



# Mémoire

sur les impacts  
du projet Royalmount

Présenté par l'arrondissement de Saint-Laurent  
À la Commission sur le développement économique  
et urbain et l'habitation

Janvier 2019

 Saint-Laurent  
**Montréal** 

## TABLE DES MATIERES

1. Présentation de l'arrondissement de Saint-Laurent.....	2
2. Position de l'arrondissement de Saint-Laurent.....	3
2.1 La planification du territoire.....	3
2.2 La mobilité .....	6
2.3 Le développement commercial .....	8
3. Conclusion.....	10

# 1. Présentation de l'arrondissement de Saint-Laurent

L'arrondissement de Saint-Laurent est le huitième arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal et compte **104 402 habitants** (2018) et 43 000 unités de logement. Situé au centre géographique de l'île de Montréal, celui-ci s'étend sur 42,8 kilomètres carrés. Il est entouré au nord par le secteur Cartierville et l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, au sud par la Ville de Mont-Royal et à l'ouest par la Ville de Dorval ainsi que l'arrondissement de Lachine. Il se situe au carrefour des principaux grands axes routiers de la métropole : A-15, A-40, A-13, A-520. Plus de 70 % de son territoire est consacré aux activités industrielles et commerciales. Avec ses 4 500 entreprises et ses 110 000 emplois, Saint-Laurent est le deuxième bassin d'emplois en importance dans l'île de Montréal après le centre-ville.



## HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT FUTUR

Sous toutes réserves, au cours des 25 prochaines années, on anticipe que la population de Saint-Laurent puisse atteindre **135 000** habitants et que **15 000** unités de logements soient construites. Du côté de développement industriel et commercial, on estime que **20 millions** de pieds carrés d'espaces viendraient s'ajouter au parc industriel existant.

## 2. Position de l'arrondissement de Saint-Laurent

À la lumière des informations connues à ce jour, **l'arrondissement de Saint-Laurent souhaite exprimer son opposition au projet Royalmount** dans sa forme actuelle.

Toutefois, prônant le dialogue et la concertation, et souhaitant créer des conditions qui favoriseront le succès du projet Royalmount révisé et de ceux qui viendront compléter le développement urbain et économique de ce secteur à haut potentiel, Saint-Laurent est d'avis qu'une approche coordonnée entre tous les intervenants, publics et privés, doit être adoptée sans tarder.

### 2.1 La planification du territoire

Compte tenu des projets en cours de développement dans l'axe Décarie, et en considérant ceux prévus à la limite sud de Saint-Laurent, il importe que toutes les parties prenantes pensent **à long terme** et qu'elles s'entendent sur une **planification urbaine globale** pour le secteur, incluant l'adoption de règles cohérentes au sujet du développement. Nonobstant l'existence du Comité technique du secteur Namur - De la Savane – Décarie, nous suggérons l'instauration par la ville-centre d'un comité directeur incluant des élus pour ce secteur.

#### Recommandation 1 :: Gouvernance pour le secteur A40/A15

Saint-Laurent recommande l'instauration d'un Comité directeur de la ville-centre qui inclurait des élus de tous les territoires de la zone se trouvant au carrefour A40/A15 et dans l'axe du boulevard Décarie (Saint-Laurent, CDN/NDG, VMR et CSL).

Sans être nécessairement égales sur les tous les territoires concernés, les règles encadrant le développement devraient à tout le moins comporter des seuils comparables afin d'éviter que certains territoires soient favorisés par les promoteurs au détriment des autres. À ce propos, nous exprimons notre position plus spécifiquement en ce qui a trait au boulevard Cavendish.

#### Recommandation 2 :: Planification du boulevard Cavendish

En parallèle avec les démarches en cours pour l'ouverture du boulevard Cavendish, il importe de définir urgemment des règles communes et cohérentes, notamment en termes de densité, de stationnement et d'usage, pour l'ensemble du territoire que traversera cette artère névralgique, sans oublier l'inclusion de mesures de transport collectif. On s'assurera ainsi de construire un lien harmonieux et efficace entre les quartiers à désenclaver et lequel bénéficiera au redéveloppement du secteur dans son ensemble (Saint-Laurent, CDN/NDG, VMR et CSL).

Que veut-on vraiment collectivement pour le futur « mid-town » ? Bien que le Royalmount soit situé entièrement sur le territoire de la Ville de Mont-Royal, celui-ci s'insère dans un contexte urbain préexistant, aux limites d'autres communautés ayant elles-mêmes des besoins et des visées en termes de planification urbaine. Saint-Laurent, Côte-Saint-Luc, CDN/NDG, et la Ville de Mont-Royal subiront les impacts de ce projet de développement majeur comme on vit avec un nouveau voisin. Bien qu'il s'inscrive en conformité avec le Schéma d'aménagement, le projet proposé présente toutefois des lacunes en termes de cohérence avec certains des éléments de la vision stratégique (p. 20), notamment :

- L'activité commerciale : Soutenir un cadre de vie complet
- L'aménagement du territoire et la mobilité : Aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif

Les citoyens de Montréal ont-ils vraiment besoin d'un autre pôle commercial d'envergure qui entrerait en compétition avec le centre-ville ou la construction d'un véritable milieu de vie, incluant diverses typologies d'unités d'habitation, des parcs, des écoles et des commerces de première nécessité pourrait-elle être envisagée ?

### Recommandation 3 :: Projet Royalmount replanifié

L'arrondissement de Saint-Laurent demande une réflexion en profondeur sur l'essence même du projet, laquelle tiendrait en compte plusieurs options de développement s'intégrant plus adéquatement au milieu existant et mieux aligné à la vision du Schéma d'aménagement. Par exemple, on pourrait imaginer un Royalmount étant l'un de deux pôles (avec le projet de l'ancien hippodrome) entre lesquels des liens fluides relieraient les projets immobiliers en développement dans l'axe Décarie.

Saint-Laurent travaille depuis de nombreuses années à établir sa réputation comme **territoire municipal durable**. Dans cette optique, les projets en cours seront aménagés en fonction des principes du Transit Oriented Development (TOD) et Pedestrian Oriented Development (POD), mettant ainsi de l'avant les meilleures pratiques en matière d'urbanisme en Amérique du Nord. Les projets de Saint-Laurent passent le test des politiques touchant le développement durable adoptées par la Ville de Montréal et l'agglomération.

Dans la zone sud de Saint-Laurent, les nouveaux projets, tous compris dans un rayon de moins de 2 km de Royalmount et faisant partie du Secteur des portes d'entrées, sont :

- Secteur TOD REM A-40 :
  - le TOD industriel du QIMI : Projet de requalification du secteur industriel en **Quartier intelligent du manufacturier innovant** axé sur les nouvelles technologies et l'industrie manufacturière 4.0.
  - Le TOD Hodge/Sainte-Croix : Projet mixte d'environ 2 500 logements et d'au moins 100 000 pieds carrés de commerces et de services.

- Secteur TOD Du Collège :
  - Projet POD-Marcel Laurin: Projet « Cité Midtown » d'environ 800 logements et d'au moins 25 000 pieds carrés de commerces et de services.
  - Site de Mitchell : Projet d'environ 1 000 logements et d'au moins 50 000 pieds carrés de commerces et de services.
  - Secteur Bourdon (site de Valeant) : Projet d'environ 150 logements.
  - Secteur de l'échangeur Décarie : Potentiel d'environ 1 000 logements estimés et d'au moins 1 000 000 pieds carrés de commerces, de services et de bureaux.

Après des années de planification et d'efforts de sensibilisation auprès de ses employés, citoyens, institutions et industries, **Saint-Laurent a annoncé au début de janvier 2019 avoir réduit de 21 % ses émissions de gaz à effet de serre (GES) depuis 1990.**

Ces résultats encourageants nous amènent à prendre le parti d'inciter les autres acteurs de la collectivité montréalaise à se mettre eux-aussi au défi.

Le projet Royalmount, tel que conçu et principalement axé sur l'automobile, va à contresens des objectifs visés par le Plan de réduction des GES de la collectivité montréalaise 2013-2020, soit réduire les émissions de GES de 30 % sous les niveaux de 1990 à l'horizon 2020, et par le plan Montréal durable 2016-2020, qui vise une diminution de 80 % des émissions de GES d'ici 2050.

Le projet révisé doit passer « le test du carbone » et démontrer une contribution aux objectifs énumérés ci-dessus.

#### **Recommandation 4 :: Projet Royalmount qui contribue aux objectifs du Plan de réduction de GES de la collectivité montréalaise**

Se donner des exigences élevées pour les projets d'envergure permet une contribution significative aux objectifs de la collectivité, tout en donnant l'exemple pour les projets de plus petite taille.

## 2.2 La mobilité

Le site du projet Royalmount est fortement enclavé par les autoroutes 15 et 40, par la voie ferrée et le parc industriel de la Ville de Mont-Royal. Ce secteur est déjà très congestionné aux heures de pointe, et même la fin de semaine. Le projet Royalmount suscite déjà de vives réactions parmi les citoyens de Saint-Laurent. À cet effet, une pétition demandant au conseil de Saint-Laurent de tenir une consultation sur le projet Royalmount et le développement du secteur a été déposée à la séance du conseil du 8 janvier 2019.

Pour Saint-Laurent, les impacts les plus importants se situent au niveau de l'augmentation des déplacements véhiculaires prévue dans le secteur de l'échangeur Décarie et des portes d'entrée de l'arrondissement. **Les collecteurs locaux et les rues résidentielles de Saint-Laurent sont déjà, à l'heure actuelle, utilisées comme voie de contournement de l'autoroute Métropolitaine.**

A priori, les enjeux suivants sont anticipés :

- refoulement de la circulation sur l'ensemble du réseau de Saint-Laurent, qui se traduira par une hausse considérable du temps d'attente sur le boulevard Marcel-Laurin, à la jonction de l'autoroute 15
- diminution importante du niveau de service des intersections Lucerne/Sainte-Croix/Côte-de-Liesse et Marcel-Laurin/Décarie.
- accès difficile au réseau supérieur à partir de Saint-Laurent
- déficit dans l'offre de service en termes de transports collectifs pour répondre aux besoins du site Royalmount et des quartiers environnants
- échéancier trop court pour mettre en place avant l'inauguration du projet l'ensemble des mesures de mitigation prévues
- accès laborieux au territoire de Saint-Laurent pour les résidents et pour les travailleurs.

Le promoteur reconnaît les enjeux d'insertion urbaine du projet, mais il estime que la mise en place d'une série de mesures de mitigation fera contrepoids. **Nous ne sommes pas d'accord avec les hypothèses présentées par le promoteur.** Nous partageons plutôt les craintes exprimées par la Direction des transports de la Ville de Montréal à l'effet qu'à l'heure actuelle, **les débits véhiculaires sont sous-évalués** et que les prévisions des résultats découlant des mesures de mitigation sont trop optimistes.

### **18 000 unités de logement : une ville dans la ville**

Si Royalmount inclut un volet résidentiel, quelque 18 000 unités de logement s'ajouteront très bientôt dans le corridor Décarie, si l'on compte celles se situant aux limites sud de Saint-Laurent ainsi que le projet de l'ancien hippodrome. Avec une moyenne de 2,2 personnes par ménage, le nombre de nouveaux résidents pourrait atteindre 40 000!

Avant même d’imaginer implanter un méga-projet de développement (ou un projet révisé) qui amènera potentiellement des milliers de visiteurs et de travailleurs dans un secteur déjà hautement achalandé, une intervention immédiate s’impose. **Les enjeux de mobilité affectant l’autoroute Décarie et son croisement avec l’autoroute Métropolitaine ne peuvent plus être ignorés, surtout avec le développement immobilier déjà en construction et en planification.**

### **Recommandation 5 :: Plan intégré de transport pour l’axe Décarie**

Dans la foulée de l’augmentation anticipée de population sur l’axe Décarie, commencer immédiatement l’implantation de mesures intégrées de mobilité collective et active pour désengorger cet axe de circulation problématique.

Nous suggérons d’étudier la faisabilité de créer un corridor de transport collectif qui se situerait à l’ouest de l’A-15. Notre proposition est d’avoir un tramway dans l’axe du futur boulevard Cavendish partant du métro Namur. Une antenne cheminerait vers l’ouest par Jean-Talon jusqu’à Cavendish pour atteindre le chemin de la Côte-de-Liesse, et se rendre jusqu’à l’aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Une seconde antenne emprunterait Cavendish Sud afin de desservir les nouveaux résidents du secteur de l’ancien hippodrome et de l’ouest (Côte-Saint-Luc, Hampstead, Montréal-Ouest, NDG). La planification de cet axe de transport collectif doit faire partie intégrante des plan et devis du futur raccordement.

### **Recommandation 6 :: Tramway sur Cavendish nord et sud à partir du Métro Namur**

Création d’un axe de transport collectif à l’ouest de l’A-15, via le boulevard Cavendish Nord et Sud, pour les résidents et les travailleurs de l’ouest, incluant le quartier de l’hippodrome.

Le projet Royalmount, tel que déposé, affectera la circulation sur l'axe Marcel-Laurin déjà sollicité dans le cadre de la poursuite du développement du secteur TOD Bois-Franc avec environ 6 000 logements projetés sur les territoires des arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic/Cartierville. Nous estimons que le projet de prolongement de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc et l'intermodalité avec le Réseau express métropolitain (REM) devient plus que jamais nécessaire pour desservir les citoyens habitant l'ouest de l'A-15 (NDG, CSL, Montréal-Ouest, Hampstead) et les travailleurs du pôle économique de l'ouest.

## Recommandation 7 :: Prolongement ligne orange jusqu'à la gare Bois-Franc

Incluant l'intermodalité avec le REM.

### 2.3 Le développement commercial

Pour débiter notre réflexion sur l'aspect commercial du projet, nous réitérons l'interrogation exprimées à la section précédente : que veut-on vraiment collectivement pour le futur « mid-town » ?

La section 1.2 du Schéma d'aménagement énonce que « *le schéma vise la consolidation des pôles commerciaux majeurs et intermédiaires, le maintien de la position dominante du centre-ville ainsi que la consolidation, la préservation et la diversification d'activités de proximité. Sont notamment favorisées les interventions visant à assurer une intégration harmonieuse de l'activité commerciale à son milieu, à offrir une desserte performante en transport collectif et actif et à créer un environnement convivial pour toutes les clientèles.* »

À la section 2.1 du Schéma d'aménagement, laquelle s'intitule Favoriser un cadre de vie de qualité, on énonce l'orientation suivante : *Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale dans le dans une perspective de cadre de vie complet.* En outre, le schéma établit une liste des pôles commerciaux métropolitains à privilégier et à valoriser (p. 42).

**Ainsi, la question se pose à savoir pourquoi créer un secteur commercial de toute pièce alors que tant de secteurs commerciaux existants demandent à être améliorés et que la position dominante du centre-ville doit être maintenue.**

Nous sommes d'avis que l'offre commerciale du nouveau projet proposé devrait avoir comme objectif premier de ne pas affaiblir le centre-ville de Montréal, ni les grandes artères commerciales en cours de revitalisation (pensons à Sainte-Catherine Ouest). Il serait inopportun de dévitaliser les secteurs commerciaux en transférant les dépenses de consommation à un nouveau secteur géographique. À l'inverse, tout nouveau projet doit participer pleinement au développement de l'économie montréalaise et créer de la valeur.

Localement, Saint-Laurent anticipe des effets négatifs sur le Centre d'affaires et de commerce (secteur entourant la Place Vertu), ainsi que sur le potentiel de développement mixte et résidentiel des propriétés situées au nord de l'échangeur (Secteur des portes d'entrées de Saint-Laurent).

### **Recommandation 8 :: Renforcement de la structure commerciale montréalaise grâce à une offre complémentaire**

Le projet Royalmount doit participer au développement de l'économie montréalaise et créer de réelles retombées, sans entraîner un effet de dévitalisation du centre-ville, des pôles commerciaux et des artères commerciales existants. Il doit de plus se conformer à la vision de l'activité commerciale énoncée dans le Schéma d'aménagement.

### 3. Conclusion

L'arrondissement de Saint-Laurent présente huit recommandations à la *Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation* concernant le projet Royalmount proposé.

<b>Recommandation 1</b>	Gouvernance pour le secteur A40/A15
<b>Recommandation 2</b>	Planification du boulevard Cavendish
<b>Recommandation 3</b>	Projet Royalmount replanifié
<b>Recommandation 4</b>	Projet Royalmount qui contribue aux objectifs du Plan de réduction de GES de la collectivité montréalaise
<b>Recommandation 5</b>	Plan intégré de transport pour l'axe Décarie
<b>Recommandation 6</b>	Tramway sur Cavendish nord et sud à partir du Métro Namur
<b>Recommandation 7</b>	Prolongement ligne orange jusqu'à la gare Bois-Franc
<b>Recommandation 8</b>	Renforcement de la structure commerciale montréalaise grâce à une offre complémentaire

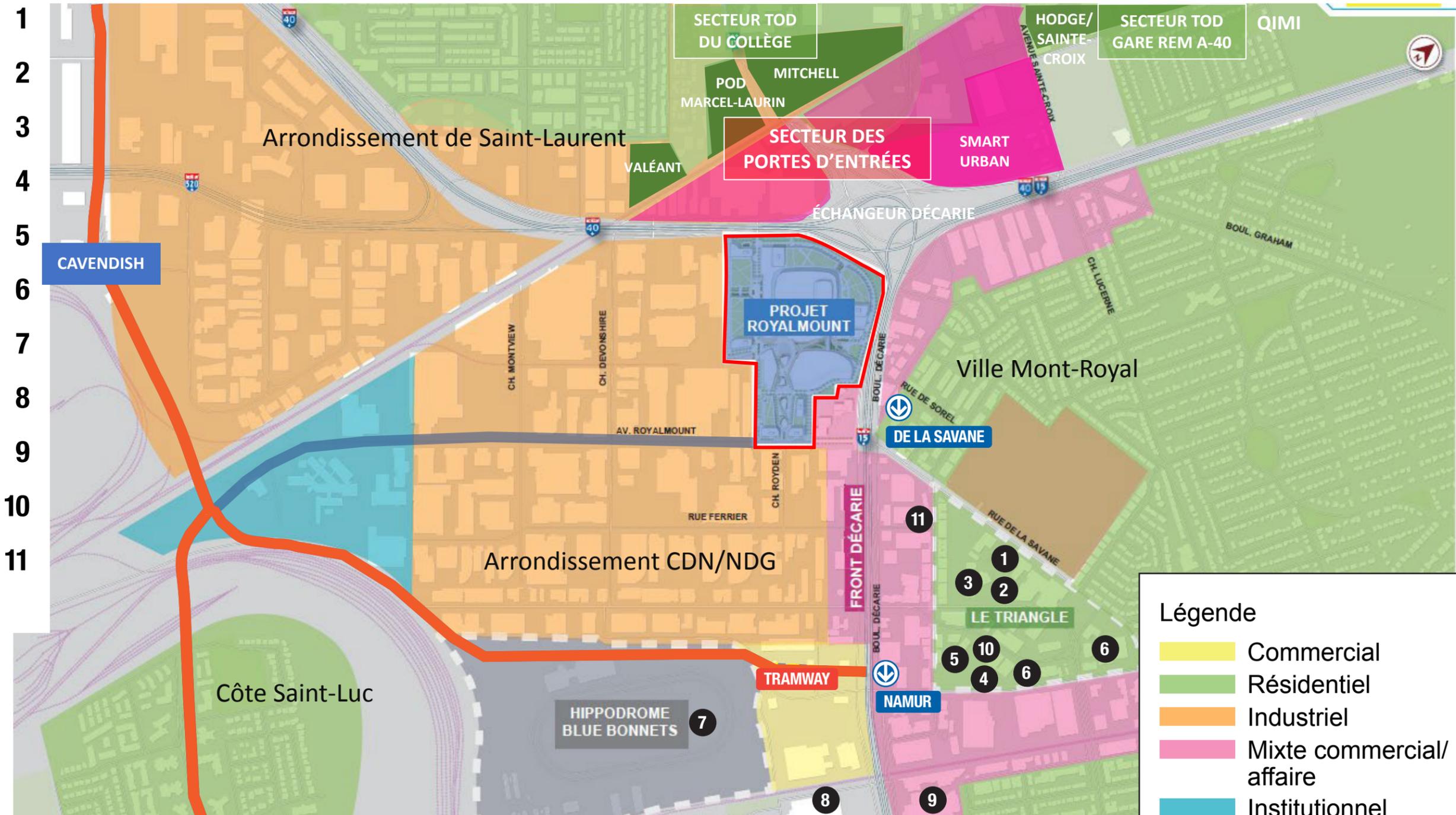
Nous espérons avoir réussi à convaincre la Commission qu'il importe de ne pas accepter tel quel le projet Royalmount. L'arrondissement de Saint-Laurent souhaiterait rapidement voir émerger une prise de position ferme de toutes les instances concernées (Ville de Montréal, villes liées, arrondissements, ARTM, STM) pour des **orientations de développement mieux coordonnées** et pour le déploiement massif de **nouvelles mesures de transports collectifs** pour désengorger le carrefour A40/A15 et l'axe Décarie.

En somme, il importe de garder à l'esprit que la qualité de vie des citoyens de Saint-Laurent et de l'ensemble du Grand Montréal, et la facilité d'accès des travailleurs aux entreprises déjà établies doivent être prises en compte.

L'arrondissement de Saint-Laurent réitère sa volonté de travailler en concertation avec tous les intervenants afin de garantir les meilleures chances de réussite du projet lui-même et de ceux qui sont prévus dans les quartiers limitrophes.

# Projets de développement

- LE NAMUR**  
CONSTRUIT
- CÔTÉ OUEST**  
CONDOMINIUMS / CONSTRUIT
- MÀ**  
CONDOMINIUMS / CONSTRUIT
- RÊVE**  
CONDOMINIUMS / CONSTRUIT
- VUE**  
CONDOMINIUMS / EN CONSTRUCTION
- ROUGE**  
CONDOMINIUMS / EN CONSTRUCTION
- HIPPODROME**  
EN CONCEPTION
- CARRÉ DÉCARIE**  
EN CONCEPTION
- WESTBURY**  
EN CONCEPTION
- BLÜ**  
CONDOMINIUMS / EN CONCEPTION
- LE JOCKEY**  
CONDOMINIUMS / EN CONCEPTION



**Légende**

- Commercial
- Résidentiel
- Industriel
- Mixte commercial/affaire
- Institutionnel
- Cimetière

# Enjeux d'accessibilité



# Projet transport collectif

