

# Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane

*Présidé par Mme Florence Junca Adenot  
Professeure associée en études urbaines et touristiques  
et directrice du Forum Urba 2015 à l'UQÀM*

---





Montréal, le 28 mai 2019

Madame Chantal Rouleau  
Ministre déléguée aux transports et ministre de la Métropole et de la région de Montréal

Madame Valérie Plante  
Mairesse de Montréal et présidente du conseil de l'agglomération de Montréal

Madame la Ministre,

Madame la Mairesse,

Au nom du groupe de travail Namur–De la Savane, j'ai le plaisir de vous transmettre les résultats du mandat que vous nous avez confié le 6 mars dernier.

Le rapport présente 13 recommandations et 35 actions intégrées et complémentaires, qui permettront d'améliorer la situation de forte congestion actuelle en désenclavant le secteur et en accroissant vigoureusement les services de transport collectif tout en proposant des conditions qui faciliteraient la requalification urbaine et durable du secteur stratégique de Namur–De la Savane, un des six secteurs prioritaires de l'île de Montréal.

Je remercie les membres du comité directeur et du comité technique, représentant les sept autorités concernées par les décisions à prendre, de leur engagement et de la compétence qu'ils ont investie généreusement dans cet exercice de réflexion complexe.

La collaboration du promoteur du projet Royalmount, la compagnie Carbonleo, doit aussi être signalée.

En vous remerciant de la confiance que vous nous avez accordée, je vous prie de recevoir, Mesdames, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



La présidente du groupe de travail Namur–De la Savane,

Florence Junca Adenot

## **Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane**

Préparé par  
Florence Junca Adenot

Avec la collaboration de  
Ministère des Transports (MTQ)  
Ville de Montréal  
Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (MAMH)  
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)  
Société de transport de Montréal (STM)  
Ville de Mont-Royal  
Ville de Côte-Saint-Luc  
Association des municipalités de banlieue (AMB)

ISBN papier: 978-2-7647-1719-6  
ISBN PDF : 978-2-7647-1720-2

Éditeurs: Ville de Montréal et ministère des Transports

Crédits photographiques du document : Ville de Montréal



# Table des matières

1. Synthèse des enjeux et des recommandations
2. Mandat du groupe de travail
3. Méthodologie
4. Recommandations mises en perspective
5. Diagnostic général du secteur Namur–De la Savane : état des lieux et recommandations
  - 5.1. Un fort enclavement générant des difficultés d'accès
  - 5.2. Une circulation congestionnée par des autos et des camions
  - 5.3. Des usages à mieux intégrer sur le territoire
  - 5.4. Namur–De la Savane, un secteur prioritaire de développement sur l'île de Montréal
6. Projets immobiliers du secteur : impacts sur les déplacements et recommandations
  - 6.1. Les projets de développement
  - 6.2. Le projet Royalmount
7. Impacts globaux des projets immobiliers sur les déplacements
8. Coordination des interventions dans le secteur Namur–De la Savane
9. Décisions de développement urbain encadrées par des mécanismes différents
10. Financement des mesures obligatoires de mobilité
11. Conclusion

## Annexes

- I. Membres du groupe de travail
- II. Liste des documents consultés
- III. Liste des figures



# 1. Synthèse des enjeux et des recommandations

## Présentation

Dans la foulée de la consultation sur le projet Royalmount, un groupe de travail a été créé, le 6 mars 2019, pour proposer des solutions qui permettraient d'améliorer les conditions de la circulation dans le grand secteur Namur–De la Savane et sur ses autoroutes limitrophes, tout en s'appuyant sur une vision du développement du secteur.

La concrétisation du projet Royalmount nous oblige à agir. Il représente une excellente occasion, stimulante, de réfléchir et de proposer des conditions préalables à la requalification urbaine du secteur stratégique Namur–De la Savane.

Les études portant sur le développement et le transport réalisées ces dernières années ainsi que le diagnostic qui en découle conduisent le groupe de travail à recommander, en priorité, de désenclaver le secteur et d'agir sur sa forte congestion, laquelle est accrue par les développements prévus. Agir vigoureusement sur l'amélioration et le développement des services de transport en commun et de transport des marchandises permettrait d'augmenter l'accessibilité tout en facilitant le développement du secteur.

Pour être efficaces, ces actions doivent s'appuyer sur différentes décisions : une vision intégrée de l'aménagement du territoire, selon les principes TOD (*Transit Oriented Development*) et les contraintes du secteur, la gouvernance coordonnée des différentes interventions, la concertation ouverte avec les multiples partenaires, un financement approprié et suffisant de même que des modifications réglementaires liant les autorisations de construire à leurs retombées sur les choix en matière de mobilité.

L'ampleur des déplacements actuels et à venir, à convertir en déplacements autres qu'avec l'auto solo, est considérable. Pour tenter de parvenir à cette conversion, le groupe de travail propose 13 recommandations et 35 actions, dont plusieurs à court terme, qui constituent un ensemble cohérent et complémentaire. Ils préparent la réalisation d'un milieu de vie complet et connecté au cœur de la métropole. Les recommandations du rapport ne sont pas des décisions. Si elles sont adoptées, elles devront être prises en charge par les différents intervenants concernés.

L'enjeu principal des recommandations est d'améliorer la situation du secteur en termes de mobilité et d'accessibilité afin de consolider les activités actuelles et d'établir les conditions requises pour que les projets immobiliers y soient facilités.

## Enjeux et recommandations

Le secteur Namur–De la Savane, qui inclut Royalmount, est l'un des six secteurs prioritaires de développement sur l'île de Montréal. Localisé à proximité des principales infrastructures de transport, ce secteur à dominante industrielle possède un excellent potentiel de requalification urbaine, avec au nord le projet Royalmount et au sud celui de l'ancien hippodrome, et cela malgré ses contraintes importantes.

**L'état des lieux montre clairement qu'il faut, en premier, désenclaver le secteur et renforcer vigoureusement l'offre de transport collectif afin d'améliorer l'accessibilité et de diminuer le volume des déplacements qui congestionnent le réseau autoroutier et le secteur Namur–De la Savane.**



**Pour désenclaver le secteur**, le prolongement du boulevard Cavendish, qui sera prioritairement réservé au transport collectif, une passerelle sur Décarie vers la station De la Savane et des passages en transport collectif et actif, au nord et au sud à travers les voies ferrées, sont recommandés.

**Pour diminuer la congestion routière dans le secteur et mieux organiser le transport des marchandises**, il est proposé de connecter la ligne orange ouest au Réseau express métropolitain (REM), de réorganiser les services multimodaux aux stations de métro De la

Savane et Namur, de revoir l'organisation des activités de transport sur toutes les voies du secteur, d'introduire massivement des voies réservées aux autobus sur les voies de circulation et des pistes cyclables là où elles sont requises, et d'améliorer les aménagements le long de l'axe de Décarie.

**Pour atténuer la congestion sur le réseau autoroutier**, il est proposé d'améliorer la fonctionnalité du réseau supérieur dans un contexte où les nombreux déplacements, pour les personnes et les marchandises, proviennent de l'ensemble de la région. Il est donc proposé de ne pas mettre en œuvre d'interventions en transport qui auraient pour conséquence de diminuer la capacité de transit des autoroutes, de réviser la fonctionnalité des autoroutes 40 et 15 ainsi que de leurs voies de service à proximité du secteur, d'éliminer les quatre nœuds de congestion reconnus, de repenser, avec les entreprises, l'organisation du réseau de camionnage local et les horaires, de doter la région métropolitaine d'un réseau de voies réservées au transport collectif et de stationnements incitatifs en périphérie de l'île de Montréal afin de réduire la demande en auto solo et ainsi soulager la congestion sur les autoroutes 40 et 15.

**Pour enlever des raisons de se déplacer en auto**, une offre de logements accessibles et abordables avec services, à court terme, sur le **site de l'ancien hippodrome**, rapprocherait les lieux de résidence des lieux de travail et réduirait les déplacements en auto tout en facilitant l'usage du transport collectif et actif. L'engagement des entreprises à agir sur l'organisation du travail et les modes de transport employés ainsi que sur la logistique du transport des marchandises permettrait aussi de réduire le nombre des déplacements.

**Ces décisions associées à la mobilité doivent s'appuyer sur une vision d'ensemble d'un milieu de vie complet et connecté au cœur de la métropole, doté d'un environnement de qualité et de déplacements collectifs et actifs, au cœur de la mobilité. Cette vision est accompagnée de principes directeurs.** Ces derniers privilégient la création d'un lieu d'origine et de destination à usages mixtes et complémentaires, rapprochant les lieux de résidence et ceux de travail, limitant ainsi les déplacements en auto tout en visant un transfert modal ambitieux de l'auto vers les modes de transport collectif. Ils font appel à tous les partenaires concernés pour agir sur la mobilité.

**Le groupe de travail a examiné les huit projets immobiliers qui sont prévus dans le secteur Namur-De la Savane** au cours des 15 prochaines années. Il a tenté de déterminer certaines conditions propices à un développement harmonieux. Ces projets ajoutent 15 178 logements aux 17 170 existants et 2 750 000 pi<sup>2</sup> de commerces, de bureaux et de services. Il est recommandé de développer le site de l'ancien hippodrome en priorité, lorsque son accessibilité aura été améliorée. **Les problèmes de mobilité à régler demeurent au cœur de la stratégie de développement. La consultation publique et la concertation de toutes les parties prenantes, de la société civile et des experts, sont apparues comme essentielles et indissociables de la démarche.**

**Le promoteur du projet Royalmount a présenté un concept modifié** qui introduit la fonction résidentielle ainsi qu'un ensemble de mesures de mobilité active et de transport collectif, dont l'aménagement d'une passerelle. Il vise 38 % de déplacements en transport collectif. Il diminue de près de 44 % les « pieds carrés construits » (commerces, services et bureaux). Le concept met l'accent sur l'écovillage urbain avec ses services, ses parcs et ses milieux de vie, sur la mobilité active et durable ainsi que sur un développement carboneutre comprenant des îlots de fraîcheur. Le concept s'articule autour du pôle commercial, de la grande place, du boisé et du quartier de vie, construit en hauteur pour limiter l'empreinte au sol. Le promoteur a annoncé des activités de consultation pour l'été 2019 afin d'améliorer le concept. Le groupe de travail, tout en accueillant favorablement l'ajout de la fonction résidentielle, signale les efforts importants à faire pour atteindre une part de 38 % des déplacements en transport collectif. Il recommande de **s'entendre avec le promoteur** à propos de **sa contribution financière aux interventions en transport sous sa responsabilité et celle des différents partenaires concernés en plus de s'assurer qu'une entente sera signée, entre le promoteur et toutes les parties prenantes**, pour intégrer l'ensemble des décisions découlant des recommandations afin que cet engagement collectif assure la pérennité des actions.

**Les projets immobiliers ont des impacts globaux sur les déplacements qu'ils génèrent** et sur la forte congestion existante. Actuellement, 360 000 véhicules circulent sur le réseau supérieur (A40/A15) et ses voies de service, ce qui les congestionne de 6 h à 19 h. Le secteur Namur–De la Savane, lui aussi congestionné, génère 95 000 déplacements quotidiens, dont 17 % en transport collectif. S'y ajoutent 100 000 déplacements potentiels associés aux nouveaux projets et 94 000 pour le projet Royalmount. À titre d'exemple, diminuer la congestion de 15 %, c'est supprimer 54 000 déplacements sur les autoroutes et 14 250 déplacements dans le secteur. Pour maintenir ce même degré de congestion avec les développements prévus, il faut trouver à travers les mesures de transport proposées l'équivalent de 194 000 déplacements de plus à assumer autrement qu'en auto, soit un total d'environ 262 000 déplacements, ce qui est considérable. Les différentes mesures proposées de transport collectif, d'aménagement, de gestion de la demande et autres pourraient théoriquement offrir la capacité pour les recevoir si elles sont toutes implantées et si les citoyens les choisissent tel que cela est indiqué au chapitre 7. Des cibles quantifiées devraient être associées à chaque mesure proposée afin d'outiller les décideurs.

**Les travaux de planification du secteur Namur–De la Savane sont en cours depuis 2015. Il reste à développer un cadre de référence d'aménagement et de mobilité pour l'ensemble du secteur**, en concertation avec tous les partenaires. L'objectif est de **favoriser des aménagements mixtes** pour encourager les déplacements actifs et pour limiter l'usage de l'auto, et cela en tenant compte de la vocation industrielle principale du secteur. Il s'agit de **bâtir une planification intégrée et efficace avec ses phases de réalisation et la prise en considération des impacts**. Pour ce faire, un plan d'aménagement, un plan de mobilité intégré (réseau de circulation national, régional et local, modes de transport des personnes et des marchandises), un plan de concertation et de consultation à l'échelle du secteur et un plan de financement de toutes les actions devront être développés.

Les interventions proposées sont sous la responsabilité de différentes organisations et autorités publiques qui ont chacune des priorités et processus de décision qui lui sont propres. La **coordination des actions est importante. Il est proposé que** la ministre déléguée aux Transports et la mairesse de Montréal mettent en application un mécanisme engageant toutes les parties

concernées afin d'assurer la coordination du suivi des recommandations.

Les décisions concernant le développement urbain et la mobilité sont encadrées par des mécanismes différents. L'examen du processus de décision du projet Royalmount démontre que le projet a suivi toutes les étapes. Sa conformité aux règles d'urbanisme a été reconnue. Le plan de transport et les retombées en matière de mobilité dans ce secteur sensible n'ont pas été pris en considération dans la décision relative à la conformité, car il n'était pas obligatoire de le faire. D'où la recommandation **d'évaluer l'opportunité de modifier le cadre législatif ou réglementaire en vigueur pour favoriser une planification concertée et la prise en considération des retombées des projets de développement urbain, en particulier en matière de mobilité**.

**Le groupe de travail formule 13 recommandations, accompagnées de 35 actions.** Ces dernières doivent se concrétiser à court, moyen ou long terme. Les recommandations visent à remettre dans un ordre séquentiel logique les interventions à privilégier, et elles dépassent les frontières du secteur pour certaines d'entre elles en raison de l'origine régionale des déplacements sur les autoroutes et vers Namur.

**Les recommandations forment un tout cohérent et complémentaire** visant à réduire le volume des déplacements en auto et faciliter ainsi le fonctionnement des activités actuelles et le développement du secteur.

Les interventions en mobilité proposées n'ont pas pu être chiffrées, en termes de coût, dans le cadre des travaux du groupe de travail. Il appartient à chaque autorité ou organisation responsable des interventions de le faire, pour celles qui seront retenues. Cependant, ce sont des investissements importants qui permettront de mettre en œuvre les interventions essentielles à la requalification urbaine. **Il est recommandé de faire contribuer les promoteurs au financement des services et infrastructures de mobilité selon le principe du bénéficiaire-payeur.**



L'arrivée du projet Royalmount, à court terme, dans le secteur Namur–De La Savane impose un exercice de réflexion et de choix, *a posteriori*, pour trouver des solutions afin de réduire l'enclavement du secteur et la congestion actuelle sur le réseau routier et les autoroutes limitrophes. Tout en tenant compte de l'importante vocation industrielle existante, les principes des écoquartiers denses prônant l'intensification des activités urbaines à échelle humaine et durable, selon l'approche TOD, et encourageant le transport collectif et actif pourraient servir de base aux règles communes et cohérentes des futurs projets. Le défi de la mobilité demeure cependant considérable et nécessite de consentir des efforts importants à court terme.

## 2. Mandat du groupe de travail

Le groupe de travail Namur–De la Savane a été créé, le 6 mars 2019, par la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, madame Chantal Rouleau, et par la mairesse de Montréal et présidente du conseil d'agglomération de Montréal, madame Valérie Plante, dans la foulée des recommandations de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation du conseil d'agglomération de Montréal, à la suite de la consultation publique sur le projet Royalmount.

Il a pour mandat de proposer des solutions, à court, moyen et long terme, qui permettraient d'améliorer les conditions de la circulation sur les autoroutes 15 et 40 de même que la circulation locale, ainsi que d'aménager de nouveaux milieux de vie dans le secteur Namur–De la Savane, y inclus le site du projet Royalmount, répondant ainsi aux objectifs de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la région métropolitaine. Les recommandations doivent s'appuyer sur une vision du développement du secteur Namur–De la Savane et être accompagnées d'un plan d'action et de suivi.

## 3. Méthodologie

Le groupe de travail mandaté est constitué de représentants du ministère des Transports (MTQ), du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), de la Ville de Montréal, de la Ville de Mont-Royal, de l'Association des municipalités de banlieue (AMB), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Société de transport de Montréal (STM). Il est présidé par madame Florence Junca Adenot, professeure associée en études urbaines et touristiques et directrice du Forum Urba 2015 à l'Université du Québec à Montréal (UQAM).

Il s'est doté, pour les fins du mandat, d'un comité directeur et d'un comité technique dont les membres viennent des organisations partenaires. La liste est jointe en annexe I.





Figure 1 : Localisation du secteur Namur-De la Savane, source : Ville de Montréal

Le travail d'analyse et de formulation des recommandations a porté sur le secteur Namur–De la Savane, un secteur stratégique désigné par le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal. Il importe de rappeler que la portée de certaines recommandations dépasse l'échelle du secteur, puisque l'enjeu de la mobilité est présent également à l'échelle supralocale et sur un territoire plus large.

Le travail a aussi été effectué à partir des études et des documents existants, dont la liste est jointe en annexe II, et d'un plan de travail en quatre étapes, dont les résultats se reflètent dans le rapport.

Depuis une quinzaine d'années, diverses opérations de planification relatives à des portions du secteur Namur–De la Savane se sont déroulées. Parmi les principales et les plus récentes, mentionnons :

- la consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le projet Le Triangle, en 2009;
- la démarche de concertation pour la mise en valeur du site de l'ancien hippodrome en 2012;
- la démarche de planification du secteur Namur–De la Savane, réunissant les villes et les arrondissements concernés, dans la foulée de l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, en 2015;
- la démarche de conception, selon les principes TOD, d'une réorganisation des abords de la station de métro Namur, dans le cadre des projets de démonstration entrepris par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), réunissant les partenaires publics en aménagement et en transport, en 2015;
- l'élaboration et l'adoption en 2017 d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) par la Ville de Mont-Royal dans le cadre du projet Royalmount.



À cet égard, à la suite de l'annonce publique du projet Royalmount par son promoteur, la Commission sur le développement économique et urbain et de l'habitation du conseil d'agglomération de Montréal a été mandatée par le conseil municipal de la Ville de Montréal pour tenir une consultation publique portant sur les impacts du projet immobilier. La consultation publique, qui s'est tenue en novembre 2018, et dans le cadre de laquelle 34 mémoires ont été présentés, s'est conclue par le dépôt du rapport de consultation et des recommandations en février 2019. Ce document ainsi que le dossier de consultation produit par la Ville de Montréal de même que les mémoires ont également été consultés.

Rappelons que le principal enjeu dans le secteur a trait aux conditions de déplacement particulièrement difficiles. La Ville de Montréal avait d'ailleurs commandé une étude à AECOM dans le cadre de la démarche de planification du secteur Namur–De la Savane, en 2017, pour établir les besoins et les pistes de solution en matière de déplacements dans le secteur. De plus, une autre étude a été commandée à WSP Canada, en 2018, par le promoteur du projet Royalmount pour analyser les conséquences du projet sur les déplacements. Ces deux études ont également été consultées.

Les projets immobiliers prévus dans le secteur Namur–De la Savane ont été documentés et présentés par le comité technique établi par le groupe de travail. Les dirigeants du projet Royalmount, accompagnés de leur consultant en transport, WSP Canada, ont quant à eux présenté leur projet révisé et ses retombées aux membres du comité directeur.

À partir de la documentation et des analyses réalisées, le comité directeur a procédé au diagnostic de la situation actuelle en matière d'aménagement et de mobilité du secteur Namur–De la Savane, et des deux autoroutes qui le longent, afin de produire des recommandations visant à améliorer la mobilité pour consolider les activités actuelles. Il a ensuite évalué les conséquences sur les déplacements des nouveaux projets de développement, y compris celui de Royalmount, et fait des recommandations sur les conditions qui doivent encadrer les développements projetés.

Compte tenu du fort potentiel de développement que présente le secteur, le comité directeur s'est aussi posé des questions sur la prise en considération dans les choix d'aménagement et de développement du secteur,

des orientations, objectifs, principes et mécanismes adoptés dans la Politique sur la mobilité durable (PMD), dans la Loi sur la qualité de l'environnement, dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, dans la Loi concernant le Boulevard métropolitain (1961), dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT), dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Le rapport propose des renforcements à la prise en considération des objectifs de ces documents dans les choix associés au développement urbain.

La concrétisation du projet Royalmount, à court terme, dans le secteur Namur–De La Savane, a imposé un exercice de réflexion, de diagnostic du secteur et de recherche de solutions *a posteriori*, alors qu'il aurait dû être fait avant d'autoriser des développements importants.

L'analyse a aussi mis en évidence les conditions de gouvernance, de financement et de concertation nécessaires pour encadrer les interventions proposées.

Cet exercice de réflexion est aussi l'occasion de recommander des actions qui pourraient être utiles pour la planification urbaine, en s'inspirant du cas type de Namur–De la Savane.

## 4. Recommandations mises en perspective

**Rappelons que l'enjeu principal des recommandations est d'améliorer la situation du secteur en termes de mobilité et d'accessibilité afin de consolider les activités actuelles et d'établir les conditions requises pour que les projets immobiliers y soient facilités.**

Les recommandations du groupe de travail visent à remettre dans un ordre séquentiel logique les interventions à privilégier pour résoudre ou réduire les problèmes de mobilité soulevés dans les diagnostics et à établir les conditions nécessaires pour que le secteur Namur–De la Savane soit consolidé et puisse se développer.

Par contre, les déplacements en auto sur les autoroutes 40 et 15 et vers le secteur Namur–De la Savane proviennent des différentes parties de la région

métropolitaine. Pour les réduire au profit du transport collectif, il est nécessaire de prévoir aussi des mesures régionales de transport collectif. Ce qui conduit à des recommandations dépassant le simple cadre géographique du secteur.

Le diagnostic montre clairement qu'il faut, en premier, désenclaver le secteur dans la mesure du possible, et renforcer vigoureusement l'offre en transport collectif afin d'améliorer l'accessibilité et de diminuer le volume des déplacements en automobile ainsi que la congestion. **Des cibles quantifiées devraient être associées aux mesures proposées** afin de tenter de tenir compte de leur incidence sur la réduction des déplacements en auto, d'assurer le suivi et d'outiller les décideurs dans leurs choix en matière de développement.



Pour être efficaces, les interventions en mobilité devraient être appuyées par une vision du développement du secteur qui tiendrait compte des usages à privilégier compte tenu des contraintes, d'un plan de mobilité durable intégré pour le transport des personnes et des marchandises de même que par des projets qui incorporent les objectifs environnementaux, les objectifs de requalification urbaine et les objectifs de concertation de toutes les parties concernées.

Les responsables publics et privés des interventions retenues auront à trouver le financement nécessaire, et les interventions devront être échelonnées dans le temps.

Les recommandations forment un tout cohérent et complémentaire pour réduire fortement le volume des déplacements en auto et faciliter ainsi le déroulement des activités actuelles et le développement du secteur

Namur-De la Savane. Le projet Royalmount est en processus de réalisation. Il peut lui-même évoluer pour s'adapter à la vision d'ensemble et aux contraintes reconnues, car son succès dépend des fonctions choisies et de l'efficacité des mesures de mobilité à mettre en application pour permettre l'accès au secteur et à son site, et espérer atteindre les 38 % de déplacements en transport collectif qu'il vise. Le processus de consultation qu'il a prévu pour l'été 2019 y contribuera positivement.

Les recommandations concernent des projets sous la responsabilité de différentes organisations et autorités publiques qui ont chacune des priorités et processus de décision qui lui sont propres. La coordination de l'ensemble des opérations et le financement des différentes interventions dans le secteur, ainsi que leur harmonisation avec les priorités de chaque intervenant, sont donc nécessaires pour que les recommandations se concrétisent.

## 5. Diagnostic général du secteur Namur–De la Savane : état des lieux et recommandations

Avant de procéder à l'examen des impacts des projets immobiliers prévus dans le secteur, cela inclus le projet Royalmount, le groupe de travail a examiné l'état des lieux, posé un diagnostic sur les enjeux de mobilité et recommandé des actions afin d'améliorer la situation.

### 5.1. Un fort enclavement générant des difficultés d'accès

Situé au carrefour des autoroutes 15 et 40, traversé par deux corridors ferroviaires et servi par deux stations de métro peu accessibles, ce vaste secteur de la ville comprend le site de l'ancien hippodrome, les abords de l'autoroute Décarie, le projet Le Triangle, une frange urbaine, principalement industrielle, de Saint-Laurent et de Mont-Royal, la Cité scientifique, des zones de développement contiguës au nord de l'A40, l'immense portion de la gare de triage du Canadien Pacifique (CP) ainsi qu'un secteur résidentiel de Côte-Saint-Luc, dans l'axe de Cavendish.

Le territoire Namur–De la Savane, d’une superficie de 7 km<sup>2</sup>, est enclavé et difficilement accessible. Il est délimité à l’ouest par le boulevard Cavendish et la cour de triage du CP, au sud par la voie ferrée du CP, cela inclut le Carré Décarie et le projet Westbury, à l’est par l’A15 et par la frange urbaine située à l’est de l’autoroute 15, et au nord par l’A40 et la voie ferrée du Canadien national (CN).

À l’ouest de l’autoroute Décarie, le secteur Namur–De la Savane est entouré de voies ferrées, sans passage pour les franchir. Le projet de prolongement du boulevard Cavendish pourrait relier entre eux les axes Cavendish Nord (arrondissement Saint-Laurent), Cavendish Sud (Côte-Saint-Luc), Jean-Talon Ouest (arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et Royalmount (Mont-Royal). Sa réalisation permettra de mieux structurer le réseau routier artériel du secteur et contribuera à son désenclavement. Le nouvel aménagement proposera un parcours

facultatif pour les déplacements de nature locale entre les villes et les arrondissements du secteur, qui pourraient atteindre plus de 30 000 déplacements quotidiennement. Une voie réservée aux autobus, aux taxis et aux vélos permettrait une transition importante des déplacements en auto vers des déplacements en transport collectif.

Comme le projet de prolongement du boulevard Cavendish nécessite la traversée d’infrastructures ferroviaires des compagnies CP et CN, sa réalisation est conditionnelle à la conclusion d’ententes à ce sujet entre la Ville de Montréal et les compagnies ferroviaires.

**Le secteur Namur–De la Savane est donc fortement enclavé géographiquement par des infrastructures difficilement traversables qui limitent son accessibilité, cette dernière étant la condition préalable au développement du secteur.**

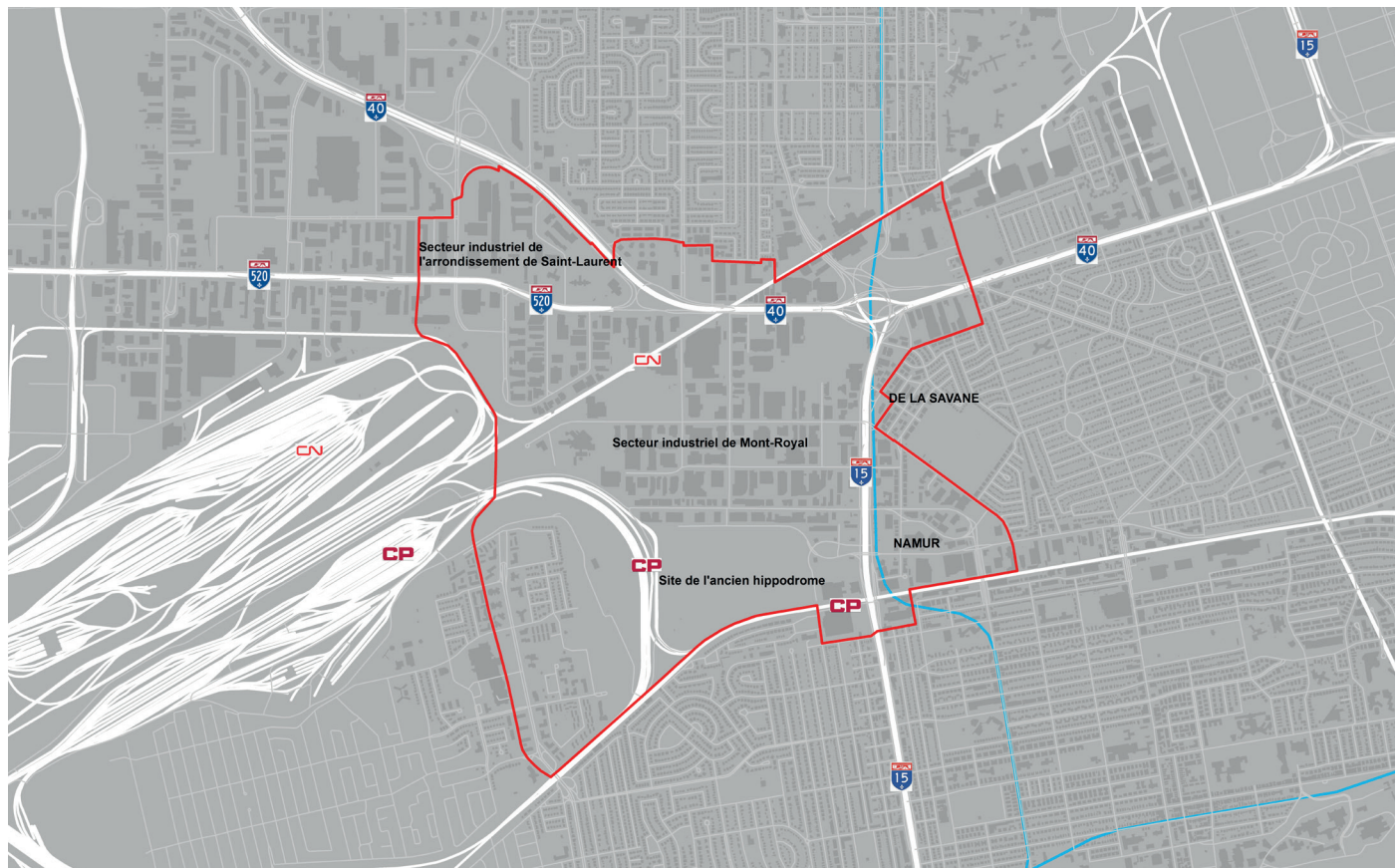


Figure 2 : Enclavement du secteur, source : Ville de Montréal



## Recommandation 1. Désenclaver le secteur afin d'en améliorer l'accessibilité tout en limitant les déplacements en auto

**Action 1.1.** À l'ouest, prolonger le boulevard Cavendish vers l'avenue Royalmount et vers la rue Jean-Talon pour améliorer la desserte est-ouest et nord-sud en y installant, en priorité, une voie réservée aux autobus et taxis ainsi qu'un aménagement cyclable. Cette voie pourrait migrer dans le temps, selon son succès, vers un mode plus structurant. Pour ce faire, conclure les ententes avec le CP.

**Action 1.2.** À l'est, construire une passerelle pour les modes de transport actif au-dessus du boulevard Décarie, à partir du projet Royalmount jusqu'à la station de métro De la Savane. Prévoir des terminus multimodaux à l'est et à l'ouest de la passerelle, avec des espaces d'accueil suffisants pour les lignes d'autobus.

**Action 1.3.** Au nord, évaluer la faisabilité de créer une ouverture entre Mont-Royal et l'arrondissement Saint-Laurent pour une voie réservée au transport collectif et actif à un croisement de la voie ferrée du CN à déterminer.

**Action 1.4.** Au sud, implanter, avec le développement du site de l'ancien hippodrome, des ouvertures à travers la voie du CP, à l'avenue Clanranald (entente à conclure avec le CP), et vers l'ouest via le boulevard Cavendish.



Figure 3 : Désenclavement du secteur, source : Ville de Montréal



## 5.2. Une circulation congestionnée par des autos et des camions

Localisé à la croisée de deux autoroutes importantes à l'échelle métropolitaine, voire régionale, le secteur accueille principalement des activités industrielles et commerciales. Il dispose de sites à fort potentiel de requalification urbaine.

Le long des autoroutes, des secteurs à composante résidentielle, des zones en développement et les zones industrielles de Saint-Laurent et de Mont-Royal dépendent, pour y accéder, de leurs interfaces avec les autoroutes. Le secteur est bordé par des zones résidentielles.

Le territoire est accessible principalement en auto et très congestionné dans ses voies d'accès et sur son territoire. Il est donc soumis à une double congestion.

Le nombre des déplacements sur les autoroutes 40 et 15 et leurs voies de desserte s'élève à 360 000 autos et camions quotidiennement, ce qui se traduit par une congestion 13 heures par jour (6 h à 19 h). Cela fait du nœud A15–A40 le point le plus congestionné de la région métropolitaine. Les enquêtes origine-destination montrent que 60 % des déplacements dans l'échangeur (réseau supérieur) sont internes à l'île de Montréal et que 25 % des déplacements sont faits dans un rayon de 7 kilomètres de l'échangeur.

Le camionnage occupe une place importante sur les autoroutes (10 à 14 %, selon les heures de la journée), avec comme pôles générateurs principaux les arrondissements Saint-Laurent–Dorval, Anjou–Saint-Léonard et l'axe des boulevards Saint-Denis–Saint-Laurent. La congestion sur le réseau supérieur alimente la congestion dans le secteur. Ce dernier reçoit une circulation de transit qui s'ajoute aux déplacements requis par les activités sur ce territoire.

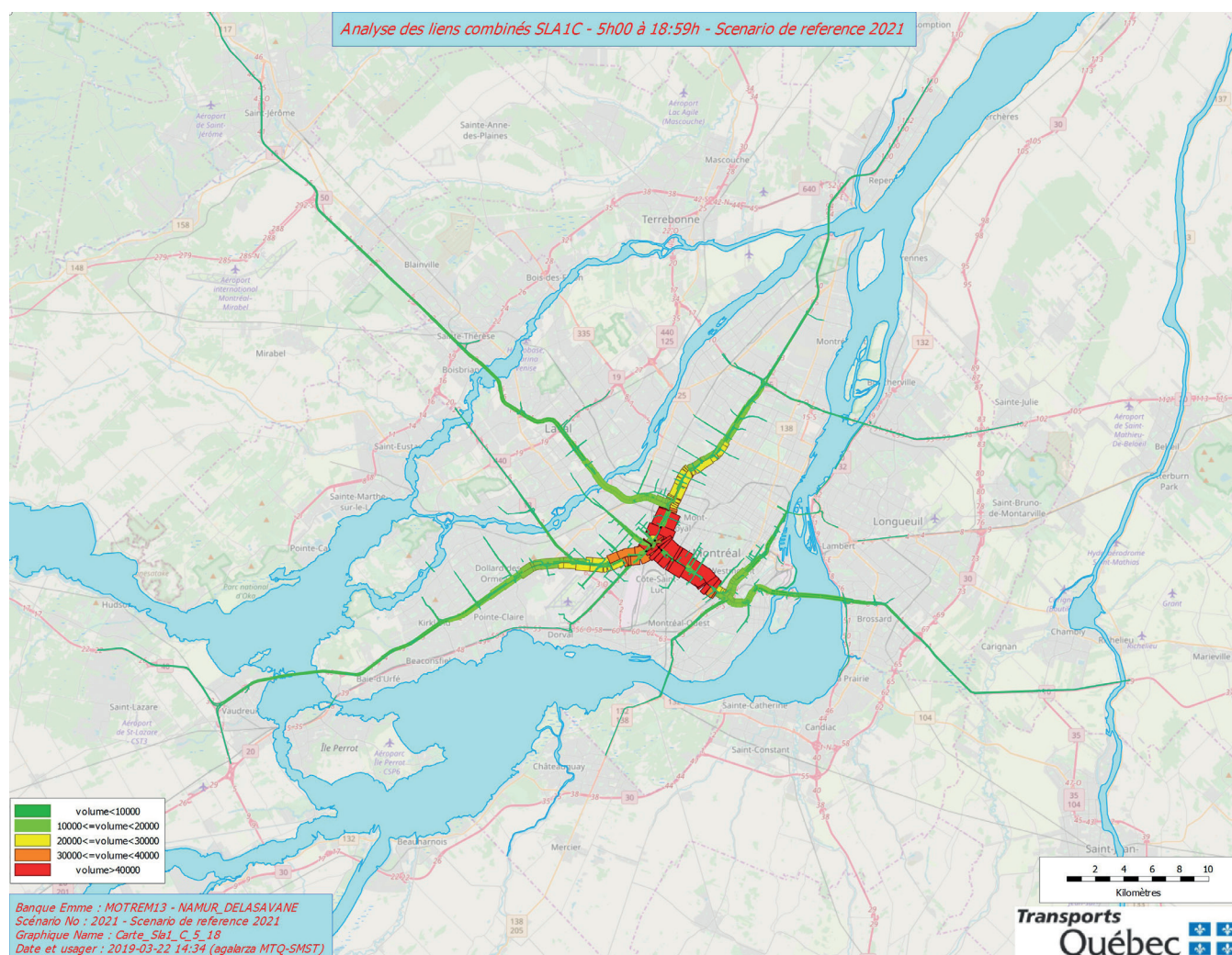


Figure 4 : Débits véhiculaires quotidiens dans l'échangeur Décarie entre 5 h et 19 h, source : ministère des Transports

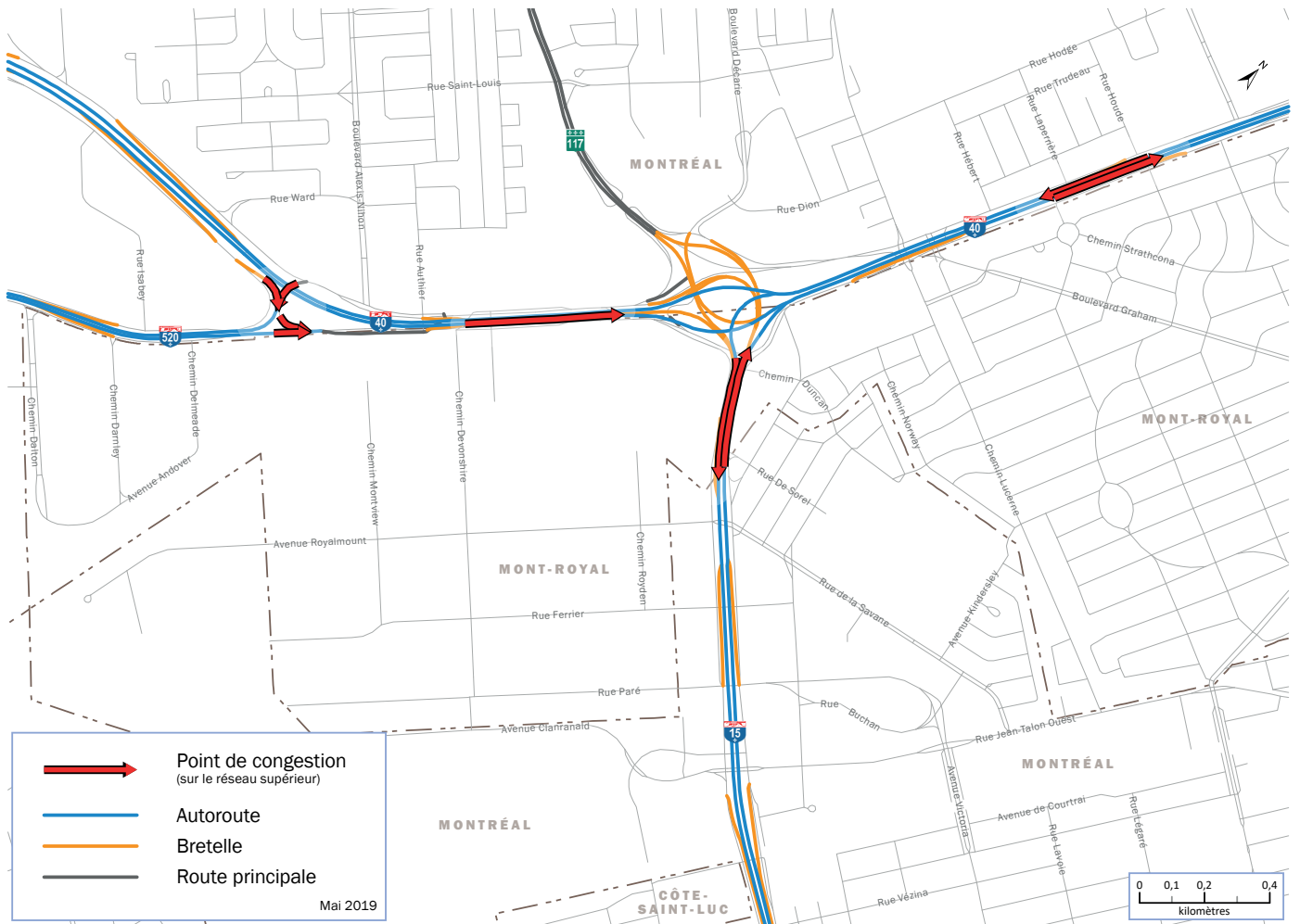


Figure 5 : Points de congestion, source : ministère des Transports

Par ailleurs, 95 000 déplacements par jour sont générés par le secteur Namur–De la Savane (source AECOM). Quatre fois plus de déplacements se dirigent, le matin, vers les lieux de travail du secteur (majoritairement en provenance du centre-ville et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) que pour en sortir, dont 17 % des déplacements en transport collectif, un taux très bas qui pourrait être plus élevé compte tenu du caractère central du secteur et de la présence de deux stations de métro. Cette situation ne facilite pas l’embauche, l’attraction de nouvelles entreprises et le développement du secteur.

Les projets immobiliers du secteur Namur–De la Savane pourraient ajouter 194 000 déplacements, tel que précisé au chapitre 6, aux 95 000 déplacements actuellement générés dans le secteur. Ce dernier est enclavé et son accès fortement tributaire de l’échangeur Décarie et de ses voies de service déjà

fortement congestionnés, où circulent 360 000 véhicules quotidiennement. Si rien n’est fait, l’ajout de déplacements se traduira par d’importants débordements de la circulation sur les réseaux routiers limitrophes et par un allongement des temps de parcours pour atteindre le centre de Montréal.





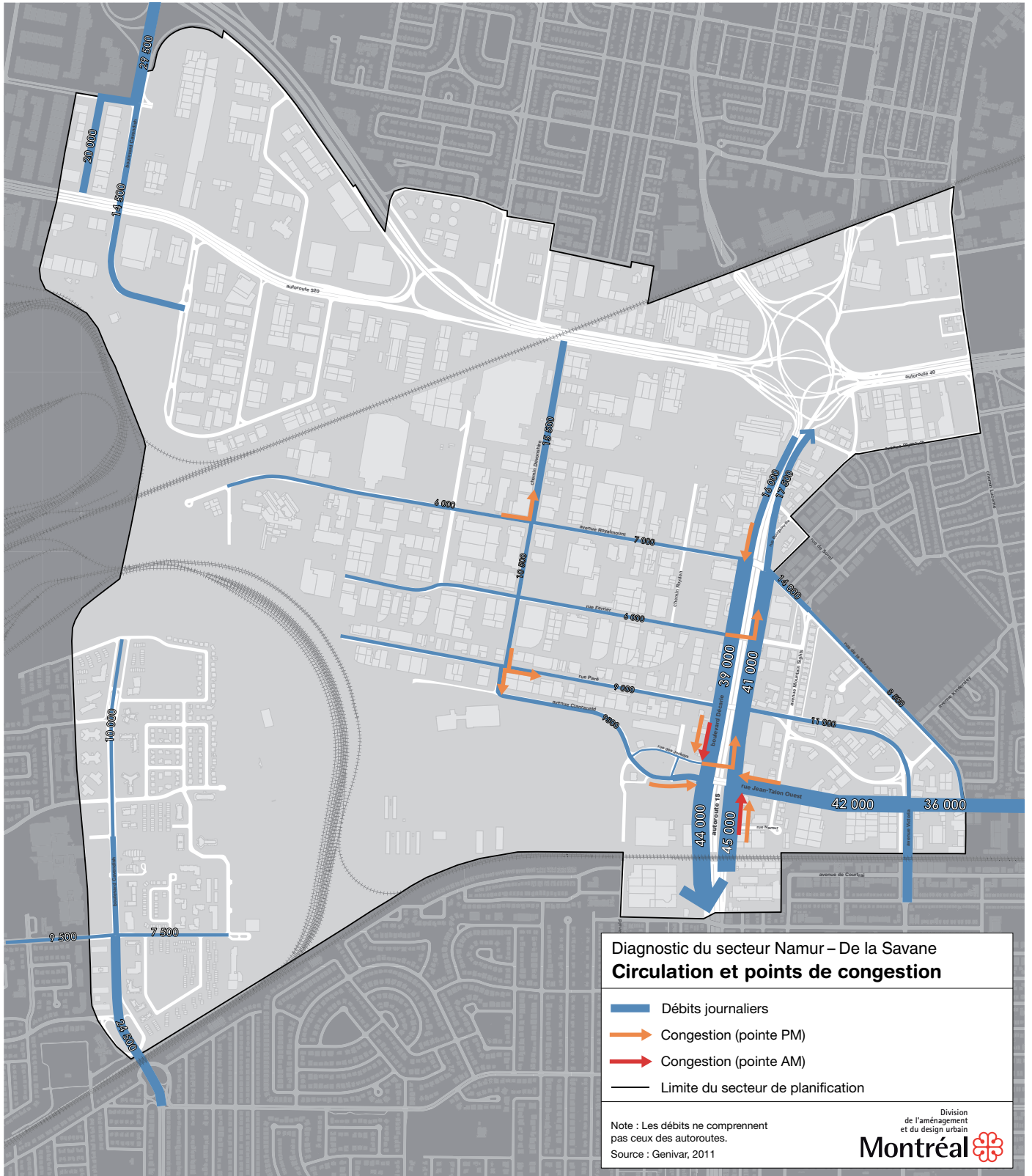


Figure 6 : Débits véhiculaires sur le réseau municipal, source : Ville de Montréal

Hormis pour les zones résidentielles en périphérie, les rues du secteur ne présentent pratiquement aucune restriction à la circulation des camions lourds qui représentent 4 551 camions-remorques et monoblocs quotidiennement, selon le comptage de 2017. Ils sont interdits sur le territoire de Côte-Saint-Luc.

Le stationnement est un casse-tête important sur tout le territoire et il est soumis à une réglementation complexe et différente d'un sous-secteur à l'autre.

Le transport collectif est peu utilisé malgré la présence, depuis 30 ans, des stations de métro De la Savane et Namur, parmi les moins fréquentées du réseau, et à l'extérieur de la ligne de Deux-Montagnes (qui sera remplacée par le REM) ainsi que du train de Saint-Jérôme. Les principales raisons sont liées à l'absence de connexions entre ces trois réseaux, l'absence de liaisons entre ces réseaux et le secteur et le peu de services de transport par autobus à l'intérieur du secteur et entre ses sous-secteurs.

La branche ouest de la ligne orange a un potentiel d'accueil additionnel important. Pour la pointe du matin, soit de 6 h 30 à 9 h 30, la capacité résiduelle est d'environ 46 % pour 24 000 déplacements en

direction est. Pour une journée complète de semaine, la capacité résiduelle est de 68 %, environ 180 000 déplacements en direction est (données de 2018). On pourrait doubler ces déplacements potentiels en ajoutant les déplacements en direction ouest, mais comme l'information sur la provenance des personnes qui s'y dirigent n'est pas disponible, il est difficile de confirmer la capacité résiduelle.

La station De la Savane, l'avant-dernière du réseau de métro quant à sa fréquentation, avec ses 3 600 passagers quotidiennement (enquête origine-destination 2013), présente donc un très fort potentiel d'accueil de nouveaux passagers.

Les transports actifs ne sont pas développés dans le secteur compte tenu de la configuration des lieux, de l'accessibilité limitée pour les vélos et de l'aspect non sécuritaire des lieux. Le réseau cyclable est inexistant. La marche y est peu pratiquée pour les mêmes raisons, auxquelles s'ajoutent les nombreuses barrières physiques, les traverses larges et longues avec une circulation dense, l'absence de feux de circulation pour les piétons et les vélos ainsi que le manque de trottoirs.

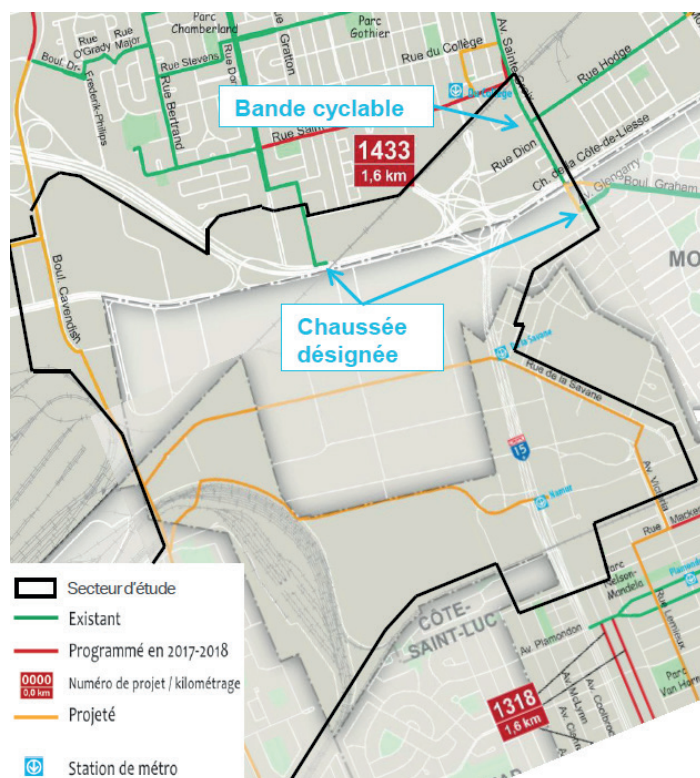


Figure 7 : Réseau cyclable du secteur, source : Ville de Montréal



Le secteur Namur–De la Savane est un territoire, actuellement et avant tout développement additionnel, soumis à une forte congestion obéissant à deux dynamiques : celle sur les autoroutes qui le bordent, y compris sur les voies de service, qui reçoivent des autos et des camions en provenance de toute la région; et celle générée par les activités du secteur à laquelle s’ajoute la circulation de transit. Les deux dynamiques sont fortement alimentées par une grande quantité de camions qui circulent aux mêmes heures que les navetteurs. Les solutions passent par la forte réduction du nombre des déplacements en auto et la réorganisation des usages sur les différentes voies de circulation. Le rapport d’AECOM de 2018 peut servir de base pour le choix des mesures.

À court terme, les recommandations visent à adopter et implanter les conditions nécessaires pour améliorer l’accessibilité au secteur, autrement qu’en auto, qui sont préalables à tout développement.

## **Recommandation 2. Viser la diminution de la congestion routière dans le secteur en misant sur le transport collectif et sur une meilleure organisation du transport des marchandises**

**Action 2.1.** Augmenter l’usage de la ligne orange ouest du métro en raccordant le métro au REM entre la station de métro Côte-Vertu et la gare Bois-Franc, et en réorganisant les services aux stations de métro De La Savane et Namur. Cette action est prioritaire et devrait s’enclencher à court terme compte tenu de son effet important sur l’utilisation des modes de transport collectif, sur la connectivité du secteur à l’aéroport et à l’ouest de Montréal, et sur un allègement de la pression sur le REM.

**Action 2.2.** Revoir l’offre de service par autobus et voies réservées, à court terme, sur tous les axes est-ouest et nord-sud du secteur pour connecter prioritairement les sites du secteur entre eux, avec l’extérieur et avec les stations de métro et les gares, et en réorganisant les services aux stations De La Savane et Namur.

**Action 2.3.** Hiérarchiser les usages de transport (personnes et marchandises) et du stationnement sur chaque axe est-ouest et nord-sud ainsi que sur les nouveaux axes qui pourraient être ouverts ou complétés afin de donner un ordre de priorité aux usages, de rationaliser leur utilisation, de rendre cohérentes leurs règles d’utilisation et d’atténuer la congestion.

**Action 2.4.** Améliorer l’aménagement le long de l’axe de Décarie et réaménager les abords de la station Namur pour en faire une station multimodale locale afin d’en améliorer l’accessibilité, la sécurité et la convivialité.

**Action 2.5.** Dessiner le réseau de pistes cyclables et les améliorations apportées aux voies piétonnes sur l’ensemble du secteur et connecter les dessertes stratégiques prioritaires.

**Action 2.6.** Évaluer l’opportunité d’ajouter, à moyen terme, deux gares pour le train de Saint-Jérôme à Clanranald et à Côte-Saint-Luc.

**Action 2.7.** Envisager, à moyen terme, de prolonger la ligne orange du métro jusqu’à Laval afin d’offrir aux citoyens la possibilité d’utiliser le transport collectif vers Namur et l’arrondissement Saint-Laurent tout en allégeant la congestion de la ligne orange est.



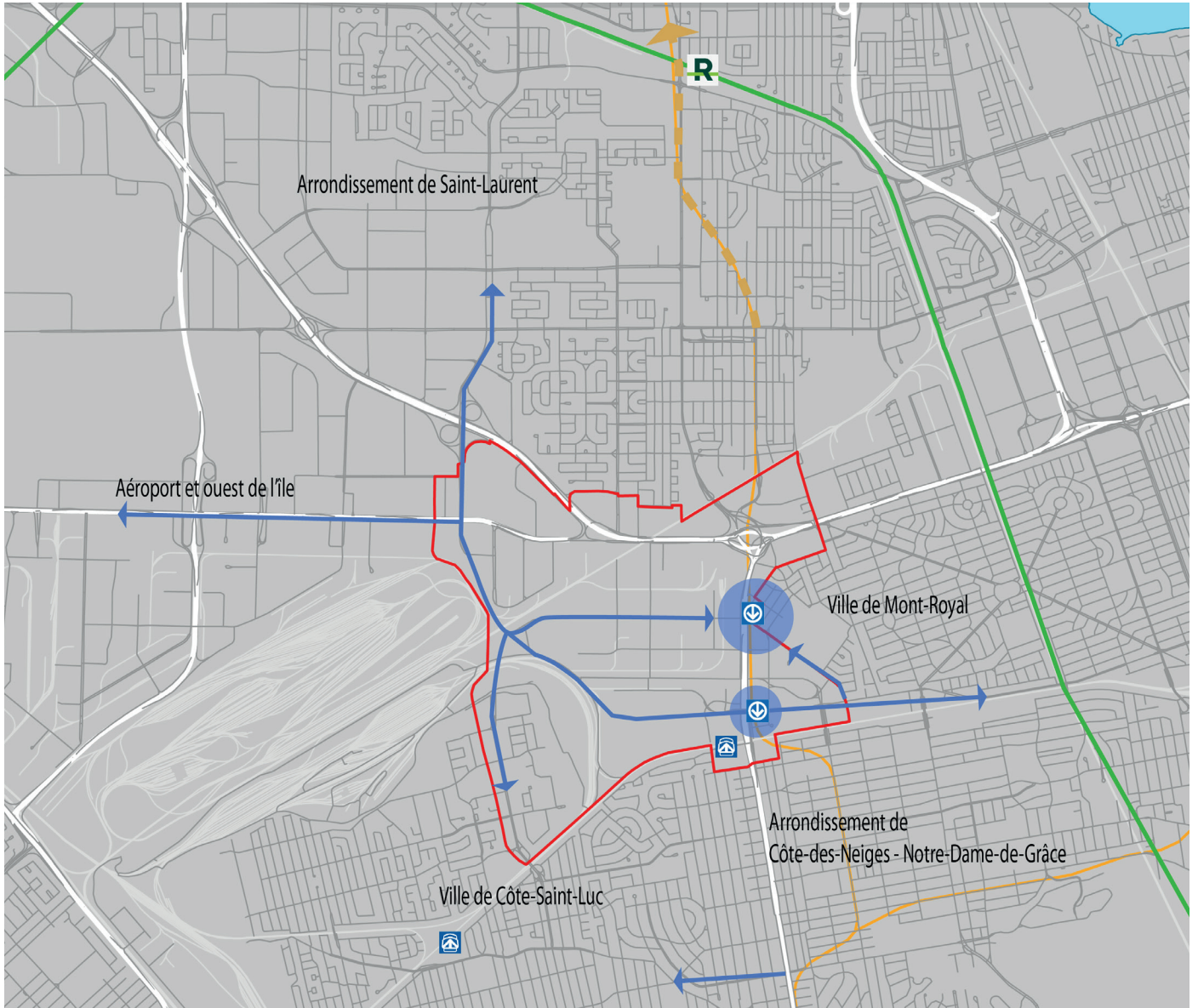


Figure 8 : Pistes de solution en transport collectif à l'échelle du secteur élargi, source : Ville de Montréal

### **Recommandation 3. Améliorer la fonctionnalité sur le réseau supérieur dans un contexte d'importants déplacements en auto et pour les marchandises qui proviennent de l'ensemble de la région**

**Action 3.1. Préserver la fonction de transit des autoroutes 15 et 40** et éviter toute mesure qui aurait pour conséquence de diminuer cette capacité.

**Action 3.2. Réviser la fonctionnalité de l'A-40 et de ses voies de service** depuis l'échangeur Acadie jusqu'à l'échangeur Côte-de-Liesse, notamment en ce qui a trait à la gestion des voies et des entrées et sorties – mieux gérer les entrecroisements, les connexions au réseau municipal et les nœuds.

**Action 3.3. Rendre plus fonctionnelles l'autoroute Décarie et ses voies de service depuis l'échangeur Turcot jusqu'à l'échangeur Décarie** en ce qui a trait à la localisation des entrées-sorties, aux zones d'entrecroisement, aux goulots d'étranglement et aux interfaces avec le réseau municipal.

**Action 3.4. Assurer une meilleure efficacité du transit entre l'A-15 et Décarie** (mouvements de l'A-15 à Décarie entre les échangeurs Acadie et Décarie), notamment en évaluant l'applicabilité de mesures de remplacement pour éliminer les quatre nœuds de congestion reconnus.

**Action 3.5. Repenser l'organisation du réseau de camionnage local** et les horaires avec les entreprises de transport de marchandises et avec les entreprises clientes.

**Action 3.6. Agir sur la demande de transport des personnes** en dotant la région métropolitaine d'un réseau de voies réservées au transport collectif sur le réseau supérieur et artériel en périphérie de l'île de Montréal, y inclus des stationnements incitatifs, afin d'offrir une option de remplacement intéressante aux usagers de l'auto solo et de contribuer ainsi à décongestionner les autoroutes 40 et 15 en réduisant la demande.

### **5.3. Des usages à mieux intégrer sur le territoire**

Le secteur Namur–De la Savane se présente comme la tête-de-pont du pôle économique de l'ouest de l'île de Montréal. La vocation industrielle est fortement présente et elle définit le paysage du secteur. Les commerces, les bureaux et les services occupent 20 000 000 pi<sup>2</sup>. Au total, 30 000 emplois, dont 8 sur 10 dans le secteur tertiaire, sont à proximité de la zone industrielle de Saint-Laurent avec ses 110 000 emplois, deuxième centre en importance dans la région de Montréal. Par contre, seulement 17 170 personnes résident dans le secteur : 4 565 à Saint-Laurent, 3 555 autour de Décarie et 9 050 à Côte-Saint-Luc – majoritairement des aînés et des personnes seules. Les revenus y sont au-dessus de la moyenne. Cela signifie que les travailleurs ne résident pas, ou peu, dans le secteur Namur–De la Savane. Ils doivent donc s'y rendre depuis différents lieux de la région métropolitaine, en auto principalement ou laborieusement en transport collectif.

Le secteur est aussi un lieu de destination commerciale et de loisirs pour 20 % de ses visiteurs.

De vastes terrains sont disponibles pour de la requalification urbaine. Il faudra concilier la vocation industrielle qui évolue et les autres usages potentiels tout en tenant compte des contraintes du secteur, de la pénurie d'espaces verts et des différentes nuisances.

**Un des constats est une inadéquation entre l'offre et les besoins de logements à proximité des lieux de travail et correspondant aux moyens financiers des catégories d'employés du secteur Namur–De la Savane – et, de façon plus large, à proximité des secteurs limitrophes de l'arrondissement de Saint-Laurent. Cette inadéquation génère des déplacements principalement en auto. Ces derniers pourraient être réduits par une meilleure offre de logements abordables, diversifiés, accompagnée de services de proximité et d'un milieu de vie attrayant. Cette stratégie stimulerait aussi l'usage du transport collectif et du transport actif de même que le covoiturage et l'autopartage.**



## **Recommandation 4. Développer une offre de logements adaptée aux besoins des employés avec des services de proximité et des parcs et une offre de conditions de travail permettant d’agir sur les besoins en matière de transport**

**Action 4.1. Développer prioritairement et à court terme une offre de logements accessibles et abordables avec services, notamment sur le site de l’ancien hippodrome**, en rapprochant les lieux de résidence des lieux de travail afin de réduire les déplacements en auto et de faciliter l’usage du transport collectif et actif.

**Action 4.2. Développer avec les entreprises des scénarios permettant de modifier les déplacements des travailleurs et travailleuses et les modes utilisés.** Par exemple, il serait judicieux de concevoir et d’appliquer des plans de gestion des déplacements, des programmes employeurs, des horaires variables, de favoriser le travail à distance, la gestion de la demande, la détermination des conditions qui amènent les personnes à s’établir à proximité de leur travail. Des pistes de solution pour améliorer le transport des marchandises (horaires de livraison, petits véhicules, pôles logistiques) pourraient aussi être explorées.

### **5.4. Namur–De la Savane, un secteur prioritaire de développement sur l’île de Montréal**

Le secteur Namur–De la Savane représente un des six secteurs prioritaires à transformer, désignés par le Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération de Montréal adopté en 2015. Les cinq autres sont : le Havre-Bonaventure–Pont Champlain, Turcot-Lachine Est, Anjou, L’Assomption, accès à l’aéroport–Côte de Liesse.

Le secteur est le pivot entre le pôle de l’ouest et le pôle du centre. Il est à vocation principalement économique et industrielle, en mutation. Son potentiel est mal exploité, principalement en raison des barrières physiques qui défavorisent la venue de nouvelles entreprises et la diversification des activités.

Namur–De la Savane est doté d’un paysage singulier, caractérisé par les îlots de chaleur et des places de stationnement, avec un fort potentiel de verdissement. Il est localisé à proximité de l’aéroport, des voies

autoroutières, du métro et de deux lignes de train de banlieue. Le transport des marchandises bénéficie de l’activité de deux transporteurs ferroviaires. Il dispose d’une importante capacité d’accueil pour de nouvelles constructions, notamment aux abords des stations de métro sous-utilisées.

Depuis 2015, la Ville de Montréal conduit une démarche de planification avec les deux arrondissements et les deux villes reconstituées concernées. Un seul secteur de planification avec huit composantes, correspondant à des réalités différentes, a été abordé. Toutes les contraintes et tous les potentiels ont été répertoriés. Les usages choisis pour y être développés devraient être complémentaires aux fonctions des arrondissements et des villes voisines afin de créer de la valeur et non pour la déplacer, tout en respectant l’équilibre avec le centre-ville de Montréal, à renforcer.

La démarche de planification conduite par la Ville de Montréal a permis de formuler des orientations préliminaires pour guider la requalification du secteur. Cependant, il n’y a pas, actuellement, de plan d’ensemble concerté traduisant ces orientations. Ce plan de développement et de mise en valeur de l’ensemble du secteur, intégrant les différentes dimensions de l’aménagement, les usages à privilégier et leur incidence, les plans de mobilité intégrés pour tous les modes et pour tous les réseaux de circulation avec des objectifs de transfert modal et de réduction des gaz à effet de serre (GES) ainsi que les services et commerces de proximité à prévoir, permettrait de coordonner et d’orienter les décisions à prendre.

Ce secteur prioritaire est tributaire, pour se développer, de l’implantation de solutions de mobilité susceptibles de répondre aux contraintes reconnues, en particulier les contraintes d’enclavement et de congestion routière.

**Une vision et un plan d’ensemble des usages et de la mobilité, avec des objectifs clairs et une stratégie pour réduire le nombre des déplacements en auto, sont le socle de sa requalification urbaine, de la densification du cadre bâti dans une perspective de développement durable et d’innovation. Ils devraient être approuvés par les différentes autorités et parties prenantes après consultation des acteurs concernés.**

## **Recommandation 5. Proposer, à court terme, une vision d'ensemble de la mobilité à partager par tous les partenaires concernés, comme base de développement du secteur Namur–De la Savane, et les conditions pour la rendre possible**

### **5.1. Une vision globale : se projeter**

- Un milieu de vie complet et connecté au cœur de la métropole : un carrefour stratégique grâce à des déplacements efficaces, des activités urbaines diversifiées consolidant la vocation industrielle tout en étant complémentaires, attractif pour les entreprises et assurant la densification du territoire.
- Une image du secteur rehaussée dans un environnement de qualité donnant une large place aux espaces verts, aux services de proximité et encourageant les familles de différents niveaux de revenus à s'y installer.
- Des déplacements collectifs et actifs au cœur de la mobilité.

### **5.2. Des principes directeurs qui conditionnent les choix de mobilité**

- Faire du secteur Namur–De la Savane un lieu de destination et d'origine à usages mixtes et complémentaires (résidences, parcs, emplois, commerces, services de proximité, loisirs) connecté aux modes de transport collectif et actif dans un contexte où la fonction industrielle est prédominante.
- Orienter l'aménagement du secteur en privilégiant la proximité des lieux de résidence et de travail, limitant ainsi les déplacements en auto à l'extérieur du secteur et facilitant l'usage du transport collectif et actif; s'assurer que tous les projets intègrent ces objectifs.
- Viser un transfert modal ambitieux (voir le PMAD) en développant une mobilité au service des citoyens avec des temps de déplacement plus courts, une mobilité à plus faible empreinte carbone, moins de déplacements en auto et plus en transport collectif et actif sur le réseau local tout en assurant la sécurité et le confort des personnes.

- Adopter, avec les entreprises, des mesures de gestion de la demande – horaires de travail flexibles, travail à distance, mesures de mobilité partagée, incitatifs à la mobilité autres que l'auto solo, et autres – et des mesures de gestion améliorée du transport des marchandises en appui à une économie plus forte et à des entreprises moins touchées par la congestion routière.
- Limiter la circulation de transit des véhicules sur le réseau local.
- Mettre en application les plans d'action, de planification, de concertation, de consultation, de réalisation et de financement pour procéder aux interventions requises afin d'assurer le développement du secteur, accompagnés de leurs échéanciers et mécanismes de suivi.

## **Recommandation 6. Poursuivre les travaux de planification du secteur Namur–De la Savane en cours depuis 2015**

**Action 6.1. Développer un cadre de référence intégré d'aménagement et de mobilité pour l'ensemble du secteur**, en concertation avec l'ensemble des partenaires, y compris les projets Royalmount et l'ancien hippodrome. Ce cadre devra respecter les particularités de ses composantes, les contraintes du secteur et les mesures à introduire pour améliorer le transport collectif et actif, et proposer un ensemble cohérent sur le plan des usages, de la forme urbaine et de la mobilité.

**Action 6.2. Favoriser des fonctions et des aménagements mixtes** pour le secteur (diversification des fonctions urbaines) pour encourager les déplacements actifs et limiter l'usage de l'auto.

**Action 6.3. Bâtir une planification intégrée et efficace avec ses phases de réalisation et la prise en considération des retombées.**

- Plan d'aménagement et actions.
- Plan de mobilité intégré (réseau national, régional, local, de circulation, modes de transport des personnes et des marchandises) et actions.
- Plan de concertation et de consultation à l'échelle du secteur Namur-De la Savane et actions.
- Plan de financement et actions.
- Projets de développement prioritaires et actions.



## 6. Projets immobiliers du secteur : impacts sur les déplacements et recommandations

Le groupe de travail a examiné les projets immobiliers prévus dans le secteur Namur–De la Savane pour les quinze prochaines années, y inclus le projet Royalmount. Il a tenté de déterminer certaines conditions propices à un développement harmonieux. **Parmi les conditions de réussite, la consultation publique et la concertation de toutes les parties prenantes, de la société civile et des experts, sont apparues comme essentielles et indissociables de la démarche.**

### 6.1 Les projets de développement

Les projets immobiliers proposés pour le secteur Namur–De la Savane :

- **Site de l'ancien hippodrome** : 490 000 pi<sup>2</sup> de commerces et de services, 200 000 pi<sup>2</sup> en équipements collectifs et 5 000 logements;
- **Carré Décarie** : 250 000 pi<sup>2</sup> de commerces, 80 000 pi<sup>2</sup> de locaux à vocation médicale, et 700 logements;
- **Westbury** : 45 000 pi<sup>2</sup> de commerces et de services, 130 000 pi<sup>2</sup> de bureaux, 100 000 pi<sup>2</sup> d'hôtels et 678 logements;
- **Le Triangle** : 280 000 pi<sup>2</sup> de commerces et de bureaux, et 3 300 logements;
- **5196 - 5200 De la Savane** : 432 logements;
- **Le TOD Hodge** : 100 000 pi<sup>2</sup> de commerces et de services, et 2 500 logements;
- **Smart Urban** : 1 000 logements;
- **Royalmount** (projet révisé) : 3 446 000 pi<sup>2</sup> non résidentiels et 6 000 logements (voir la section 6.2).

Les projets hors secteur Namur–De la Savane :

- **Cité Midtown** : 800 logements;
- **Site de Mitchell** : 50 000 pi<sup>2</sup> de commerces et de services, et 1 000 logements;
- **Bourdon** : 150 logements;
- **Mail Cavendish** : 451 logements.





Figure 9 : Projets immobiliers en cours ou planifiés, source : Ville de Montréal

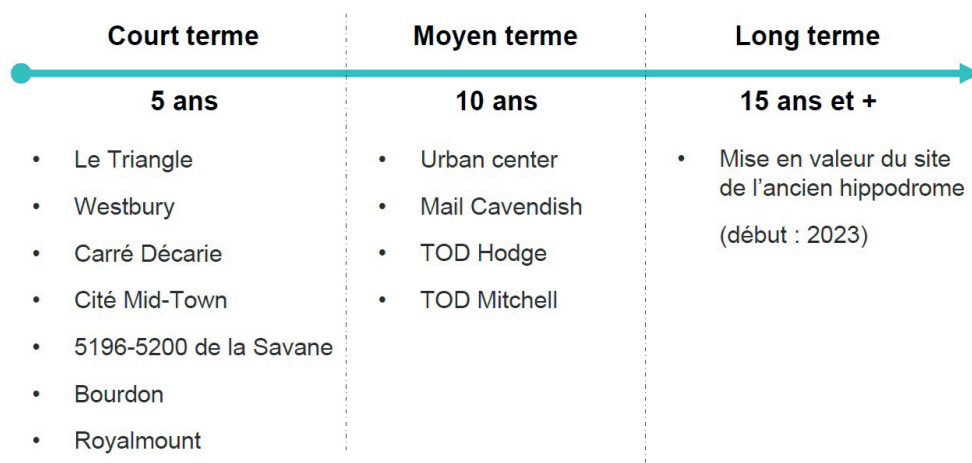
L'impact sur les déplacements pourrait être de l'ordre de 100 000 déplacements additionnels (entrées et sorties du secteur). Ces données devront être validées par une étude macroscopique de transport. Un objectif important d'accroissement de l'usage du transport collectif, avec des services adéquats à offrir, devrait être établi.

L'horizon de développement prévu par les promoteurs est à relativement court terme (5 à 15 ans), ce qui pose la question de l'articulation dans le temps avec les besoins du marché, la capacité de réalisation des projets, les interventions en transport collectif à réaliser et la nécessité d'introduire la planification de la mobilité dans chaque projet.

La règle des 20 % de pieds carrés à réserver aux logements abordables dans les projets doit s'appliquer. Cependant, le site de l'ancien hippodrome est le seul espace public à développer et il est le seul à pouvoir proposer à court terme une offre importante de logements abordables, mixtes et diversifiés. Cette offre de logements abordables fait aussi partie des actions visant à réduire les déplacements en auto en essayant de convaincre les travailleurs de venir résider à proximité de leur lieu de travail.



## Échéancier de développement



**Compte tenu des axes de mobilité à établir et de la connexion des deux pôles, hippodrome et Royalmount, le projet du site de l'ancien hippodrome devrait être développé le plus rapidement possible, lorsque les conditions de mobilité et de désenclavement seront assurées.**



**Recommandation 7. Assurer l'intégration de tous les projets de développement dans le cadre de référence global d'aménagement et de mobilité du secteur et dans ses plans d'action en intégrant les choix de mobilité**

**Recommandation 8. Accélérer la mise en œuvre du projet de l'ancien hippodrome afin de générer une offre importante de logements abordables et diversifiés, ce qui devrait limiter l'usage de l'auto, accompagnée de tous les services de proximité et des espaces publics requis**

## 6.2. Le projet Royalmount

Le projet Royalmount a été développé depuis 2014 par l'entreprise Carbonleo dans le secteur industriel de Mont-Royal, à la jonction des autoroutes 40 et 15. Il a franchi les étapes de l'acquisition des terrains et de la conception détaillée du projet. Il a obtenu les premières autorisations de la part de la Ville de Mont-Royal pour la délivrance des permis de construire.

Le projet actuellement autorisé par la Ville de Mont-Royal **prévoit de 25 à 35 millions de visiteurs par année, 6 156 000 pi<sup>2</sup>**, soit 1,99 million de pi<sup>2</sup> de commerces, 2,8 millions de pi<sup>2</sup> de bureaux (six tours de bureaux), 160 000 pi<sup>2</sup> de restaurants, 471 000 pi<sup>2</sup> de lieux de divertissement (dont un parc aquatique et un aquarium), cinq hôtels totalisant 500 000 pi<sup>2</sup> (1 000 chambres), un théâtre de 135 000 pi<sup>2</sup> (deux salles totalisant 7 500 sièges), un cinéma de 50 000 pi<sup>2</sup> et 12 000 places de stationnement (trois stationnements intérieurs). Ce projet générerait **140 000 déplacements par jour avec un taux moyen quotidien de 38 % en transport collectif**. Le taux de 38 % suppose une augmentation majeure de l'usage actuel du transport collectif et il requiert l'implantation de plusieurs autres services importants sur le site et dans l'ensemble du secteur Namur–De la Savane. Les conditions pour atteindre ce taux de 38 % n'ont pas été intégrées à l'autorisation donnée au promoteur.

**Le concept a été révisé en 2019. Le projet revu prévoit 3 446 000 pi<sup>2</sup> de commerces, de bureaux, de services et autres, soit 44 % de moins, 6 000 logements** et des lieux publics. La mobilité sur le site serait organisée autour de la marche. Le concept met l'accent sur le village intégré au tissu urbain, la mobilité active et durable, un développement carboneutre, des îlots de fraîcheur et un dispositif de boucle énergétique (chauffage et climatisation). Le concept s'articule autour du pôle commercial, de la grande place, du boisé et du quartier de vie. La construction en hauteur limiterait l'empreinte au sol. Le nombre de déplacements passerait de **140 000 à 94 000 quotidiennement avec le même ratio de 38 % en transport collectif, dont une part importante serait assurée par l'implantation d'une passerelle enjambant l'autoroute Décarie et reliant le site du projet, via un terminus, à la station de métro De la Savane.**

Le concept révisé inclut les éléments de bonification, par rapport au projet initial, découlant des travaux avec la Ville de Montréal et la Ville de Mont-Royal au cours des derniers mois.

Le promoteur a déposé à la Ville de Mont-Royal, en avril 2019, une demande de modification de la réglementation du zonage pour inclure le volet résidentiel et les autres modifications au concept.

Son acceptation nécessitera une modification au zonage et au plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal ainsi qu'au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

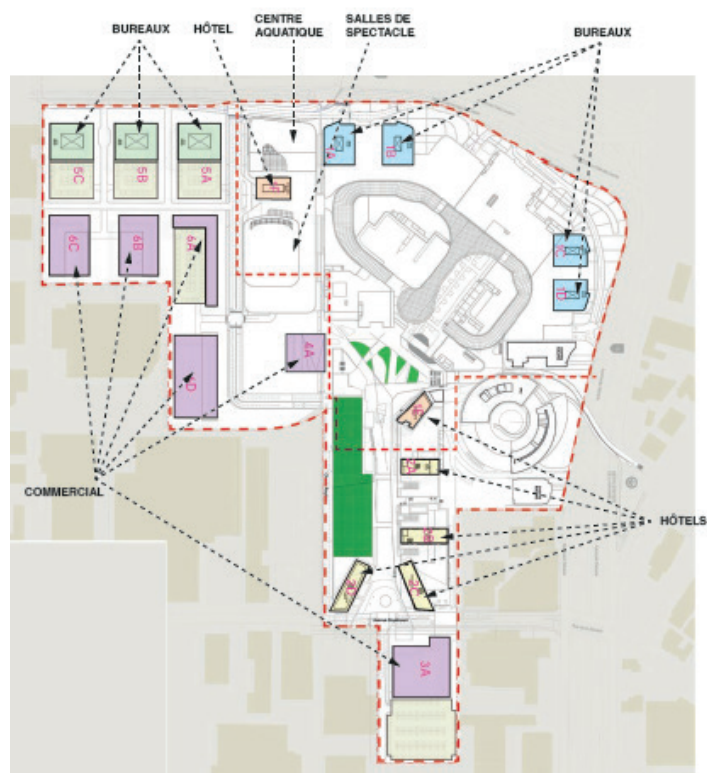
Le promoteur a aussi annoncé une série d'initiatives de participation publique, au cours des prochains mois, afin de bonifier les nombreuses composantes du projet et d'en faire un milieu de vie exemplaire, dont Montréal pourra être fière.

## Révision du programme global

Usages	N <sup>bre</sup> pi <sup>2</sup> - 2017-2018	N <sup>bre</sup> pi <sup>2</sup> - 2019	Écart %
Commerces de détail	1 995 000	1 395 000	- 30 %
Bureaux	2 800 000	950 000	- 66 %
Divertissement	471 000	310 000	- 34 %
Restauration	255 000	215 000	- 15 %
Locaux multifonctionnels	135 000	91 000	- 33 %
Hôtel et SPA	500 000	485 000	- 3 %
<b>TOTAL BRUT</b>	<b>6 156 000</b>	<b>3 446 000</b>	<b>- 44 %</b>
Espaces publics et pôle civique	202 300	549 600	+ 172 %
Stationnements multifonctionnels	12 000 cases	6 850 cases	- 43 %
Stationnements résidentiels	0	3 000 cases	+ 100 %
Résidentiel	0	6 000 unités	+100 %
Source : Présentation du projet Royalmount par le promoteur Carbonleo en avril 2019			

## Le projet est donc en évolution

### Projet 2017-2018



### Projet 2019



Figures 10 et 11 : Site du projet Royalmount, source : Carbonleo



Le promoteur a présenté au comité directeur un concept révisé, différent du projet initial, qui introduit la fonction résidentielle, une diminution de près de 44 % des « pieds carrés construits » (commerces, services, bureaux et loisirs), des changements à certains usages tels que la transformation d'une des deux salles de concert en salle de congrès, et l'introduction du principe d'un écoquartier urbain pourvu de services et de commerces de proximité, de parcs et de milieux de vie, et intégrant une mobilité organisée autour de la marche et du vélo.

L'horizon de réalisation est 2022 pour la phase 1. Cette date laisse peu de temps pour implanter les mesures proposées afin d'améliorer la situation actuelle et d'atteindre les 38 % de déplacements visés en transport collectif. Cette période est d'autant plus cruciale qu'elle correspond aussi à celle de la fermeture de la ligne de Deux-Montagnes qui devrait mener à l'ajout d'environ 10 000 personnes sur la ligne orange ouest du métro et à une augmentation de la circulation routière.

Le groupe de travail estime que le projet initial avait une incidence trop importante sur le volume de visiteurs, sur les fonctions prévues et leurs retombées de même que sur le nombre important de déplacements nuisant à l'accès au secteur pour les futurs occupants, mais aussi pour les personnes et les entreprises qui y logent déjà. Ces déplacements importants accroîtraient aussi la congestion des voies de circulation.

**Le groupe de travail accueille favorablement l'introduction de la fonction résidentielle qui contribue à améliorer la mobilité, par rapport au concept initial, en diversifiant les usages et en étalant les heures de pointe. Il souhaite que le promoteur poursuive ses efforts pour intégrer ses choix au développement du secteur et pour atteindre les 38 % de déplacements visés en transport collectif.**

## **Recommandation 9. Le projet Royalmount**

**Action 9.1. Appuyer la proposition d'introduire la fonction résidentielle dans le concept révisé ainsi que l'ensemble des mesures de mobilité active et de transport collectif de son projet, tel que présenté par le promoteur.**

**Action 9.2. Avant 2022, construire la passerelle entre le terminus Royalmount et la station de métro De la Savane, réorganisée en station multimodale régionale, et offrir un service de navette entre les points d'intérêt, la passerelle et le reste du secteur.**

**Action 9.3. Insérer les mesures de mobilité** proposées par le promoteur à l'intérieur du plan de mobilité qui doit être élaboré pour le secteur Namur–De la Savane.

**Action 9.4. Réduire le nombre de 9 850 cases de stationnement prévues** selon une cible à convenir (y inclus le stationnement résidentiel) par rapport aux critères habituels pour ce genre de projet.

**Action 9.5. Appliquer des mesures pour influencer le choix du mode de transport** et limiter l'usage de l'automobile (comme un tarif sur l'ensemble des stationnements non résidentiels), proposer des mesures incitatives à l'usage du transport collectif pour les clients du mail (par exemple billet de métro gratuit offert par les promoteurs) et des mesures de gestion de la demande comme celles proposées par le promoteur.

**Action 9.6. Retenir sept des neuf interventions en transport proposées par le promoteur Carbonleo** afin d'améliorer les conditions d'accès en automobile au projet Royalmount, soit : l'élargissement d'une à deux voies de la structure du chemin de la Côte-de-Liesse Ouest enjambant la voie ferrée du CN à la hauteur du chemin Devonshire, le réaménagement des chemins de la Côte-de-Liesse Est et Ouest au nord du projet, le réaménagement de l'avenue Royalmount, l'optimisation du feu Sainte-Croix–Lucerne–Côte-de-Liesse, l'interdiction du virage à gauche à l'approche ouest du feu Jean-Talon–de la Savane et l'optimisation des feux de la rue Jean-Talon, l'élargissement de la structure enjambant la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes en amont de la bretelle d'entrée Stinson et l'ajout d'une troisième voie à l'approche ouest du feu de l'échangeur Côte-de-Liesse.

**Action 9.7. S'entendre avec le promoteur concernant sa contribution financière aux interventions en transport sous sa responsabilité et celles sous la responsabilité des différents partenaires.**

**Action 9.8. S'assurer qu'une entente sera signée, entre le promoteur et toutes les parties prenantes, et qu'elle intégrera l'ensemble des décisions découlant des recommandations afin que cet engagement collectif assure la pérennité des actions.**

## 7. Impacts globaux des projets immobiliers sur les déplacements

Comment illustrer l'ampleur des efforts à faire?

Actuellement, 360 000 autos et camions circulent sur l'échangeur Décarie (A-40 et A-15) et sur ses voies de service, ce qui les congestionne.

Le secteur Namur–De la Savane génère 95 000 déplacements quotidiens, dont 17 % en transport collectif. Il subit une forte congestion due à ses propres activités et à la circulation de transit découlant de la congestion autoroutière.

En 2019, les projets immobiliers prévus pour le secteur ont des impacts importants sur les déplacements du secteur et des autoroutes limitrophes, qui s'ajoutent aux déplacements actuels. En effet, 15 178 logements s'ajouteraient aux 17 170 actuels sur le site, de même que 2 750 000 pi<sup>2</sup> de commerces, de bureaux et de services, ce qui engendrerait environ 100 000 déplacements additionnels, et cela dans les conditions actuelles de déplacement.

Le projet Royalmount ajoute 3 446 000 pi<sup>2</sup> de commerces, de bureaux et de services et 6 000 logements dans le concept révisé. Il prévoit 94 000 déplacements quotidiens additionnels, dont 38 % en transport collectif. Ce dernier ratio semble surestimé ou difficile à atteindre, car il correspond à celui du centre-ville qui est doté d'un impressionnant système intégré de transport collectif et actif ainsi que de mobilité complémentaire. Dans le concept initial approuvé, il y a 6 156 000 pi<sup>2</sup> de commerces, de bureaux et de services, sans logements, et l'ajout de 140 000 déplacements est anticipé.

**Si rien n'est fait, ce sont 194 000 déplacements qui s'ajouteront aux 95 000 déplacements existants dans le secteur Namur–De la Savane, déjà fortement congestionné et enclavé, et dont une portion viendra se joindre aux 360 000 véhicules du réseau supérieur. La Politique de mobilité durable vise à diminuer en moyenne de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo au Québec. Le PMAD cible un transfert modal important vers le transport collectif – de 25 % à 35 % de transport collectif en 2030. Ces objectifs moyens devraient être plus présents dans le secteur congestionné de Namur–De la Savane qui est, en plus, situé au centre de l'agglomération.**

À titre d'exemple, diminuer la congestion de 15 % équivaut à supprimer 54 000 déplacements sur les autoroutes et 14 250 déplacements dans le secteur. Et pour maintenir ce même degré de congestion compte tenu des développements prévus, cela signifie de trouver, à travers toutes les mesures de transport, d'aménagement, de gestion de la demande et autres proposées, l'équivalent de 194 000 déplacements de plus à réaliser autrement qu'en auto, soit un total d'environ de 262 000 déplacements.

### L'enjeu est considérable

Ces données sont seulement indicatives. Elles devront être calculées et validées avec le plan de mobilité à construire et en fonction de la définition des composantes des projets immobiliers à venir, mais elles montrent l'importance du défi à relever.

### **L'offre actuelle en matière de transport collectif et le potentiel des nouveaux services ainsi que les aménagements proposés sont-ils suffisants pour recevoir un tel volume de transfert de déplacements, et à quelles conditions?**

Les services actuels de transport collectif ont une capacité résiduelle qu'il serait intéressant d'utiliser à condition que l'accessibilité et le rabattement y soient accrus et organisés. Les nouvelles interventions ajoutent des services de transport collectif ou actif, réorganisent les déplacements, agissent sur les aménagements et sur la gestion de la demande, et augmentent donc la capacité de réaliser des transferts modaux vers le transport collectif ou de supprimer des déplacements.

À titre d'exemple, la ligne de métro orange ouest a **une capacité résiduelle moyenne de 180 000 déplacements par jour en direction est (68 % de capacité résiduelle) et de 24 000 déplacements en direction est pendant les trois heures de pointe du matin (46 % de capacité résiduelle). S'y ajoute la réserve de capacité pour les déplacements en direction ouest. Seulement 3 600 personnes fréquentent la station de métro De la Savane quotidiennement. Une utilisation plus importante dépend des mesures qui seront approuvées et mises en œuvre.**

Le prolongement du boulevard Cavendish et l'installation d'un service de bus express en voie réservée pourraient permettre de déplacer 70 000 personnes par jour si on prend comme exemple le niveau de service prévu pour le SRB PIE-IX (service rapide par bus). Cet achalandage était atteint quand l'autobus en voie réservée y circulait. La fréquentation quotidienne de la voie réservée de Côte-des-Neiges est de l'ordre de 35 000 déplacements.

Les mesures visant à rationaliser l'usage des voies de circulation du secteur et à y introduire de nouveaux services de transport collectif, de vélo et de marche vont contribuer à diminuer l'usage de l'auto. Le volume des déplacements en transport collectif sera précisé quand les choix de desserte auront été faits. Il en est de même pour les mesures d'aménagement visant à rapprocher les résidences des **travailleurs ou pour les mesures de gestion de la demande avec les employeurs.**

Proposer des mesures pour améliorer la mobilité est nécessaire. Évaluer l'impact de l'augmentation de l'offre de service de transport collectif et la capacité résiduelle des services existants pour accueillir les changements est fondamental. Cet exercice est indispensable pour mesurer l'efficacité des mesures proposées et leurs résultats ainsi que pour ajuster les services et guider les choix des projets immobiliers à réaliser dans le secteur Namur–De la Savane.

**Il reste des études macroscopiques à réaliser au cours des prochains mois pour estimer les conséquences des nouveaux projets du secteur, en particulier** Le Triangle, l'ancien hippodrome et Royalmount, à l'échelle locale et régionale, et pour ajuster les services de transport collectif à offrir.

Cet outil de suivi en continu aidera à choisir les projets à retenir et les mesures à appliquer, et il complétera adéquatement les enquêtes origine-destination disponibles.

## **Recommandation 10 : Établir des cibles de diminution du nombre des déplacements en auto et de transfert modal cohérentes avec les diagnostics, la vision et les interventions proposées**

**Action 10.1. Mesurer les résultats atteints par les différentes mesures touchant la mobilité qui seront retenues afin de juger de leur efficacité et d'éclairer les décisions en matière de développement immobilier. Pour faciliter l'implantation de cette mesure, mettre en application un mécanisme qui permettra à l'avenir d'examiner les études d'impacts selon une même méthodologie. Ce mécanisme pourrait s'appliquer aussi aux études d'impacts ailleurs que dans le secteur Namur–De la Savane.**

**Action 10.2. Poursuivre, au cours des prochains mois, les études macroscopiques de prévision des déplacements afin de guider le choix des interventions.**

## **8. Coordination des interventions dans le secteur Namur–De la Savane**

Ce territoire immense est morcelé géographiquement en de grands terrains appartenant principalement à des propriétaires privés. Seul le terrain de l'ancien hippodrome est une propriété publique appartenant à la Ville de Montréal. Il est morcelé par les infrastructures ferroviaires, autoroutières et routières; les routes locales n'aboutissent pas; les stations de métro sont difficilement accessibles; et les terminus d'autobus sont remplis au maximum (stations Du Collège et Côte-Vertu). Aucune stratégie d'ensemble n'a été établie avec les différents propriétaires pour planifier le développement physique du secteur. Un plan concerté faciliterait la prise de décision.

**Le morcellement géographique rend plus difficile un développement harmonieux, cohérent et viable du territoire qui tiendrait compte des contraintes physiques du secteur, de la consolidation de la fonction industrielle et de l'accueil de nouvelles fonctions urbaines.**

Ce territoire est aussi morcelé administrativement entre différentes autorités. Elles peuvent décider de son avenir sans obligation de travailler ensemble pour

atteindre des objectifs partagés en matière d'usages, de prise en considération des impacts et de mobilité. De nombreuses autorités interviennent : deux arrondissements de la Ville de Montréal, deux villes, soit Mont-Royal et Côte-Saint-Luc, le MTQ, l'ARTM, la STM, le CP et le CN ainsi que les instances supérieures de planification (Conseil d'agglomération de Montréal, CMM, MTQ, MAMH) qui établissent l'encadrement et les objectifs d'ensemble. Les entreprises et les citoyens sont aussi des parties prenantes intéressées aux conditions de vie et de mobilité dans le secteur.

### **Les récentes décisions concernant le projet Royalmount en sont un exemple**

La planification des interventions relatives à la mobilité et au développement du secteur rend dépendants les uns des autres les différentes parties du territoire, les partenaires privés et publics, les citoyens, les entreprises et les mesures qui les touchent. Elle requiert un plan d'intervention en mobilité, un concept d'aménagement cohérent sur le plan des vocations, de la forme urbaine et de la mobilité qui fera travailler ensemble les différents propriétaires et promoteurs privés avec les intervenants publics. En plus de cette nécessaire coordination, l'engagement de l'ensemble des partenaires, privés et publics, s'avère essentiel pour atteindre les objectifs d'aménagement et de mobilité qui auront été partagés.

Le morcellement administratif et politique ne facilite pas la conception et l'approbation d'un plan de développement urbain et de mobilité global et harmonieux pour ce secteur soumis à des contraintes physiques aussi importantes. Pourtant, un travail conjoint des différentes autorités est essentiel pour établir les conditions d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité sur l'ensemble du secteur et pour réaliser les actions qui en découlent.

**Il n'y a pas actuellement d'entité mandatée pour planifier les projets immobiliers et la mobilité dans le secteur et sur les autoroutes limitrophes. La mise en œuvre des actions prioritaires et de leur suivi relève de différentes autorités sans coordination d'ensemble des interventions, de leur financement et de leur calendrier d'exécution.**

La coordination de la planification et de la réalisation des différentes phases du développement du secteur Namur–De la Savane est nécessaire à son succès.

### **Recommandation 11. Mettre en application un mécanisme engageant toutes les parties concernées afin d'assurer la coordination du suivi des recommandations**

Cette coordination devrait intervenir à court terme compte tenu, en particulier, du calendrier de réalisation du projet Royalmount qui a des effets importants sur les déplacements et sur les mesures à implanter avant que la première phase du projet ne soit terminée en 2022.

## **9. Décisions de développement urbain encadrées par des mécanismes différents**

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme définit les outils de planification et d'aménagement du territoire des différents paliers décisionnels, les étapes pour faire approuver un projet de développement et les règles de conformité entre les paliers de décision.

Elle décrit, à ses articles 5 et 6, les contenus obligatoires et facultatifs du schéma d'aménagement dont doit se doter une MRC ou une communauté métropolitaine. La planification du transport terrestre est une composante obligatoire pour le plan métropolitain et le schéma d'aménagement. Il est précisé à l'article 5 que le contenu du schéma doit déterminer les contraintes d'occupation du sol à proximité des voies de circulation actuelles, décrire et planifier l'organisation du transport terrestre de même que la nature et la localisation des infrastructures actuelles et projetées.

Les décisions en matière de mobilité, dans la région de Montréal, sont partagées entre les instances locales (villes et organisations de transport), régionales (ARTM) et nationales (MTQ, Loi concernant le Boulevard métropolitain).

L'examen du processus de décision relatif au projet Royalmount démontre qu'il a suivi toutes les étapes pour que sa **conformité** aux règlements d'urbanisme soit reconnue par la Ville de MontRoyal, qui eux-mêmes ont été reconnus conformes suivant les règles de conformité entre les différents outils d'aménagement et d'urbanisme des différents paliers décisionnels. Malgré la nécessité d'intégrer une planification et une



description du transport terrestre dans le schéma, il n’y a pas d’obligation quant à considérer les impacts sur la mobilité dans l’approbation d’un projet.

Pour le développement du secteur NamurDe la Savane, la conformité est établie à l’égard des règlements d’urbanismes locaux. Ces derniers ont préalablement été reconnus conformes au plan d’urbanisme et au schéma d’aménagement, qui doit lui-même se conformer au PMAD et aux orientations gouvernementales en matière d’aménagement du territoire. Il n’y a pas d’obligation de préparer un plan particulier d’urbanisme (PPU) à l’échelle du secteur, ni de procéder à une consultation à la même échelle incorporant la vision de l’aménagement, les usages, les plans de mobilité ainsi que l’ensemble des retombées et des conditions comme des éléments faisant partie de la décision.

De plus, les autorités régionales et gouvernementales se sont dotées de principes, de processus et de politiques incorporant des objectifs chiffrés en matière de mobilité et de stratégie de développement urbain et de lois pour les encadrer – Politique de mobilité durable, Loi sur l’aménagement et l’urbanisme, Plan métropolitain d’aménagement et de développement, Loi sur la qualité de l’environnement, Loi concernant le Boulevard métropolitain, Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération de Montréal.

La Politique de mobilité durable comprend plusieurs cibles dont une diminution de 20 % de la part des déplacements en auto solo, une réduction des coûts associés à la congestion, une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen domicile-travail et un accès pour 70 % de la population à quatre services de mobilité durable.

La Communauté métropolitaine de Montréal s’est dotée d’objectifs visant à orienter 60 % de la croissance des ménages autour du réseau de transport collectif selon une approche TOD, à assurer un réseau de transport en commun qui permet de structurer l’urbanisation, et à hausser le transfert modal vers le transport collectif de 25 à 30 % en période de pointe d’ici 2021 et de 35 % d’ici 2031.

Il n’apparaît pas dans les documents examinés, dans le cadre des travaux du groupe de travail, que les décisions prises localement intègrent cet encadrement.

La Loi sur l’aménagement et l’urbanisme ne prévoit pas l’insertion d’études d’impacts dans les schémas d’aménagement, l’analyse des effets probables de la mise en œuvre d’un projet, en particulier en matière de mobilité, et leur prise en considération. Ces modifications permettraient d’appuyer les décisions des élus et des professionnels. Un schéma doit être accompagné d’un plan d’action qui mentionne les étapes et les intervenants concernés.

**Aux États-Unis, cela s’appelle *\*strategic environmental assesment\**; en France, *\*l’analyse des incidences\**.** De multiples exemples peuvent être cités, comme ceux de San Diego, Saint-Eugène et Gatineau mentionnés dans la revue *L’Actualité* (hiver 2013).

Enfin, les décisions prises relativement à chaque projet, surtout dans un secteur avec autant de contraintes, ne précisent que peu ou pas les impacts sur les entités géographiques voisines ni les solutions en matière de mobilité à mettre obligatoirement en application. Différentes formules peuvent être employées. Le conseil d’agglomération pourrait, par exemple, modifier son schéma d’aménagement et de développement pour y inclure des propositions intermunicipales d’aménagement concernant le secteur Namur–De la Savane.

**Il existe un encadrement réglementaire et des politiques publiques qui visent la diminution des GES, la réduction du nombre des déplacements en auto, l’augmentation de la part modale du transport collectif, les approches TOD et POD (*Pedestrian Oriented Development*) ainsi que la prise en considération des conséquences des décisions relatives au développement urbain sur la mobilité et sur les territoires voisins. Ces effets sont peu contraignants dans le cadre des processus administratifs actuels et des décisions concernant les projets.**

**Recommandation 12 : Évaluer l’opportunité de modifier le cadre législatif ou réglementaire en vigueur pour favoriser une planification concertée et une meilleure prise en considération des retombées des projets urbains, notamment en matière de mobilité**

**Action 12.1 : Tenir compte des impacts supralocaux sur la mobilité lors de l’approbation des projets de développement urbain d’envergure.**

**Action 12.2 : Formaliser la tenue d'une consultation publique supralocale** pour tout projet de développement urbain d'envergure.

**Action 12.3 : Mettre en application un mécanisme souple et adapté aux situations** pour planifier de façon concertée, et dans un même calendrier, les interventions relatives au transport qui relèvent d'autorités différentes (réseau supérieur, réseau artériel, réseau de circulation locale, réseaux de transport collectif et actif) dans un secteur en cours d'intervention ou de planification.

## 10. Financement des mesures obligatoires de mobilité

Les interventions proposées en matière de mobilité n'ont pas pu être chiffrées, en termes de coût, dans le cadre des travaux du groupe de travail. Il appartient à chaque autorité ou organisme responsable des interventions de le faire, pour celles qui seront retenues.

Les interventions pour réduire l'enclavement du secteur Namur–De la Savane, pour augmenter les services de transport collectif et actif et pour réorganiser les réseaux de circulation ont des conséquences financières qui dépassent les limites administratives et géographiques de chaque autorité locale. Leur réalisation va requérir des ressources financières importantes.

Le financement des investissements, selon le type de projet, peut être fait par le MTQ, par l'ARTM, par les villes, par les programmes fédéraux s'il y a lieu et par les promoteurs. Dans le cas des infrastructures d'aqueduc, d'égout et de voies de circulation, les villes peuvent en imputer les coûts au promoteur d'un nouveau développement.

Dans le cas des infrastructures de transport, des ententes peuvent être établies pour que le promoteur ou le propriétaire de terrain les finance sur une base ad hoc, après négociation relativement à chaque projet.

Depuis septembre 2017, le cadre légal ajoute dorénavant « l'articulation de l'urbanisation et des services de transports collectifs » à la mission de l'ARTM et lui accorde le pouvoir de percevoir une redevance à des fins de transport collectif, une nouvelle source de financement qui doit être consacrée à la réalisation

d'un projet de transport collectif en particulier. Cette redevance prend la forme d'une contribution versée lors de l'acquisition d'un permis de construction auprès d'une municipalité. La loi prévoit que ce nouveau pouvoir est, dans un premier temps, utilisé pour financer le REM, implanté par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Les sommes perçues par l'intermédiaire de la redevance seront entièrement consacrées au financement du REM afin de contribuer à sa réalisation, jusqu'à concurrence maximale de 600 M\$ ou d'une période de 50 ans. À partir de 2021, l'ARTM peut activer cette nouvelle source de financement pour des projets autres que le REM. Des études devront être menées afin d'évaluer l'opportunité d'associer des redevances de transport aux projets de transport collectif en cours de planification. D'autres modes de financement innovant, tel les projets immobiliers aux abords des stations, peuvent également faire l'objet d'une analyse de faisabilité.

Le principe sous-jacent au partage des coûts du développement avec un promoteur est celui du bénéficiaire-payeur. Si un projet requiert, pour se développer, des services de transport collectif, le bénéficiaire est le promoteur et il est normal qu'il en paie le coût, en tout ou en partie selon des principes à convenir.

Dans le cas du secteur Namur–De la Savane, le promoteur du projet Royalmount s'est engagé à financer certaines infrastructures de transport collectif selon une entente à convenir.

**Les ressources pour financer les mesures de mobilité requises dépassent les frontières de chaque entité locale. Il n'y a pas de contribution obligatoire et équitable pour chaque projet, comme cela se fait dans le cas de la réserve pour les parcs, les réseaux d'aqueduc ou les logements abordables ou encore les frais de connexion au métro. Les mesures visant l'amélioration des modes de transport collectif et actif devraient recevoir un financement selon des principes associés aux bénéficiaires-payeurs, aux utilisateurs-payeurs, aux pollueurs-payeurs ou aux générateurs-payeurs, selon le cas.**

**Recommandation 13 : Faire participer financièrement les promoteurs immobiliers au développement des services et des infrastructures de transport collectif et actif, selon des modalités à établir**

## 11. Conclusion

Les membres du groupe de travail Namur-De la Savane sont heureux de présenter les résultats de leurs travaux. Ils espèrent que les recommandations formulées contribueront à faciliter le développement harmonieux de ce secteur qui est l'un des six sites prioritaires de l'agglomération. Ils insistent sur la nécessité d'intervenir pour désenclaver le secteur et augmenter l'usage des modes de transport collectif avant que les développements ne prennent forme. La complexité de ce territoire donne l'occasion de réfléchir autrement pour repenser la ville et sa requalification. Elle milite en faveur de solutions à la mobilité qui seront innovantes et fortes, et pour faire de la requalification du secteur un exercice de créativité exemplaire dont les résultats procureront un environnement de vie durable aux citoyens et aux entreprises, selon le principe des écoquartiers.

Le tableau résumant sommairement les recommandations et les actions, l'échéancier global de réalisation et les intervenants concernés est présenté ci-dessous.





## Tableau des recommandations

Recommandation	Temps	Niveau	Responsable
<b>1. Désenclaver le secteur</b>			
Action 1.1	CT	L/R	VdM, ASL, VCSL, CP, Agglo-Mtl avec CP/CN
Action 1.2	CT	L/R	VdM, VMR, MTQ, avec Carbonleo
Action 1.3	CT	L	VdM-ASL, VMR, avec CN
Action 1.4	CT	L	VdM avec CP
<b>2. Diminuer la congestion</b>			
Action 2.1	CT	L/R	ARTM, STM, VdM, VMR, MTQ
Action 2.2	CT	L/R	ARTM, STM, VdM, VMR, VCSL, ASL, ACDN, MTQ
Action 2.3	CT	L/R	ARTM, STM, VdM, VMR, VCSL, ASL, ACDN, MTQ avec entreprises
Action 2.4	CT	L/R	STM, VdM, VMR, MTQ
Action 2.5	CT	L	VdM, VMR, VCSL, ASL, ACDN avec Vélo Québec
Action 2.6	MT	L/R	ARTM, EXO, VdM, VCSL, MTQ
Action 2.7	MT	R	ARTM, VdM, VL, MTQ
<b>3. Fluidité du réseau supérieur</b>			
Action 3.1	CT	R	MTQ, VdM, VMR
Action 3.2	CT	R	MTQ, VdM, VMR, ASL
Action 3.3	CT	R	MTQ, VdM, VMR, ACDN
Action 3.4	CT	R	MTQ, VdM
Action 3.5	CT	L/R	MTQ, entreprises
Action 3.6	CT/MT	R	ARTM, EXO, STM, STL, MTQ, villes concernées
<b>4. Offre de logements abordables</b>			
Action 4.1	CT	L	VdM avec partenaires
Action 4.2	CT/MT	L	VdM, VMR, entreprises
<b>5. Vision d'ensemble</b>	CT	L/R	VdM, VMR, VCSL, ASL, ACDN, ARTM, STM avec entreprises et citoyens, société civile
<b>6. Planification du secteur NDLS</b>			
Action 6.1	CT	L/R	VdM, VCSL, ASL, ACDN, ARTM, STM, MTQ avec tous les partenaires concernés
Action 6.2	CT/MT	L	VdM, VMR, VCSL avec promoteurs
Action 6.3	CT	L/R	VdM, VMR, VCSL, ASL, ACDN, ARTM, STM, MTQ, CMM, MAMH, partenaires et société civile
<b>7. Intégrer les projets de développement immobilier</b>	CT/MT/LT	L	VdM, VMR, VCSL, ASL, ACDN, MTQ avec promoteurs, agglo, CMM
<b>8. Projet sur le site de l'ancien hipodrome</b>	CT	L/R	VdM, VCSL, ARTM, STM, MTQ, MAMH avec CP, CN, et partenaires impliqués

## Tableau des recommandations

Recommandation	Temps	Niveau	Responsable
<b>9. Projet Royalmount</b>			
Action 9.1	CT	L/R	VMR, VdM, Agglo, CMM, MTQ, MAMH avec Carbonleo et société civile
Action 9.2	CT	L/R	VdM, VMR, STM, MTQ avec Carbonleo
Action 9.3	CT	L	VdM, VMR, STM, MTQ avec Carbonleo
Action 9.4	CT/MT	L	VMR, Agglo
Action 9.5	CT/MT	L	Carbonleo avec les partenaires
Action 9.6	CT	L/R	VdM, VMR, MTQ
Action 9.7	CT	L	Carbonleo, VR, VMR, MTQ avec autres partenaires
Action 9.8	CT	L	Carbonleo avec tous les partenaires concernés
<b>10. Cibles de diminution des déplacements en auto</b>			
Action 10.1	CT/MT	L/R	ARTM, STM, MTQ, villes
Action 10.2	CT	L/R	ARTM, STM, MTQ, villes, arrondissements
<b>11. Coordonner les interventions</b>			
	CT	L/R	Ministre déléguée aux transports et Mairesse de Montréal
<b>12. Modifications réglementaires ou législatives</b>			
Action 12.1	CT	N/R	MAMH et partenaires concernés
Action 12.2	CT	N/R	MAMH et partenaires concernés
Action 12.3	CT	R/L	Agglo, villes, arrondissements
<b>13. Financement des mesures d'atténuation</b>			
	CT	N/R	MTQ, MdesF, CMM, ARTM avec partenaires concernés

### Temps :

CT : court terme

MT : moyen terme

LT : long terme

### Niveau :

L : local

R : régional

N : national

### Responsables :

ARTM - Autorité régionale de transport métropolitain

ASL - Arrondissement de Saint-Laurent

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

CMM - Communauté métropolitaine de Montréal

CN - Canadien national

CP - Canadien pacifique

MAMH - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

MTQ - Ministère des Transports

VdM - Ville de Montréal

VMR - Ville de Mont-Royal

VCSL - Ville de Côte Saint-Luc

Promoteurs - promoteurs privés et publics concernés

Carbonleo - promoteur du projet Royalmount

Entreprises - entreprises localisées dans le secteur NDLS

Citoyens - citoyens vivant dans le secteur NDLS

Société civile - toutes les parties prenantes (individus ou collectifs, privées ou publiques) intéressées par le développement du secteur NDLS

## Annexe I : Membres du groupe de travail

### COMITÉ DIRECTEUR

**Florence Junca Adenot**, professeure en études urbaines et directrice du FORUM Urba 2015, Université du Québec à Montréal, présidente

**Fadi Moubayed**, directeur général principal de la région métropolitaine de Montréal, ministère des Transports, vice-président

**Isabelle Cadrin**, directrice générale adjointe de la mobilité et de l'attractivité, Ville de Montréal, vice-présidente

**Ava Couch**, directrice générale, Ville de Mont-Royal, membre

**Vincent Robidas**, directeur exécutif, Association des municipalités de banlieue, membre

**Thierry Deroo**, conseiller, Secrétariat à la région métropolitaine, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, membre

**Ludwig Desjardins**, directeur adjoint, Planification stratégique, tarification et financement, Autorité régionale de transport métropolitain, membre

**Linda Lebrun**, trésorière et directrice générale, Planification et finances, Société de transport de Montréal, membre

**Daniel Donais**, directeur général de la planification et de la gestion des infrastructures, ministère des Transports, collaboration

**Luc Gagnon**, directeur, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal, collaboration

**Charles de la Chevrotière**, directeur adjoint, Organisation et développement des réseaux, planification des transports et mobilité, Autorité régionale de transport métropolitain, collaboration

**Michel Tremblay**, directeur, Planification et développement des réseaux, Société de transport de Montréal, collaboration

**Isabel Tardif**, directrice des services techniques, Ville de Mont-Royal, collaboration

### COMITÉ TECHNIQUE

**Lise Bernier**, chef de division, Direction de l'urbanisme, Ville de Montréal

**Maxime Blanchette**, spécialiste en planification, Direction de la planification et de la mobilité durable, ministère des Transports

**Karim Charef**, chef d'équipe, Direction de l'urbanisme, Ville de Montréal

**Cédric Chassaing-Cuvillier**, conseiller en aménagement, Direction de la mobilité, Ville de Montréal

**Thierry Deroo**, conseiller, Secrétariat à la région métropolitaine, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

**Sébastien Gagné**, conseiller corporatif, Développement des réseaux, Société de transport de Montréal

**Laurent Gauthier**, conseiller, modélisation, Planification des transports et mobilité, Autorité régionale de transport métropolitain

**Maude Ladouceur**, conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme, Ville de Montréal

**Patrick Maillard**, ingénieur en circulation, Direction de l'expertise en chaussée et en circulation, ministère des Transports

**Charles Senekal**, directeur du développement urbain, Ville de Côte-Saint-Luc

**Isabel Tardif**, directrice des services techniques, Ville de Mont-Royal

**Marie-Pier Veillette**, conseillère, Planification stratégique, Planification des transports et mobilité, Autorité régionale de transport métropolitain

### SECRÉTARIAT

**Ginette Desmarais**, coordonnatrice adjointe à la directrice des relations avec le milieu, ministère des Transports



## Annexe II : Liste des documents consultés

- AECOM. Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords, *rapport final*, Montréal, juin 2018, 190 p.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, et autres. *Enquête origine-destination 2013 : la mobilité des personnes dans la région de Montréal*, [En ligne], Montréal, AMT, 194 p. [exo.quebec].
- AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN. *Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 : un plan pour soutenir la mobilité durable dans la grande région métropolitaine*, [En ligne], Montréal, 10 p. [www.artm.quebec].
- BGA ARCHITECTURE / DESIGN. *Namur – Jean-Talon Ouest, concept et vision d'ensemble : étude de design urbain*, [En ligne], Montréal, OCPM, 47 p. [ocpm.qc.ca].
- CARBONLEO. *Royalmount : la cocréation au service d'un projet en évolution*, présentation de Carbonleo devant le groupe de travail Namur–De la Savane, 9 avril 2019, 92 p.
- CARBONLEO. *Royalmount : nourrir le cœur et l'esprit*, présentation de Carbonleo devant la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal, 27 novembre 2018, 43 p.
- COMMISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET L'HABITATION. *Examen public : les impacts du projet Royalmount*, rapport d'étude et recommandations, Ville de Montréal, février 2019, 32 p.
- CONSEIL D'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL. *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, [En ligne], Ville de Montréal, janvier 2015. [ville.montreal.qc.ca/schema].
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : un grand Montréal attractif, compétitif et durable*, [En ligne], Montréal, avril 2012, 218 p. [cmm.qc.ca].
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain*, [En ligne], Montréal, mai 2018, 51 p. [cmm.qc.ca].
- FRANCE. MINISTÈRE DU LOGEMENT ET DE L'HABITAT DURABLE. *La charte Écoquartiers*, [En ligne], France, MLHD, 8 p. [www.logement.gouv.fr].
- FRANCE. MINISTÈRE DU LOGEMENT ET DE L'HABITAT DURABLE. *ÉcoQuartiers : ensemble vers la ville durable*, [En ligne], France, Citizen Press, 8 p. [www.logement.gouv.fr].
- OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Projet de requalification du secteur Namur-Jean-Talon Ouest : rapport de consultation publique*, [En ligne], Montréal, 19 février 2010, 55 p. [ocpm.qc.ca].
- VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*, [En ligne], Montréal, décembre 2014 [ville.montreal.qc.ca].
- VILLE DE MONT-ROYAL. *Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal*, [En ligne], Mont-Royal, 2017 [www.ville.mont-royal.qc.ca].
- QUÉBEC. *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec*, chapitre C-11.4, 2000, c. 56, ann. I; 2017, c. 16, a. 1, à jour au 1<sup>er</sup> avril 2019, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2019. [www.legisquebec.gouv.qc.ca].

- QUÉBEC. *Loi concernant le Boulevard métropolitain*, Québec, 1960-1961.
- QUÉBEC. *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, chapitre A-19.1, à jour au 1<sup>er</sup> mars 2019, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2019 [www.legisquebec.gouv.qc.ca].
- QUÉBEC. *Loi sur la qualité de l'environnement*, chapitre Q-2, à jour au 1<sup>er</sup> mars 2019, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2019 [www.legisquebec.gouv.qc.ca].
- QUÉBEC. *Loi sur la voirie*, chapitre V-9, à jour au 1<sup>er</sup> mars 2019, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2019 [www.legisquebec.gouv.qc.ca].
- QUÉBEC. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION. *Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2023 : les régions aux commandes*, [En ligne], Québec, 2017, 110 p. [www.mamh.gouv.qc.ca].
- QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique de mobilité durable 2030 : transporter le Québec vers la modernité*, [En ligne], Québec, 2018, 44 p. [www.transports.gouv.qc.ca].
- QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulations routières (SLA), Motrem13, scénario de référence 2021*, Traitement MTQ – DMST.
- TECSULT / AECOM / MTQ. *Étude sur les générateurs de transport de marchandises : région de Montréal*, Montréal, 2009, 76 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. COMMISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET L'HABITATION. *Dossier de consultation : impacts du projet Royalmount*, [En ligne], Montréal, novembre 2018, 36 p. [ville.montreal.qc.ca].
- VILLE DE MONTRÉAL. *Mise en valeur du secteur de l'hippodrome de Montréal, document préparatoire au forum d'experts les 9, 10, 11 décembre 2012*, [En ligne], Montréal, novembre 2012, 45 p. [ville.montreal.qc.ca].
- VILLE DE MONTRÉAL. *Planification du secteur Namur–De la Savane : diagnostic*, Montréal, novembre 2014, 92 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. *Rapport de synthèse de la démarche de concertation sur la planification du site de l'hippodrome et ses abords*, Montréal, avril 2014, 9 p.
- WSP CANADA. *Le Royalmount : étude d'impact sur les déplacements*, présentation de WSP Canada devant le groupe de travail Namur–De la Savane, Montréal, 9 avril 2019, 20 p.

## Annexe III : Liste des figures

Figure 1 : Localisation du secteur Namur-De la Savane, source : Ville de Montréal

Figure 2 : Enclavement du secteur, source : Ville de Montréal

Figure 3 : Désenclavement du secteur, source : Ville de Montréal

Figure 4 : Débits véhiculaires quotidiens dans l'échangeur Décarie entre 5 h et 19 h, source : ministère des Transports

Figure 5 : Points de congestion, source : ministère des Transports

Figure 6 : Débits véhiculaires sur le réseau municipal, source : Ville de Montréal

Figure 7 : Réseau cyclable du secteur, source : Ville de Montréal

Figure 8 : Pistes de solution en transport collectif à l'échelle du secteur élargi, source : Ville de Montréal

Figure 9 : Projets immobiliers en cours ou planifiés, source : Ville de Montréal

Figures 10 et 11 : Site du projet Royalmount, source : Carbonleo