

Mémoire déposé à la Commission sur le développement économique
et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal

Impacts du projet Royalmount

Andréanne Harbec

Résidente de la ville de Mont-Royal

Mesdames et Messieurs les Commissaires,

Je veux d'abord vous remercier de me permettre de vous exprimer mon point de vue sur le projet Royalmount, mais plus largement sur ma vision en tant que citoyenne concernée par le développement de ce secteur de l'île.

Je réside au sud de la rue Jean-Talon Ouest, près de l'avenue Rockland, un secteur qui, bien qu'il ne fasse pas partie officiellement du territoire patrimonial de la ville de Mont-Royal en fait bel et bien partie. C'est malheureusement un secteur qui est parfois oublié parce qu'officiellement dans la ville de Mont-Royal, mais très proche d'Outremont. Nous sommes des résidents de Mont-Royal, mais aussi de l'île de Montréal, car nous contribuons aux services d'agglomération.

C'est donc à titre individuel que je souhaite contribuer au débat en cours en apportant une contribution constructive aux travaux de la commission.

D'entrée de jeu, je veux vous signifier que je ne suis ni pour ni contre le volet commercial du projet Royalmount, mais que j'y vois là tout de même, comme tout développement, une opportunité dont il faut tirer profit, notamment pour améliorer les services et les infrastructures municipales des citoyens existants, mais aussi pour réduire l'exode des familles qui quittent l'île de Montréal pour la banlieue et réduire ainsi notre impact environnemental. Je vois également d'un bon œil le fait qu'il s'agisse d'un investissement privé.

Améliorer les services et les infrastructures municipales

Comme de nombreux résidents, je suis à même de constater que de nombreux services et infrastructures municipales souffrent d'un déficit de budget. L'inflation, les coûts d'entretien et les nouveaux besoins des citoyens rendent difficiles les choix budgétaires des municipalités.

Dans le secteur où je réside, nous avons l'occasion de fréquenter des infrastructures municipales tant de la ville de Mont-Royal que de l'arrondissement d'Outremont, de Montréal. D'une part, la rue Bates est parfois négligée par la municipalité et, d'autre part, parce que nous formons une communauté tissée serrée avec des résidents d'Outremont qui utilisent le parc canin du secteur plutôt que celui de la ville de Mont-Royal, très petit, que nous connaissons.

Comme eux, nous avons fait le choix de demeurer sur l'île de Montréal. Ce choix a été motivé par plusieurs raisons, comme le fait qu'on y trouve ou qu'on y trouvait des services municipaux adéquats. Des services que certains jugent anodins peuvent compter pour beaucoup dans la qualité de vie des gens. Par exemple, un parc canin adéquat ne demande pas beaucoup de budget et permet à des gens qui veulent vivre en ville avec un animal de choisir l'environnement urbain. Offrir un espace bien entretenu, suffisamment grand pour accueillir plusieurs chiens c'est aussi donner une raison supplémentaire aux résidents de demeurer sur l'île. Cela s'ajoute aux autres services municipaux que nous utilisons chaque semaine, sinon chaque jour. Or, même si nos taxes sont souvent plus élevées que dans les municipalités de l'extérieur de l'île, je suis obligée de constater que les infrastructures des villes de Montréal et de Mont-Royal souffrent souvent d'un manque d'entretien.

Dans les journaux, les médias ont rapporté que Royalmount apporterait 60 millions en revenus de taxes. Sauf erreur, c'est 20 fois les taxes de l'usine de Molson qui quittera l'île de Montréal et que nous voyons déménager à regret. Avec ces 60 millions annuels, je crois que les municipalités auront l'occasion de doter les

citoyens d'équipements dignes du 21^e siècle et, du même coup, de donner de bonnes raisons aux familles de demeurer sur l'île de Montréal.

Sans augmenter les taxes, les millions de revenus supplémentaires pourraient permettre d'améliorer :

- L'entretien des parcs, dont les parcs canins;
- L'ajout de pistes cyclables;
- L'ajout ou la réfection de bibliothèques;
- La desserte d'autobus des stations de métro Acadie, Namur et De La Savane (que certains croient cachées tellement il y a peu d'autobus qui mènent vers elles);
- La réfection des artères commerciales;
- Le déneigement;
- Le nettoyage des rues;
- L'état des rues;
- L'aménagement des trottoirs;
- Les grands parcs.

Alors que les coûts augmentent bien plus vite que les revenus, je crois qu'il ne faut pas négliger cet aspect. Le promoteur se propose lui-même de payer des travaux, notamment une nouvelle passerelle vers la station de métro De La Savane. Je crois que nous devons saisir l'occasion d'investir également et d'aider ainsi les citoyens actuels et futurs du secteur. Il n'y a aucun doute dans mon esprit qu'il faut profiter de cette nouvelle contribution financière provenant des projets dans ce secteur pour ajouter des autobus, mieux intégrer le REM dans le quartier et surtout nous assurer de favoriser les transports collectifs et actifs. À l'heure actuelle, ce secteur a grand besoin que l'on améliore la desserte en transports en commun et l'ajout de plus d'une dizaine de projets immobiliers, en plus de Royalmount, me laisse croire qu'il est temps de penser aux solutions. C'est là un aspect positif de cette commission, nous avons enfin l'occasion de parler de solutions.

Retenir davantage de familles sur l'île de Montréal et réduire notre impact environnemental

Il faut aussi y penser dans une perspective régionale. Alors que les budgets des municipalités des villes de la Rive-Sud et de la Rive-Nord sont en croissance, je ne crois pas que le budget des municipalités de l'île profite d'une croissance aussi forte. Résultat, les villes de la couronne sont souvent mieux en mesure de bonifier les services et d'être plus attirantes pour les familles. Or, depuis plus d'une dizaine d'années, la problématique de l'exode des familles vers les banlieues refait régulièrement surface. En 2018, selon l'Institut de la statistique, l'île de Montréal a perdu 58 000 résidents, principalement des familles.

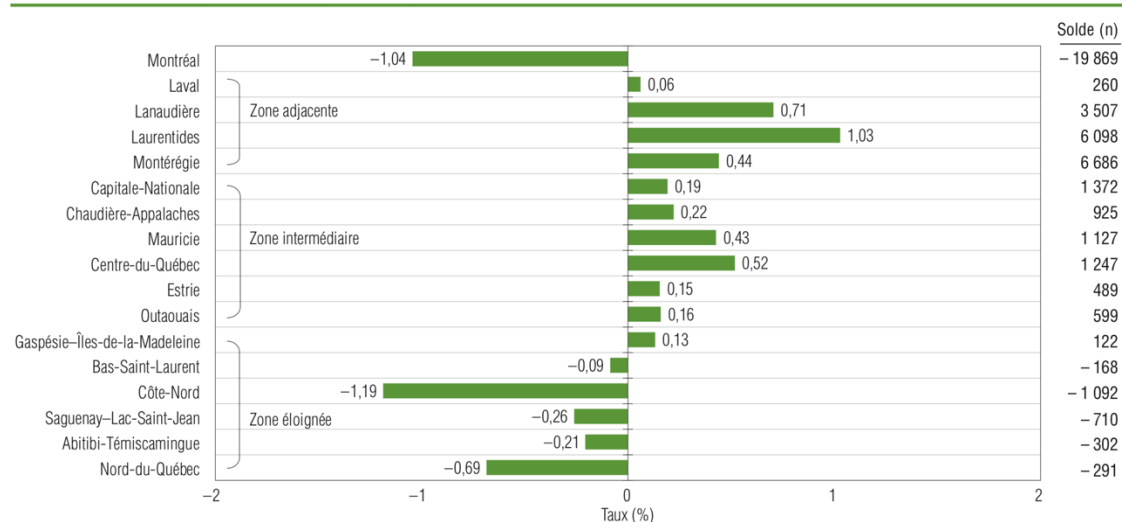
Les données démontrent que les Montréalais quittent l'île pour s'établir dans les régions limitrophes du 450. Fait particulier, Laval fait aussi les frais de cet exode. Bien que Laval ait attiré près de 5 000 Montréalais l'an dernier, la région n'affiche pourtant qu'un maigre bilan positif de 260 nouveaux résidents. Pourquoi ? De nombreux Lavallois ont eux-mêmes choisi de quitter leur ville pour s'établir plus en périphérie, principalement dans les Laurentides (3138), mais aussi dans Lanaudière (900) et en Montérégie (411).

Selon l'Institut de la statistique (2018) :

- *Les pertes accrues de Montréal profitent aux régions qui l'entourent, les Laurentides et la Montérégie enregistrant même leur plus fort gain en 10 ans. Lanaudière demeure elle aussi parmi les grandes gagnantes, mais Laval parvient tout juste à retrouver un solde positif, après avoir été légèrement déficitaire dans ses échanges migratoires interrégionaux l'année précédente.*

Figure 3

Solde et taux net de migration interrégionale, régions administratives du Québec, 2016-2017



Source : Tableau 1.

Plusieurs raisons motivent ce phénomène, notamment la valeur des propriétés sur l'île mais aussi la présence, à l'extérieur de l'île, de services municipaux souvent mieux adaptés aux besoins des familles. Il est non seulement de plus en plus onéreux d'acquérir une propriété sur l'île de Montréal, mais aussi de plus en plus rare de trouver un milieu de vie adéquat. Ce phénomène est sans aucun doute le résultat d'une demande trop importante et d'une offre trop faible. Il faut donc absolument ajouter une composante résidentielle au projet.

Quand des familles quittent l'île, nous accélérons chaque année l'étalement urbain. Embouteillages, pollution, dépenses élevées en transport tant pour les ménages que pour les gouvernements. L'étalement des villes est responsable de grands problèmes urbains et environnementaux. Cela provoque souvent des constructions sur des terres agricoles, oblige la coupe d'arbres et, surtout, conduit un plus grand

nombre de familles dans des territoires qui ne sont pas desservis par une offre de transports en commun.

Alors que l'on veut réduire l'utilisation de la voiture, je crois que l'on doit densifier l'île de Montréal, c'est pourquoi l'ajout d'une composante résidentielle au projet est primordial et j'espère que vos recommandations iront dans ce sens. L'insertion de verdure dans les complexes d'habitation, l'ajout de commerces, le remplacement des stationnements extérieurs par des garages intérieurs, la présence d'espaces extérieurs communs ainsi que la construction d'écoles permettront de faire de ce secteur un véritable quartier.

J'espère que le promoteur accordera autant d'importance au développement du quartier résidentiel qu'au volet commercial. Les toits verts, l'énergie solaire et la gestion écoresponsable des ressources ne doivent pas être un luxe. Je souhaite donc que l'on ajoutera des espaces verts et qu'il y aura de l'autopartage, des pistes cyclables et des autobus pour desservir les futurs résidents. L'ajout de services de proximité permettra d'en faire un quartier vert et de créer des emplois dans ce secteur de la ville réduisant d'autant les déplacements vers le centre-ville. Avec l'ajout de 5 000, voire 6 000, nouveaux logements, il est question d'une contribution significative qui évitera que l'on construise autant de résidences en bordure d'une autoroute.

L'ajout d'un volet résidentiel permettra la création d'un nouveau quartier en transformant un site industriel qui n'est pas très dynamique. Sauf erreur, ce site n'a aucune valeur patrimoniale, aucun arbre ne devra être coupé et tout ce qu'il faudra remplacer, ce sont de grandes friches d'asphalte ou des édifices désaffectés. De plus, comme ce site est relativement éloigné du cœur de la ville de Mont-Royal, je crois que nous avons l'occasion de le faire sans trop avoir d'impacts sur les équipements actuels. Ces nouveaux résidents pourront donc profiter d'infrastructures autonomes.

Alors que l'environnement est important pour moi, j'espère aussi que cela permettra globalement de réduire les GES puisque ces résidents pourront profiter des infrastructures existantes de transports en commun, comme le REM et le métro, pour se déplacer sur l'île de Montréal. C'est pourquoi j'aurais aimé pouvoir comparer les impacts de Royalmount en tenant compte de la diminution des fuites commerciales, du maintien de résidents sur l'île et de l'efficacité énergétique du projet. Malheureusement, ces données ne sont pas disponibles.

On a beaucoup parlé de la circulation autour de Royalmount, mais il ne faut pas oublier que l'étalement urbain est une source importante de GES. Alors que, selon le professeur David Gordon, de l'Université de Queens, 83 % de la croissance de la population des dix dernières années dans le Grand Montréal s'est faite dans les banlieues, il faut absolument considérer l'impact environnemental de cet étalement. Rappelons-le, plus la croissance de la population se fait dans des territoires qui ne profitent pas de la présence de transports en commun et plus les gens doivent se procurer un voire deux véhicules. L'étalement urbain encourage la dépendance à l'automobile et ses 24 heures sur 24, et ces mêmes personnes viendront à leur tour engorger les ponts et provoquer de la congestion sur des autoroutes pourtant très récentes.

Alors que la Ville de Montréal dit favoriser les transports collectifs et l'habitation pour recevoir plus de familles, j'espère que l'on permettra l'ajout d'un volet résidentiel au

projet présenté par le promoteur et que l'on ajoutera une meilleure offre en transports en commun pour desservir le secteur.

En conclusion

En raison de ma formation d'ingénieure, je suis obligée de vous dire que rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. L'île de Montréal doit aussi se transformer pour accueillir un plus grand nombre de résidents et c'est pourquoi je crois que le projet Royalmount nous offre une opportunité de transformer un site industriel qui est actuellement tout sauf attractif.

Si nous ne prenons pas les mesures nécessaires pour améliorer l'attractivité de l'île de Montréal, si nous n'avons pas le courage de faire une plus grande place à la densité alors nous encourageons l'étalement urbain et ses effets sur le climat. Plus de population en banlieue signifie aussi que c'est là-bas que l'on construira des centres commerciaux, que l'on développera des emplois et qu'on prolongera les autoroutes. C'est là aussi que les villes profiteront des revenus provenant des taxes pour offrir des services de qualité à leurs citoyens. Ne pas reconnaître cette réalité c'est se mettre la tête dans le sable. Alors que le projet profite déjà de toutes les autorisations, je crois donc que nous avons l'obligation de tout faire pour que ce soit le meilleur projet possible et qu'il permette d'accueillir le plus grand nombre possible de résidents, au cœur même de l'île.

Le projet Royalmount n'est pas parfait. Cependant, avec l'ajout d'une composante résidentielle, il prend une toute autre allure et devient mieux intégré et, surtout, il devient beaucoup plus pertinent à mes yeux.

Merci pour votre écoute.