

Mémoire sur le projet Royalmount

Présenté à la
Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la ville de Montréal

par
François Delwaide et Sébastien Adam

Montréal, le 16 janvier 2019

1. Présentation des dépositaires

François Delwaide est citoyen montréalais depuis sa naissance. Il est titulaire d'une maîtrise en sciences de l'environnement et d'un baccalauréat en sciences politiques. Actuellement technicien en développement durable au Collège de Rosemont, il sensibilise, mobilise et éduque la communauté, particulièrement la jeunesse, pour une transition environnementale viable et durable. François se spécialise dans les enjeux municipaux liés à l'organisation du territoire ainsi que dans les mécanismes d'éducation relative à l'environnement pour l'appropriation citoyenne de quartiers à échelle humaine et durables, dans une perspective écosystémique.

Sébastien Adam réside à Montréal. Il a complété sa scolarité de doctorat en psychologie à l'Université de Montréal. Il enseigne la psychologie au Collège de Rosemont, notamment les cours de psychologie communautaire et d'intervention psychosociale. Il collabore également avec le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ), où il travaille sur des questions relatives à la participation citoyenne municipale. Dans le cadre de son enseignement, il s'intéresse aux liens entre psychologie et urbanisme, entre autres aux impacts de l'aménagement urbain sur les comportements, la santé et le sens de la communauté.

2. Introduction

À la lumière des informations présentées par Carbonleo, nous exprimons notre opposition formelle au projet. Plusieurs aspects de celui-ci soulèvent nos inquiétudes. Premièrement, en termes de densification et d'intensification des activités urbaines, le projet s'écarte trop peu des modèles d'aménagement nord-américains traditionnels. Priorisant les espaces commerciaux, la restauration, les espaces de divertissement et les espaces de bureau, et malgré l'inclusion tardive d'une composante résidentielle, le projet tel que présenté ne permettra pas de créer un quartier complet, caractérisé par une mixité fonctionnelle et sociale. De plus, il nous semble qu'il valorise et met de l'avant un consumérisme néfaste pour l'environnement social et physique. Deuxièmement, nous sommes préoccupés par les enjeux relatifs au transport. Bien que le promoteur insiste sur la proximité d'une station de métro et que le nombre de places de stationnement prévu soit inférieur aux normes habituelles, nous craignons que le projet ne s'éloigne pas suffisamment de la domination de l'automobile, et que cela entraîne des impacts significatifs sur la circulation dans le secteur. Finalement, nous aimerions soulever des préoccupations quant au nom retenu pour le projet. Deuxième ville francophone du monde, ville multiculturelle, Montréal mérite certainement mieux qu'un projet portant pour nom le Royalmount. Nous élaborerons sur les trois thématiques soulevées, avant de conclure par quelques recommandations.

3. Densification non durable et absence de mixité sociale opérationnelle

Le projet Royalmount est un projet de revitalisation urbaine important qui doit être considéré comme une opportunité d'amélioration de l'agglomération de Montréal. Cependant, tout projet de revitalisation urbaine s'insère au sein d'un environnement préexistant et se doit d'être inclus dans ses limites territoriales, sociales et conjoncturelles (Benali, 2012 ; Cassaigne, 2009). Il est donc impératif pour le Royalmount de considérer le contexte de la ville de Montréal ainsi que les particularités des quartiers voisins lors de son aménagement. Également, il importe de nous questionner sur le type de développement urbain que nous souhaitons pour Montréal. Quels objectifs, quelles valeurs devraient guider la transformation des terrains situés au carrefour des autoroutes 15 et 40? Et si le projet promet d'être une vitrine pour Montréal, quelle image souhaitons-nous projeter à l'international?

Nous sommes d'avis que le développement de ces terrains devrait reposer sur deux grandes préoccupations : d'une part, la densification et la mixité fonctionnelle et sociale et, d'autre part, la prise en compte des défis actuels, notamment les enjeux climatiques et économiques. Montréal devrait favoriser des stratégies de développement urbain visant la création d'environnements complets, viables, qui répondent aux besoins de leurs habitants. Ces stratégies doivent éviter les problèmes liés au transport, aux logements et à l'accessibilité aux services (Gauthier, 2006; Theys, 2002).

À l'heure actuelle, il est clair que le projet n'est pas à la hauteur de cette vision. Il priorise certaines composantes, comme les commerces et les espaces de bureau et de divertissement, au détriment des logements et autres infrastructures. Il semble être pensé en isolation de son environnement physique, sans tenir compte de la réalité des quartiers limitrophes. De ce point de vue, il ne semble pas s'inscrire dans une vision globale de développement de la ville et du secteur. Conçu d'abord et avant tout comme une destination de consommation et de divertissement, il risque également de contribuer à l'augmentation de la circulation automobile (Kenworthy, 2006). Sa composante commerciale s'inscrit dans une culture de consumérisme, qui nous semble à bien courte vue, étant donné les défis environnementaux et économiques auxquels nous sommes déjà confrontés, et auxquels nous serons encore davantage confrontés dans l'avenir.

Nous sommes d'avis que ces terrains devraient donner lieu à un projet de densification mixte, sociale et fonctionnelle, pouvant assurer une utilité sociale, une évolution cohérente et une appropriation stratégique du territoire de la part des Montréalais. Il s'agit de créer un quartier complet, défini comme un lieu convivial, sécuritaire, inclusif, participatif et où l'accessibilité aux commerces et services est optimisée. Le milieu de vie complet doit offrir l'ensemble des opportunités nécessaires à l'épanouissement social de la communauté qui y évolue (Theys et Emelianoff, 2001).

En considérant cette vision, le projet Royalmount gagnera en pertinence s'il met de l'avant une multitude de logements à visées différentes (logements sociaux, maisons de ville, logements pour familles, etc.), et non pas uniquement des condos luxueux, plus ou moins accessibles. Parallèlement à cela, la disposition d'espaces commerciaux de proximité dédiés à des commerces essentiels serait un atout considérable : épicerie, boulangerie, vêtements abordables, etc. Les espaces de bureau déjà prévus au projet renforceront alors cette économie de proximité. Finalement, des services de loisirs ainsi que certaines institutions stratégiques, notamment une école, garantiront un attrait pour les familles.

En somme, nous proposons ici un projet de revalorisation urbaine basée sur la qualité de vie au sein du nouvel aménagement. La qualité de vie se définit comme l'accessibilité aux services, la densité urbaine, la proximité des services, l'équité sociale, la protection de la biodiversité urbaine ainsi que la protection de l'environnement biophysique (Anderson, 2006; Kenworthy, 2006). Grâce à l'accès aux services, logements et commerces, un citoyen qui s'établit dans le secteur revitalisé sera en mesure d'y évoluer et d'en être une partie prenante à part entière (Theys, 2002). Selon nous, il s'agit là d'une vision novatrice qui permet de créer des quartiers à échelle humaine (Gehl, 2012), où les résidents s'approprient les lieux pour une évolution cohérente de l'humain avec le territoire et la ville, caractéristique incontournable de tout projet de revitalisation urbaine (Benali, 2012).

En somme, nous nous questionnons beaucoup sur la densification du projet, tel que proposé par les promoteurs. Nous sommes d'avis que la densification du milieu doit s'opérer de façon à garantir la création d'un milieu de vie mixte, inclusif, accessible et écologique. Ces aspects sont les caractéristiques d'une mixité sociale opérationnelle, essentielle à la création d'un projet urbain novateur (Theys, 2002).

4. L'aménagement et ses répercussions sur le transport

La question du transport se pose à la fois pour les déplacements vers et à partir du site, que pour les déplacements internes à celui-ci. Comme nous l'avons déjà souligné, nous pouvons craindre que le projet du promoteur ait un impact sur la circulation automobile. Les études commandées par le promoteur et présentées à la Commission du développement économique et urbain et l'habitation minimisent les problèmes potentiels. Cependant, l'analyse de la ville de Montréal laissait entendre que cela ne prenait pas en compte les impacts d'autres projets dans le secteur (par exemple, les développements sur le site de l'ancien hippodrome Blue Bonnets et les travaux sur le boulevard Cavendish).

Le transport routier représente actuellement le tiers des émissions de gaz à effet de serre émis au Québec (MDELCC, 2015). Un projet de densification, caractérisé par une mixité sociale et

fonctionnelle, et respectueux de l'environnement, ne peut se réaliser sans favoriser le transport actif et collectif (Kenworthy, 2006).

Dans un quartier complet tel que présenté, l'accessibilité aux ressources du projet (commerces, écoles, centre de loisirs, etc.) sera maximisée grâce à la stratégie du transport actif et collectif. En minimisant l'importance stratégique de l'automobile, on permet à l'ensemble de la population de se déplacer et d'accéder aux différents rouages du projet, de la communauté. Il s'agit d'une organisation géographique novatrice centrée sur l'équité d'accès et l'inclusion tous azimuts (Kenworthy, 2006). Une organisation centrée sur le transport actif et collectif contribuera aussi à la qualité de l'environnement urbain, et à son occupation par les citoyens (Gehl, 2012).

5. Le nom retenu pour le projet

Nous concluons par une remarque sur un aspect du projet qui pourra sembler plus secondaire. Nous souhaitons exprimer notre inconfort face au nom « Royalmount ». Tel que l'affirme le tout premier article de la *Charte de la ville de Montréal, métropole du Québec* (L.R.Q, chapitre C-11.4), Montréal est une ville de langue française. La ville de Mont-Royal, sur le territoire de laquelle le projet sera développé, possède quant à elle le statut de ville bilingue. Celui-ci lui a été accordé en vertu de l'article 29.1 de la *Charte de la langue française* (L.R.Q., chapitre 11), prévoyant ce droit pour les municipalités dont plus de 50% de la population était anglophone. Ce même article précise que les municipalités qui cessent de respecter ce critère conservent leur statut, à moins de volontairement y renoncer. Soulignons que la population de langue maternelle anglaise de la ville de Mont-Royal ne représente plus qu'environ 20% de sa population totale (Statistiques Canada, 2016).

Les promoteurs, notamment dans leur présentation du 27 novembre à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, ont souligné que leur projet s'inscrit parfaitement dans la culture montréalaise. Or, proposer un nom anglophone nous semble aller à l'encontre d'une dimension fondamentale de l'identité montréalaise. Bien sûr, les promoteurs souhaitent voir leur projet rayonner à l'international. Mais pourquoi alors ne pas choisir un nom qui reflèterait le caractère francophone de Montréal, sans pour autant échouer à rejoindre une clientèle internationale, parlant de multiples langues autres que le français ? Assurément, ce n'est pas la proximité de l'avenue Royalmount, une artère insignifiante et sans aucun intérêt historique ou toponymique, qui justifie à elle seule le choix du nom.

6. Recommandations

Suite à la proposition énoncée précédemment, soit de faire du projet Royalmount une opportunité de création d'un milieu de vie dense, mixte, à échelle humaine et centré sur des proximités

structurantes, voici quelques recommandations concrètes susceptibles d'améliorer le Royalmount en ce sens.

- Considérer le secteur revitalisé de façon écosystémique. La ville est un milieu de vie complet qui inclut l'humain et son environnement. Le projet Royalmount actuel sort le secteur de sa ville hôte : il est impératif de considérer des stratégies d'inclusion (densification sociale, mixité sociale, mixité d'usage, etc.).
- Réfléchir à des mécanismes de gouvernance permettant d'assurer la prise en compte de l'intérêt public dans le développement de projets urbains de cette ampleur. Il est inconcevable qu'un tel projet puisse être développé sous l'autorité d'une ville liée, sans tenir compte des enjeux d'aménagement à l'échelle de l'agglomération de Montréal.
- Inclure un nombre minimal de logements sociaux, de logements dédiés aux familles et aux personnes âgées : il est inconcevable que des logements uniquement en style condo, ou de luxe, soit développés dans un tel secteur. Le quartier de Ville Mont-Royal est déjà un microcosme exclu du reste de Montréal. Il faut créer un quartier réel, ce qui inclut les personnes vulnérables (Sénécal et al., 2005).
- Déployer des offres de services de quartier : école, sports, loisirs, parc, espaces verts, commerces de proximité. Ainsi sera créé un milieu de vie, ce qui assurera l'attractivité du projet pour les différents groupes.
- Aménager les espaces communs de façon conviviale et sécuritaire : petites rues étroites et verdissement systématique.
- Proscrire l'accessibilité automobile. En créant un quartier piéton, vélo et transport collectif, on s'assure que le virage durable est respecté, tout en assurant une convivialité et une sécurité maximale liée aux aménagements.

7. Conclusion

Pour conclure, nous sommes convaincus que le projet Royalmount actuel est une représentation manifeste des développements gigantesques nord-américains qui contribuent à la détérioration des milieux de vie humains et écologiques. En ces temps de crise environnementale, il est temps de changer la donne et d'octroyer une importance considérable à l'humain dans son milieu de vie, dans son quartier.

Nous sommes bien conscients que le projet Royalmount se doit d'avoir une attractivité internationale, à l'extérieur des résidents du projet ou des citoyens montréalais. Cependant, la création d'un quartier réellement novateur d'un point de vue social et environnemental ne manquera pas d'attirer l'attention. Cet attrait sera viable dans le long terme, grâce à la communauté active qui y vivra, contrairement à un projet consumériste qui verra sa popularité diminuer au fil des ans.

La Ville de Montréal désire innover et afficher ses valeurs sur la scène internationale. Pourquoi viser des paillettes comme à Las Vegas, plutôt que de réelles innovations environnementales et sociales, comme les pays scandinaves qui font parler d'eux pour leurs avancées écologiques? Nous vous proposons ici un projet de revitalisation complet, vivable, durable et en constante évolution. Nous voulons une revitalisation écosystémique qui lie directement l'humain et son environnement et non pas uniquement quelques mesures écologiques consommables au sein d'un méga-projet luxueux qui ne profitera à aucun Montréalais, mais plutôt à des promoteurs et politiques qui ne veulent que des taxes foncières. Il est temps de penser aux citoyens.

8. Références

Andersson, E. (2006). Urban landscapes and sustainable cities. *Ecology and society*, 11 (1) : 7p. Récupéré de <http://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art34/>.

Benali, K. (2012). La reconversion des friches industrielles en quartiers durables : aperçu théorique. *Cahiers de géographie du Québec*, 56 (158) : 297-312. DOI: [10.7202/1014548ar](https://doi.org/10.7202/1014548ar).

Cassaigne, B. (2009). La ville durable. *Projet*, 6 (313) : 78-83. Récupéré de www.cairn.info/revue-projet-2009-6-page-78.htm.

Charte de la langue française. L.Q. 2019, c. 11.

Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec. L.Q. 2019, c. C-11.4.

Delwaide, F. (2016). *Prise de décision pour la mise en place d'un transport durable : Le cas des réseaux préférentiels pour bus de la région métropolitaine de Montréal*. (Mémoire de maîtrise). Université du Québec à Montréal. Récupéré de <https://archipel.uqam.ca/8769/>.

Gauthier, M. (2006). La ville, l'urbain et le développement durable dans la revue Natures Sciences Sociétés : Rétrospectives et prospectives. *Natures Sciences Sociétés*, 4 (14) : 383-391. Récupéré de <http://www.cairn.info/revue-natures-sciences-societes-2006-4-page-383.htm>.

Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal, QC : Écosociété.

Kenworthy, J. R. (2006). The eco-city : ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment and urbanization*, 18 (1).

MDDELCC. (2015). *Inventaire Québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990*. Québec : Delisle, F., V. Leblond, S. Nolet et J. Paradis. Récupéré de <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2012/inventaire-1990-2012.pdf>.

Statistiques Canada (2016). *Profil du recensement, recensement de 2016, Ville Mont-Royal*. Consulté au <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2466072&Geo2=PR&Code2=12&Data=Count&SearchText=montreal&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Language&TABID=1>

Theys, J. (2002). L'approche territoriale du 'développement durable', condition d'une prise en compte de sa dimension sociale. *Développement durable et territoires*, 1 : 12p. DOI : [10.4000/developpementdurable.1475](https://doi.org/10.4000/developpementdurable.1475).

Theys, J. et C. Emelianoff. (2001). Les contradictions de la ville durable. *Le débat*, 1 (113) : 122-135. DOI : [10.3917/deba.113.0122](https://doi.org/10.3917/deba.113.0122).