

Dossier de consultation Impacts du projet Royalmount

Commission sur le développement
économique et urbain et l'habitation

Novembre 2018

Plan de la présentation

1. Contexte
2. Le Royalmount
3. Impacts et avis des services municipaux



1. Contexte

1. Contexte

Retour sur le mandat de la Commission

- Le projet Royalmount a été annoncé publiquement en 2015;
- En mars 2015, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté une résolution confiant le mandat à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, afin d'analyser et de documenter les impacts du projet Royalmount :
 - impacts du projet sur les déplacements locaux;
 - impacts du projet sur les déplacements, notamment sur le réseau de transport en commun ainsi que sur le réseau routier élargi en tenant compte de la planification du projet Cavendish;
 - impacts du projet sur l'équilibre de la structure commerciale locale et d'agglomération;
 - évaluation financière et fiscale du projet en considérant les retombées fiscales municipales et les investissements publics à consentir;
 - analyse de l'insertion urbaine du projet dans une perspective de densification et d'intensification des activités urbaines et du renforcement d'un pôle économique.
- En août 2018, le conseil municipal a renouvelé le mandat de la Commission pour qu'elle considère, en plus des enjeux déjà signifiés, la possibilité qu'une composante résidentielle soit ajoutée au projet.

1. Contexte

Démarche en appui au mandat de la Commission

- Le Service de la mise en valeur du territoire (SMVT) de la Ville de Montréal a été mandaté pour coordonner, avec les services municipaux et les arrondissements concernés, les différents avis sur les études d'impact produites par le promoteur;
- Le promoteur Carbonleo a produit deux études d'impact, soit les impacts du projet sur les déplacements et sur la structure commerciale de l'agglomération;
- Des comités techniques réunissant les services et les arrondissements concernés, la Ville de Mont-Royal ainsi que le MTMDET et la STM (impact sur les déplacements) ont été mis sur pied pour analyser les études d'impact;
- Les services concernés de la Ville ont émis des avis.



2. Le Royalmount

2. Le Royalmount

Pôle urbain multifonctionnel

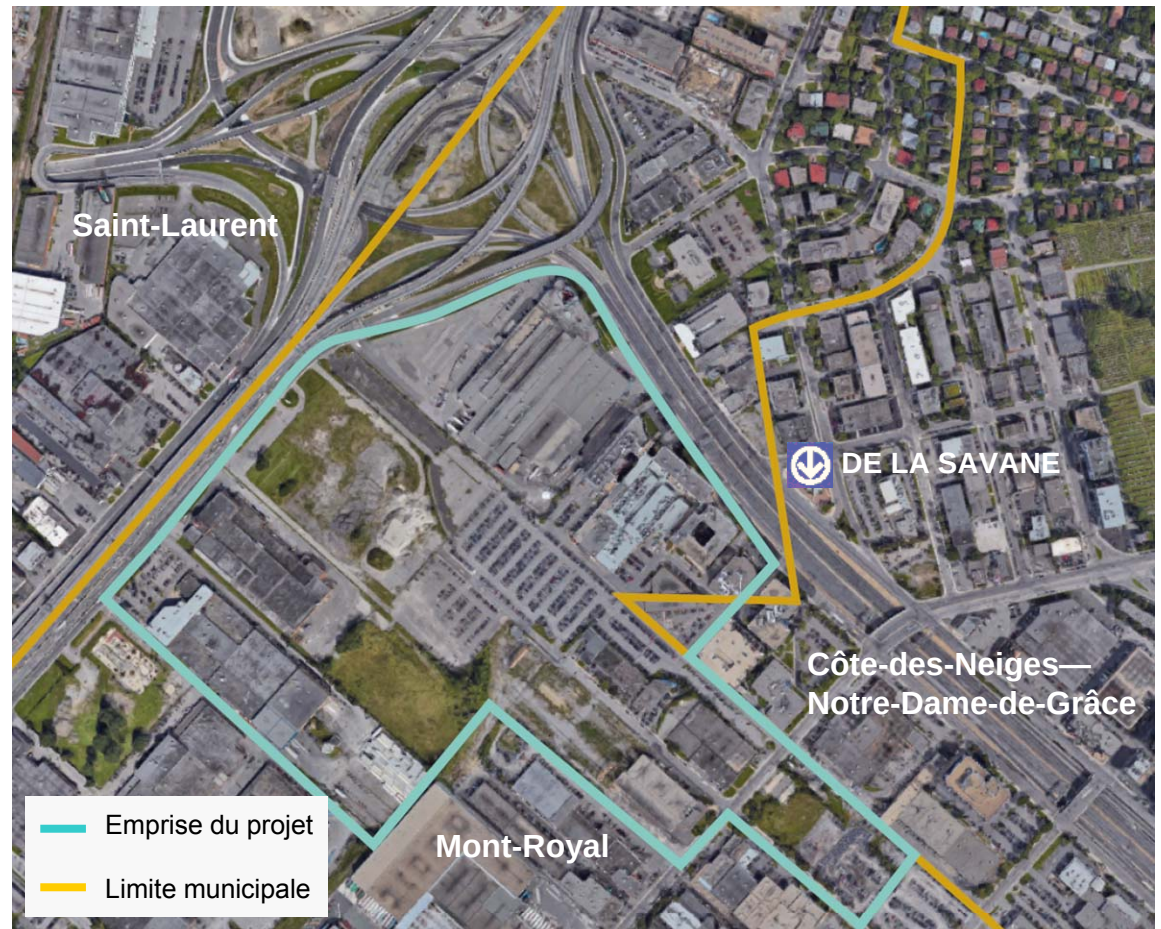
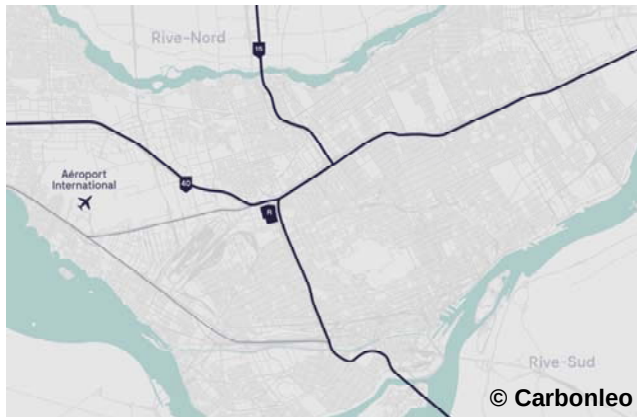
Hôtels, commerces, bureaux, restaurants, cinémas, salle de spectacle et autres lieux de divertissement qui s'articulent autour d'espaces animés, le tout raccordé à la station de métro De la Savane par une passerelle enjambant l'A-15.



© Carbonleo

2. Le Royalmount

Localisation



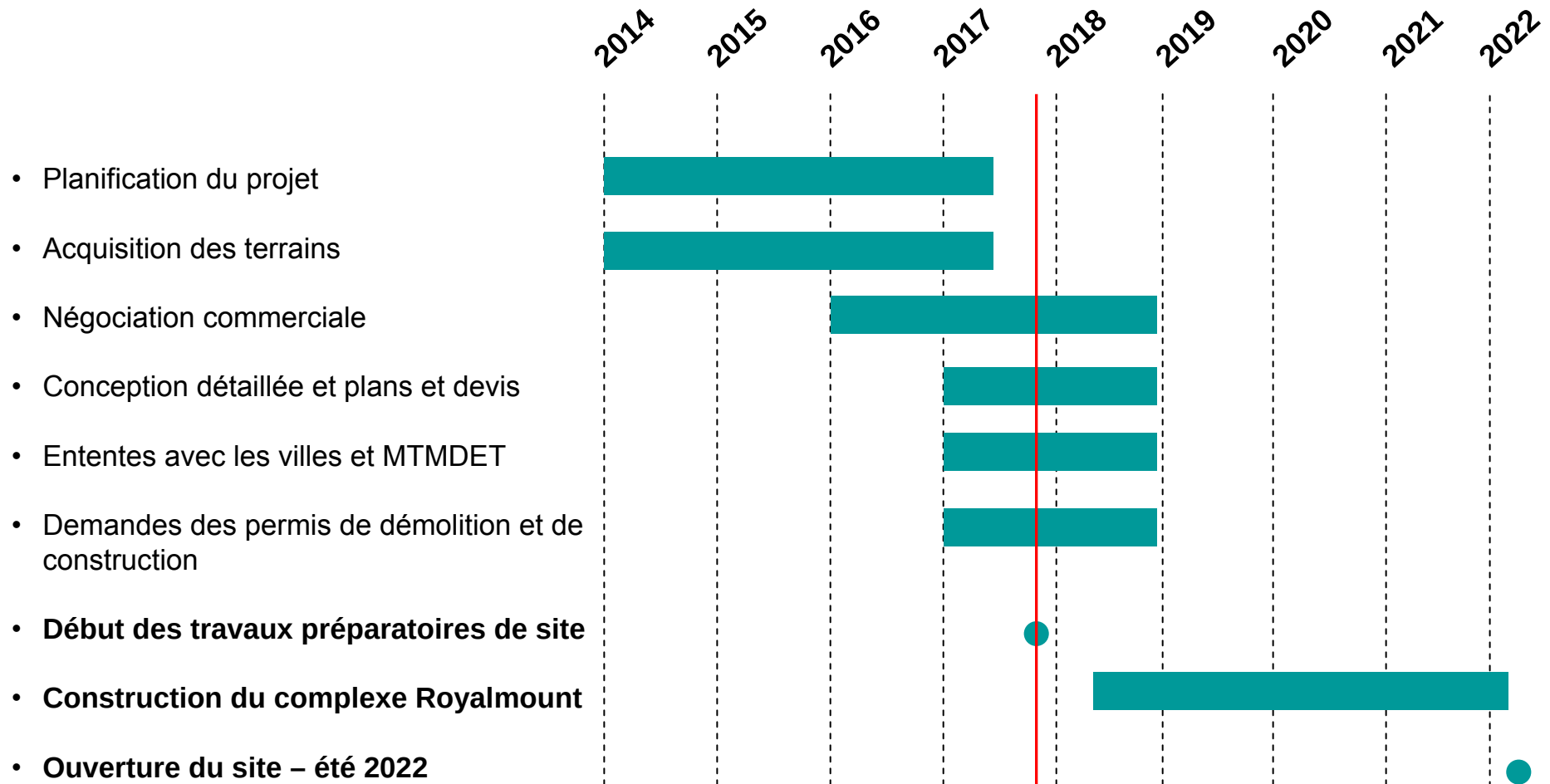
2. Le Royalmount

Quelques caractéristiques

- 25 à 35 millions de visiteurs par année
- 1,5 million de pi² de commerces
- 2,3 millions de pi² de bureaux (6 tours de bureaux)
- 160 000 pi² de restaurants
- 425 000 pi² de divertissements (dont un parc aquatique et un aquarium)
- 5 hôtels (1 000 chambres)
- 1 théâtre (2 salles totalisant 7 500 sièges)
- 1 cinéma de 50 000 pi²
- 8 000 places de stationnement (3 stationnements intérieurs)
- 140 000 déplacements par jour (70 000 en automobile)
- 1 passerelle piétonne et cycliste qui relie le projet à la station de métro De la Savane

2. Le Royalmount

Échéancier du projet





3. Impacts et avis des services municipaux

3. Impacts et avis des services municipaux

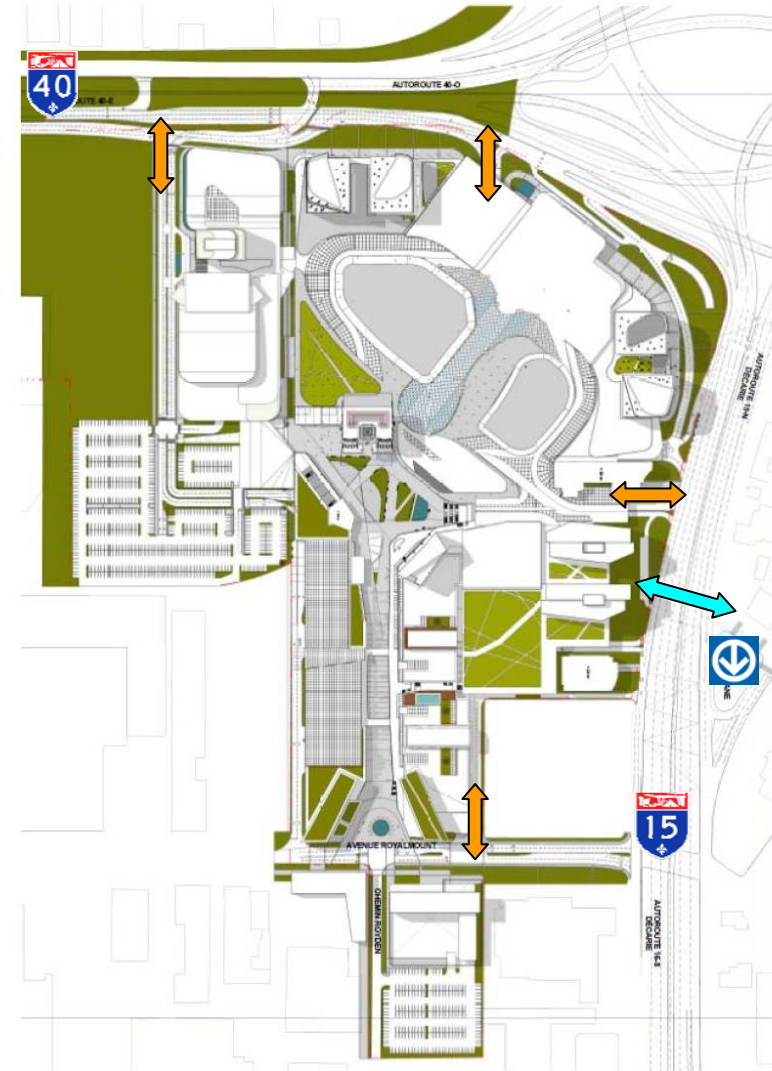
Impacts sur les déplacements

- Carbonleo a engagé le consultant WSP Global pour produire une étude d'impact sur les déplacements;
- Un rapport préliminaire a été déposé le 17 août 2017 et une version définitive en janvier 2018;
- L'étude ne tient pas compte du prolongement du boulevard Cavendish ni du développement de l'hippodrome, mais a été complétée par la suite par une note technique sommaire qui considère les deux projets;
- Afin d'atténuer les impacts du projet, l'étude propose une série de mesures d'atténuation :
 - Mesures physiques d'atténuation;
 - Mesures de gestion de la demande.

3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur les déplacements

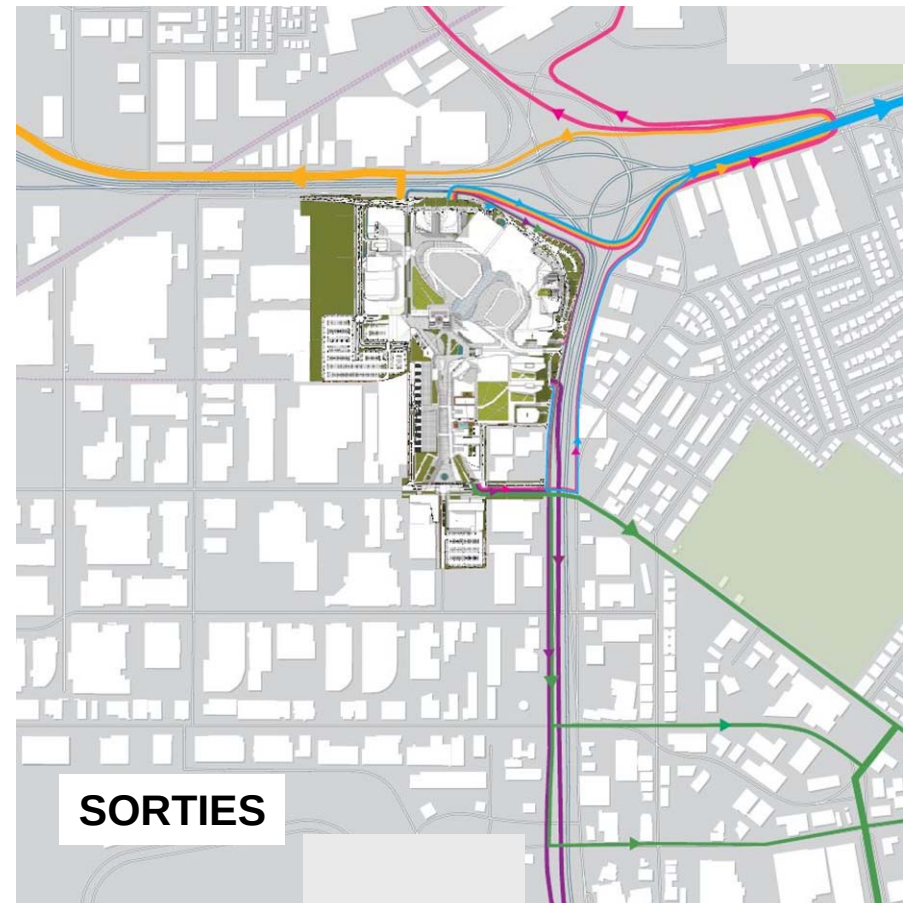
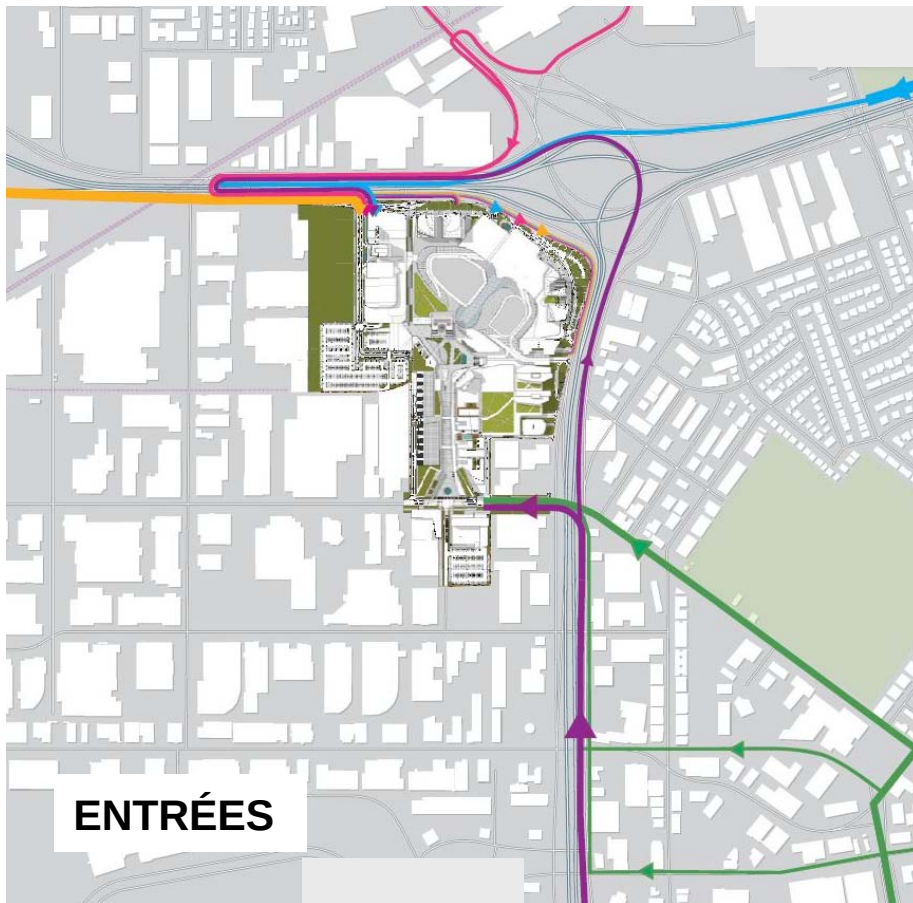
- Accessibilité :
 - 4 accès véhiculaires pour la clientèle;
 - 1 passerelle pour piétons et cyclistes reliant le centre commercial à la station de métro De la Savane;
 - 1 débarcadère pour autobus touristiques.



3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur les déplacements

- Accessibilité :



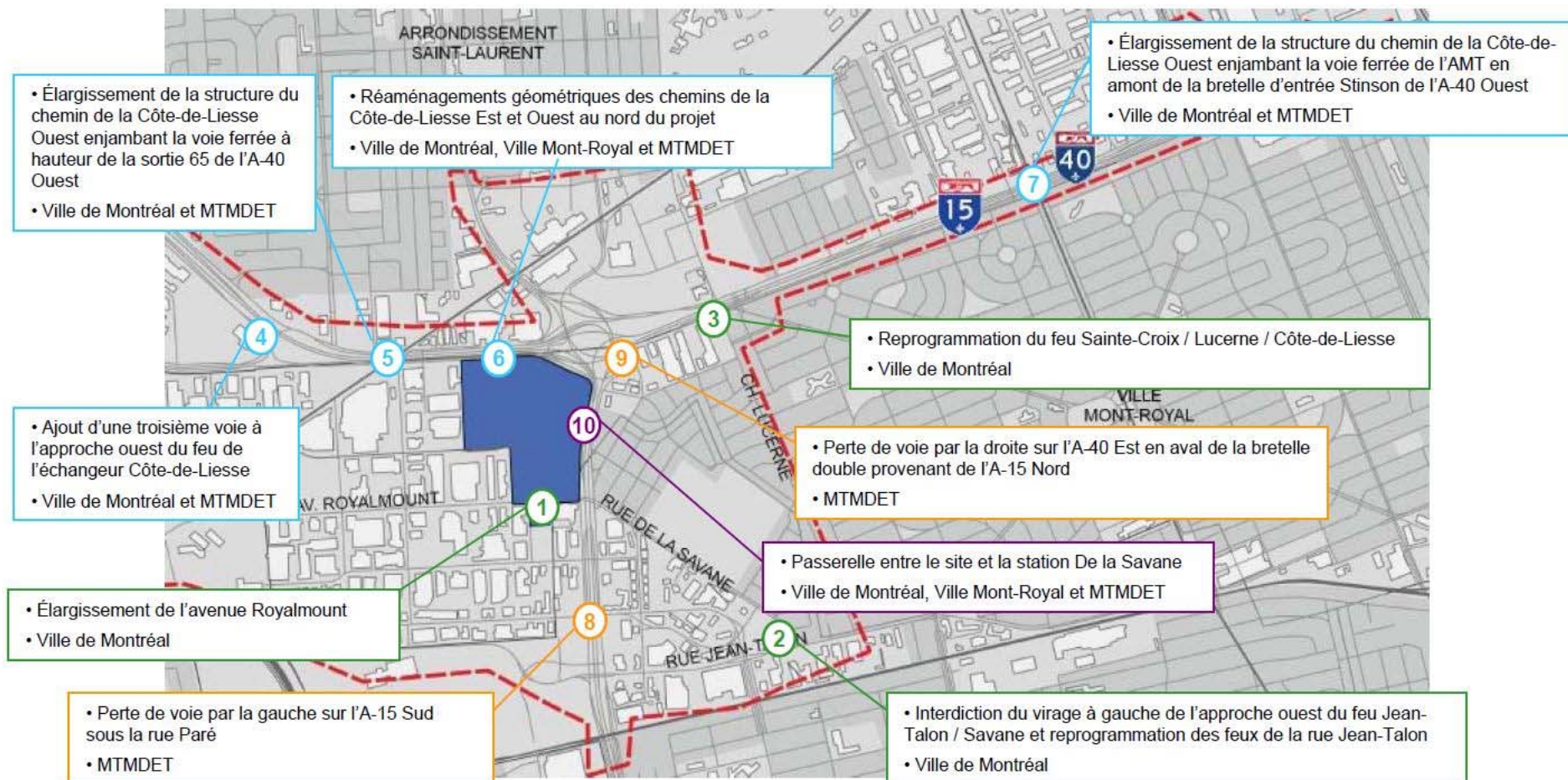
3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur les déplacements

- **Réseaux routiers du secteur actuellement à saturation :**
 - 360 000 véhicules quotidiens circulant actuellement dans l'échangeur Décarie;
 - L'ajout de nouveaux véhicules détériorera considérablement les conditions de circulation;
- **140 000 déplacements quotidiens** tous modes générés par le projet Royalmount;
- Le promoteur a pour objectif de **maximiser l'utilisation du transport collectif et actif** grâce à la **station de métro De la Savane** reliée au projet par une passerelle;
- **10 mesures d'atténuation de la circulation** sont proposées à proximité du projet, essentiellement sur les réseaux artériel et supérieur :
 - 3 mesures relèvent directement de la Ville de Montréal;
 - 4 mesures relèvent de la Ville de Montréal et du MTMDET en vertu de la Loi sur la Métropolitaine;
 - 2 mesures relèvent du MTMDET et ont déjà été refusées par ce dernier;
 - 1 passerelle au-dessus de l'autoroute Décarie relevant de la Ville de Mont-Royal, de la Ville de Montréal et du MTMDET.

3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur les déplacements



3. Impacts et avis des services municipaux

Hypothèses 1 - base

- Vision basée sur la réalité montréalaise des déplacements générés (pas de déplacements déviés)
 - 70 000 dépl./jour en auto-conducteurs
 - Part modale de 35% pour le transport collectif et actif

- Mesures physiques : toutes les mesures (9)
- Mesures de gestion de la demande : aucune

Hypothèses 2A

- Demande réduite pendant la période de pointe (15h-19h) par la mise en place de mesures de gestion de la demande par le promoteur et hausse des déplacements internes
- Hypothèse plutôt optimiste si les mesures de gestion de la demande ne se concrétisent pas
 - 55 000 dépl./jour en auto-conducteurs

- Mesures physiques : toutes les mesures (9)
- Mesures de gestion de la demande et déplacements internes:
 - Réduction de 30% les déplacements véhiculaires (17h-18h)
 - Augmentation de la part modale de 31% à 63% pour le transport collectif pour l'usage bureau (17h-18h)

Hypothèses 2B

- Demande réduite pendant la période de pointe comme pour les hypothèses 2A
- Prise en compte des déplacements déviés pour réduire le volume de déplacements générés par le projet

- Mesures physiques : toutes les mesures (9)
- Mesures de gestion de la demande: identiques hypothèse 2A
- Réduction supplémentaire de 30% des déplacements attirés quotidiennement (considérés comme des déplacements déviés)

3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur les déplacements

	Nombre de déplacement	Écart moyen de déplacement (8 trajets 15h-19h)	Itinéraire direction Est	Écart maximum (17h-19h)
Hypothèses 1	140 000	+ 2,3 min	A-40 est à A-40 est (6 km)	+ 30 min
			A-520 est à A-40 est (6 km)	+ 15 min
			A-520 est à A-15 sud (4 km)	+ 25 min
Hypothèses 2a	126 000	+ 1,6 min	A-40 est à A-40 est	+ 23 min
			A-520 est à A-40 est	+ 12 min
			A-520 est à A-15 sud	+ 10 min
Hypothèses 2b	126 000	- 2,0 min	A-40 est à A-40 est	+ 18 min
			A-520 est à A-40 est	+ 10 min
			A-520 est à A-15 sud	+ 10 min

3. Impacts et avis des services municipaux

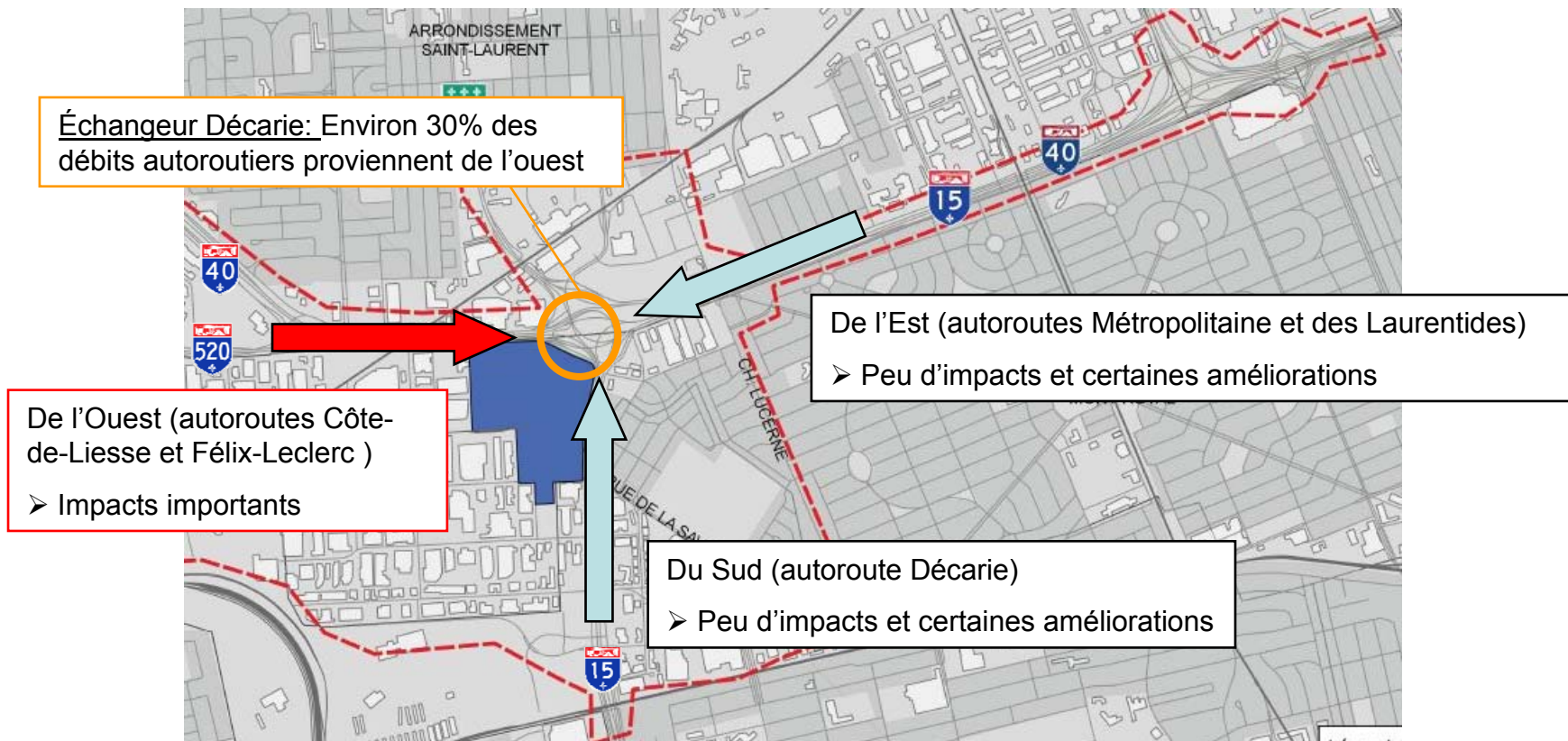
Impacts sur les déplacements

- La réalisation des mesures permet tout de même de limiter certains impacts, notamment sur le réseau routier municipal;
- En considérant la réalisation des mesures, les principaux impacts entre 17 h et 19 h sont :
 - + 20-30 min – A-40 Est entre Cavendish et l'échangeur Des Laurentides;
 - + 10-15 min – Tronçon A-520 et A-40 Est entre le boulevard Cavendish et l'échangeur Des Laurentides;
 - + 15-25 min – Tronçon A-520 et autoroute Décarie entre le boulevard Cavendish et la rue Jean-Talon.

3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur les déplacements

Impacts du projet sur les déplacements véhiculaires avec les mesures physiques d'atténuation + les mesures de réduction de la demande + détournements (2b)



3. Impacts et avis des services municipaux

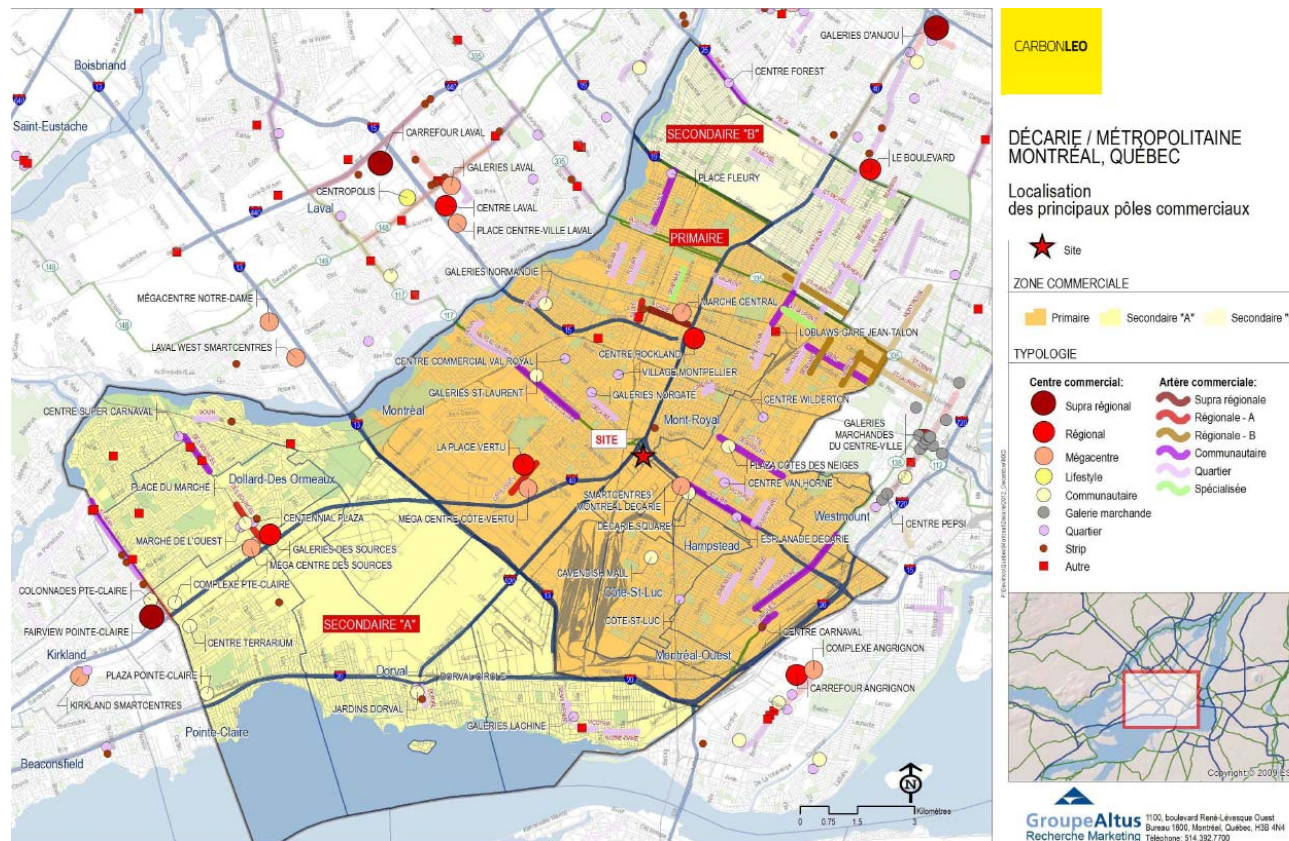
Avis du Service des infrastructures, de la voirie et des transports

- Le projet Royalmount aura des impacts majeurs dans un secteur déjà saturé;
- Advenant la réalisation du projet et malgré les interventions proposées, les impacts anticipés sur les déplacements dans le secteur seront importants;
- La passerelle est déterminante dans l'atteinte des objectifs élevés de parts modales en transport actif et collectif fixés par le promoteur. Une remise en cause de son implantation aggraverait significativement les impacts sur la circulation;
- Les mesures physiques proposées par le promoteur pour réduire les impacts du projet sur la circulation doivent impérativement être réalisées pour l'ouverture du site prévue en 2022;
- Les mesures proposées relatives à la gestion de la demande sont de la responsabilité du promoteur (étalement des périodes de déplacements, mesures de rétention lors de la période de point PM, information en temps réel, etc.).

3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur la structure commerciale

- Un premier rapport présentant les impacts sur l'activité commerciale a été déposée en avril 2015 par Altus, le consultant du promoteur, et a fait l'objet d'un avis préliminaire du Service du développement économique.



3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur la structure commerciale

- Une actualisation de l'étude d'impact a été demandée au promoteur au printemps 2017 considérant l'évolution du projet (diminution du volet commercial);
- Le promoteur a aussi étudié les volets hôtelier et de divertissement à la demande du SDÉ.

3. Impacts et avis des services municipaux

Impacts sur la structure commerciale

- Le projet Royalmount devrait ajouter 1 513 000 pieds carrés de superficie locative brute à la structure commerciale en place et générer des ventes d'environ 692,6 M\$ dans une zone ayant un potentiel de marché de catégories comparables de 8 777 M\$, soit 7,9 % du potentiel commercial actuel;
- L'érosion des ventes de la structure commerciale en place à l'heure actuelle devrait se situer entre 0 % et 15 % (impact très faible à moyen) selon la catégorie et la composante spatiale de la zone de marché étudiée;
- Certains centres commerciaux seraient touchés davantage que les autres en raison de leur proximité du projet à l'étude et de leur mix commercial : Centre Rockland, Place Vertu, Marché Central et le méga-centre BlueBonnets;
- Les impacts anticipés sur les artères commerciales de la zone de marché sont très faibles, c'est-à-dire que l'érosion anticipée des ventes se situerait sous le seuil des 5 %;
- Le projet Royalmount devrait puiser environ 89,6 M\$ en transfert des établissements du centre-ville de Montréal, ce qui correspond à une récupération de 13 % des fuites vers cette destination.

3. Impacts et avis des services municipaux

Avis du Service du développement économique

- Le projet constituera un nouveau pôle commercial de calibre régional, voire supra régional, et aura un impact sur la structure commerciale de l'agglomération;
- Tous les formats commerciaux des catégories inférieures (calibres de quartier, communautaire et régional) situés dans l'aire de marché du projet et même au-delà, seront susceptibles de ressentir son impact, compte tenu de sa taille et de son caractère unique à Montréal;
- L'impact du projet se fera sentir dans le créneau des biens mode particulièrement;
- Le projet et le centre-ville rivaliseraient pour s'accaparer la clientèle des territoires de Westmount, la portion est et sud-est de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, la portion nord-ouest de l'arrondissement de Ville-Marie et la portion sud est du territoire de Mont-Royal;
- L'impact commercial du projet sur le centre-ville est estimé à 6% en terme d'érosion des ventes (selon les catégories d'établissements considérées dans l'étude).

3. Impacts et avis des services municipaux

Évaluation financière et fiscale

- L'implantation du projet Royalmount, évalué à 2 G\$, entraînera un rééquilibrage des quotes-parts des villes au budget de l'agglomération de Montréal;
- Le projet aura des impacts fiscaux positifs pour les villes de Mont-Royal et de Montréal;
- La transformation de ce secteur aura également des impacts sur le budget de fonctionnement de la Ville de Mont-Royal.

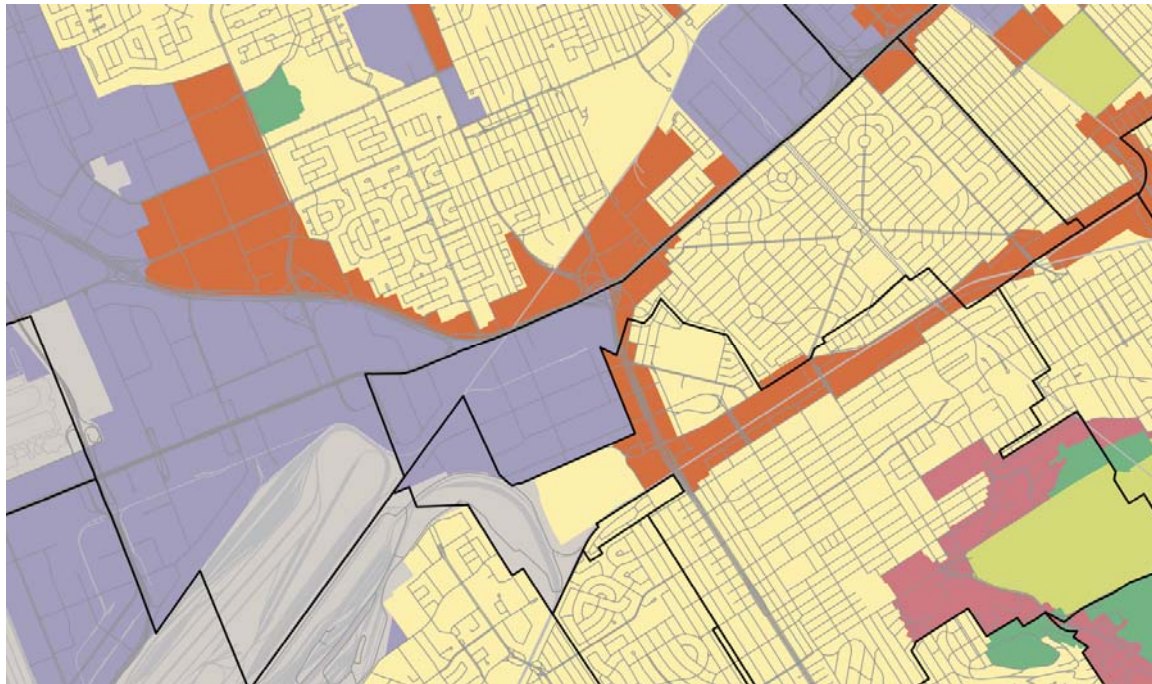
	Ville de Mont-Royal	Ville de Montréal
Taxes foncières du projet	60 M\$	0 M\$
Taxes foncières sans le projet	(-) 4 M\$	0 M\$
Impact différentiel sur la quote-part du budget de l'agglomération	(-) 30,5 M\$	(+) 25,8 M\$
Revenus nets annuels de taxe	25,5 M\$	25,8 M\$

** Les valeurs sont établies selon le projet Royalmount 100 % commercial*

3. Impacts et avis des services municipaux

Analyse de l'insertion urbaine

- Le Schéma prescrit une affectation « Industrie » pour le secteur, laquelle est décrite comme un « ensemble d'établissements ou d'entreprises exerçant une fonction économique »;
- Cette affectation exclut l'usage résidentiel, mais autorise des activités de bureau, de commerce, ainsi que des équipements culturels et récréatifs.



Extrait du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

3. Impacts et avis des services municipaux

Analyse de l'insertion urbaine

- Le projet Royalmount s'inscrit dans le cadre du PPU du Quartier Royalmount adopté par la Ville de Mont-Royal en juin 2015. Il est donc encadré par cet outil;
- Le périmètre de ce PPU, couvrant la portion nord-est du secteur industriel de Mont-Royal, est bordé par les autoroutes Métropolitaine et Décarie.



Extrait du PPU Quartier Royalmount, Ville de Mont-Royal

3. Impacts et avis des services municipaux

Analyse de l'insertion urbaine

- Le PPU a été reconduit dans le Plan d'urbanisme révisé de la Ville de Mont-Royal en 2017, lequel a été jugé conforme aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal;
- L'approbation du projet Royalmount ainsi que l'émission des permis de construire sont régies par la Ville de Mont-Royal;
- L'approbation et la délivrance des permis de construire par la Ville de Mont-Royal sont par ailleurs assujetties à l'émission d'avis de conformité spécifiques, notamment le dépôt par le promoteur d'un plan directeur de gestion des eaux.

3. Impacts et avis des services municipaux

Avis du Service de la mise en valeur du territoire

- Bien que le projet respecte les usages et les constructions autorisés par la réglementation locale, la problématique réside surtout en la capacité d'accueil du milieu où il s'implante;
- Le projet commercial générera un nombre important de déplacements dans un secteur déjà à saturation;
- La proximité des réseaux de transport routier et ferroviaire présente des nuisances importantes, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air.

3. Impacts et avis des services municipaux

Pertinence d'intégrer une composante résidentielle

Le Royalmount intégrant un volet résidentiel



© Carbonleo

3. Impacts et avis des services municipaux

Pertinence d'intégrer une composante résidentielle

Le marché résidentiel dans le secteur

- En février 2018, le SMVT a été mandaté pour :
 - Évaluer le potentiel du marché résidentiel dans un projet tel que le Royalmount;
 - Évaluer l'impact de l'ajout d'une composante résidentielle dans le projet Royalmount sur le développement résidentiel prévu pour le site de l'ancien hippodrome.

3. Impacts et avis des services municipaux

Pertinence d'intégrer une composante résidentielle

Le marché résidentiel dans le secteur

- L'intérêt pour de futurs acheteurs (ou locataires) d'habiter dans un secteur comme le projet Royalmount semble réaliste si on se réfère aux projets qui ont cours depuis une dizaine d'années dans le secteur périphérique, ainsi qu'aux tendances observées dans certains projets apparentés qu'on retrouve au Québec et aux États-Unis.
- L'impact potentiel d'un développement résidentiel dans le projet Royalmount sur le redéveloppement de l'ancien hippodrome doit tenir compte de différents facteurs comme les conditions hypothécaires, les types de produits résidentiels qui seront offerts, le marché de la revente ou la vigueur de l'économie en général.
- Il est difficile de prévoir quelles seront ces conditions quand démarrera le projet résidentiel sur le site de l'ancien hippodrome.
- Le site de l'ancien hippodrome devrait, quant à lui, comporter une diversité de produits résidentiels notamment des logements pour familles, des logements sociaux et communautaires ainsi que des logements abordables.

3. Impacts et avis des services municipaux

Analyse du SMVT

- Advenant une volonté d'intégrer des activités résidentielles dans le projet Royalmount:
 - Une modification devra être initiée par la Ville de Mont-Royal au PPU du Quartier Royalmount et à son plan d'urbanisme;
 - Une demande de modification, par la Ville de Mont-Royal, au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal devra être adressée au conseil d'agglomération de Montréal;
 - Une mise à jour des études d'impact, notamment sur les déplacements et sur la gestion des eaux, devra être faite afin de considérer l'ajout de logements.

3. Impacts et avis des services municipaux

Analyse du SMVT

- Malgré les besoins en habitation et la rareté des terrains, le Schéma mentionne que le territoire est doté d'une capacité d'accueil, en insertion dans les secteurs établis et sur les terrains vacants ou les emplacements à transformer. Le secteur Royalmount n'est pas illustré sur la carte des terrains à construire et à transformer du Schéma;
- La Stratégie de développement économique 2018-2022 de Montréal mentionne parmi les défis à relever celui de « la redynamisation des pôles économiques et industriels », notamment dans un contexte où « les espaces industriels et commerciaux sont confrontés à une tendance lourde de développement résidentiel »;
- Le secteur du projet Royalmount est encadré par des infrastructures de transport majeures qui connectent le site à la région métropolitaine, mais qui l'isolent aussi du milieu environnant tout en étant risques ou nuisances importantes;
- Le secteur est aussi entouré d'entreprises industrielles dont certaines présentent des risques documentés pour la population environnante.

Merci