p B1-17

¹⁶ Ibid, Annexe B-1.3