



COMMENTAIRES SUR LE PROJET ROYALMOUNT

présentés à la

**COMMISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET L'HABITATION
DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

par la

COALITION CLIMAT MONTRÉAL

Rédigés par

France Levert, Amal Melki et Joseph El Khouri

7456 Bloomfield

Montréal (Qc)

coalitionclimatmtl.org

contact@coalitionclimatmtl.org

17 janvier 2019

INTRODUCTION

Présentation de l'organisme

La Coalition Climat Montréal regroupe des citoyens et organismes convaincus de l'urgence d'agir face aux changements climatiques. Elle vise la neutralité carbone pour Montréal d'ici 2042. L'atteinte d'un tel objectif exigera des efforts considérables ainsi que des changements majeurs dans plusieurs secteurs d'activités dont les principaux sont l'aménagement, le transport et l'habitation, ainsi que dans les normes sociales et les habitudes et modes de vie des citoyens.

Dans cet esprit, les très nombreux signataires de la Déclaration adoptée par la Coalition Climat Montréal demandent à la Ville de Montréal et à la collectivité montréalaise d'être exemplaires et d'entreprendre des actions concrètes, ambitieuses et réalisables afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2042, grâce entre autres par l'adoption d'un « budget carbone » visant une décarbonisation rapide de l'économie ainsi que l'application à tout projet sur le territoire montréalais d'un « test climat » évaluant les émissions de GES de l'ensemble de son cycle de vie, et cela au sein de démarches de démocratie participative¹.

En ce sens, nous tenons à présenter des commentaires à l'égard des fondements du projet Royalmount de Carbonleo.

Déclaration d'urgence climatique

En novembre 2018, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait une « déclaration citoyenne universelle d'urgence climatique » sur la nécessité de réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre.

La déclaration adoptée par la CMM appelle à continuer de mettre en œuvre les mesures du Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal 2031 (PMAD) qui visent à freiner la hausse des émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment par la densification des milieux de vie, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun et la protection des milieux naturels et agricoles. Elle mentionne, entre autres, que la majorité des émissions de GES sur le territoire de la CMM proviennent du secteur du transport, et que le Grand Montréal subit déjà les conséquences des changements climatiques : pluies et crues, épisodes de canicule, prolifération d'espèces exotiques envahissantes.

¹ <http://coalitionclimatmtl.org/fr/declaration/>

L'atteinte des cibles de réduction de gaz à effet de serre requiert des actions concertées. C'est pourquoi la résolution adoptée par le CMM demande aux gouvernements du Canada et du Québec, à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi qu'aux MRC et municipalités d'accélérer la mise en œuvre d'initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques. Selon la présidente de la CMM, Mme Valérie Plante, mairesse de Montréal : « Cette résolution vient réitérer nos demandes aux gouvernements pour le financement des projets métropolitains pour un Grand Montréal plus durable, que ce soit en mobilité, en protection, mise en valeur et acquisition des milieux naturels et gestion des risques d'inondation » (extrait du communiqué).

La déclaration reconnaît que pour limiter à 1,5 degré le réchauffement planétaire, il est nécessaire de transformer rapidement les secteurs de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, des transports et de l'urbanisme, comme l'indique le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son rapport publié au début d'octobre 2018. La CMM regroupe les 82 villes de la région de Montréal dont celle de Ville Mont-Royal, qui représentent 4 millions de personnes, soit la moitié de la population québécoise. Des Déclarations d'urgence climatiques ont également été signées par de nombreux groupes, dont des urbanistes et des architectes.

Dans ce contexte d'urgence climatique, nous doutons de la pertinence de développer un mégaprojet comme Royalmount et nous nous inquiétons de l'impact de ce projet sur l'économie, l'environnement, la vie sociale et la gouvernance des Montréalais. Pour cette raison, nous voudrions mettre l'accent sur l'importance d'adopter un budget de carbone, de valoriser la démocratie participative et de soumettre à un test climatique tout projet en aménagement qui, de manière directe ou indirecte, contribue à l'augmentation des GES. Il est désormais essentiel de prendre en compte dès le départ l'impact sur les émissions de GES et l'acceptabilité sociale d'un projet qui va structurer la vie montréalaise pour les décennies à venir.

BUDGET CARBONE ET TEST CLIMATIQUE

Afin de tenter de limiter le réchauffement climatique et ses impacts, nous devons très rapidement et de manière draconienne réduire nos émissions de GES, avec comme objectif la neutralité carbone d'ici 2050. C'est le GIEC qui nous rappelle que si nous ne réduisons pas nos émissions et continuons à émettre à la même fréquence, nous risquons d'atteindre le 1,5 degré de réchauffement d'ici 2030.

Le premier pas à faire consiste à mesurer nos émissions chaque année pour bâtir un budget carbone qui correspond à notre objectif de réduction, ceci afin d'orienter les actions à prendre en aménagement, habitation, transport, etc., et en mesurer les résultats. L'adoption d'un budget carbone rigoureux et basé sur la science nous apparaît essentielle.

De même, pour s'assurer que les projets d'aménagement, de développement et d'infrastructure respecteront les limites fixées par ce budget carbone, ceux-ci doivent être soumis à un « test climatique ». Le but de ce test est d'évaluer les émissions de GES en amont d'un projet et que les résultats de l'évaluation éclairent le processus décisionnel à la vue de l'urgence climatique déjà évoquée.

La nouvelle mouture de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec* (LQE, en vigueur depuis mars 2018) prévoit que certains projets soient désormais assujettis à un « **test climat** » avant d'obtenir une autorisation ministérielle. Ainsi, selon l'article 24(5) de la LQE, lors de l'analyse des impacts d'un projet, la/le ministre doit, dans les cas prévus par règlement, prendre en considération les émissions de GES qui sont attribuables audit projet, ainsi que les mesures de réduction pouvant s'avérer nécessaires. Les projets ainsi assujettis sont en général des projets à caractère national qui se déroulent sur un ou des territoires municipaux et qui ont un impact important sur l'environnement. Ainsi, divers projets urbains sont susceptibles d'être soumis à une évaluation climatique. Par contre, nombre de projets pouvant avoir des incidences notables sur le climat ne sont pas assujettis. Il est donc certain que les municipalités qui veulent être proactives en matière d'environnement et de changement climatique doivent élaborer leur propre outil d'évaluation climatique ou définir des exigences spécifiques à cet effet auprès des promoteurs.

À la lueur des informations et analyses disponibles, nous sommes convaincus qu'un projet de l'ampleur de Royalmount va engendrer d'importantes émissions de GES et des impacts sur les infrastructures de transport, d'aménagement, sur la vie sociale de l'arrondissement,

ainsi que sur les comportements de consommation des citoyens en général. À notre point de vue, un projet de cette importance devrait bien évidemment faire l'objet d'un test climat. À ce que nous sachons, ceci n'est actuellement pas prévu ou si des évaluations climatiques ont été menées, elles ne font pas partie des dossiers fournis pour la présente consultation.

TRANSPORTS - IMPACTS SUR LA CONGESTION ROUTIÈRE

Le centre commercial Royalmount sera construit au croisement de deux des autoroutes les plus congestionnées de Montréal. On peut observer un trafic déjà très important sur ces voies rapides, dans l'échangeur Décarie ainsi que sur le réseau environnant :

Il convient de préciser le contexte actuel d'insertion du projet. En effet, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de circulation sont très élevés sur les autoroutes du secteur de l'échangeur Décarie. Près de 172 000 véhicules par jour empruntent les voies rapides de l'autoroute Décarie au sud de l'échangeur. La section de l'autoroute métropolitaine partagée par les autoroutes 15 et 40 est aussi utilisée par plus de 169 000 véhicules par jour et 147 000 véhicules quotidiens empruntent la section de l'A-40 à l'ouest de l'échangeur. Ces sections d'autoroute ont des DJMA qui figurent parmi les plus importants observés au Québec puisque l'échangeur Décarie agit comme jonction entre le principal axe nord-sud de Montréal, l'autoroute 15, et le principal axe est-ouest de l'île, l'autoroute 40. Ce sont plus de 360 000 véhicules quotidiens qui circulent dans l'échangeur Décarie, excluant les voies de desserte. Le pourcentage de camions, variant entre 6 % et 14 %, est élevé dans ce secteur.

Les débits actuels particulièrement élevés par rapport à la capacité du réseau autoroutier entraînent une congestion récurrente du secteur de l'échangeur Décarie, notamment pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi, mais les conditions de circulation sont régulièrement difficiles en dehors des heures de pointe en semaine ou en fin de semaine.

Le réseau routier municipal, fortement influencé par les conditions de circulation du réseau supérieur, est par conséquent régulièrement congestionné. Par exemple, les conditions de circulation vis-à-vis l'échangeur Décarie/Jean-Talon situé entre les entrées et les sorties de l'autoroute 15, sont difficiles. Des refoulements importants

sont régulièrement observés (boulevard Décarie et Jean-Talon) en raison des forts débits de circulation en provenance et à destination du réseau supérieur et de nombreux entrecroisements véhiculaires.

D'autre part, les voies de desserte de l'autoroute 40 (chemin de la Côte-de-Liesse) sont également très sollicitées dans les deux directions.

La rue de la Savane et l'avenue Royalmount qui permettent un accès direct au site du projet présentent des conditions de circulation acceptables pendant les heures de pointe. Toutefois, les modifications prévues à la rue de la Savane (2017-2018) réduiront sa capacité et pourraient influencer les conditions de circulation.²

Il nous apparaît tout simplement insensé d'accroître le nombre de véhicules circulant sur ces voies; or, ce sera le cas avec la venue de Royalmount:

Selon les analyses, appuyées sur la réalité montréalaise, le projet génèrera de 55 000 à 70 000 déplacements automobiles qui emprunteraient le réseau routier avoisinant, déjà à saturation avec plus de 360 000 véhicules quotidiens circulant dans l'échangeur Décarie. Avec la construction du Royalmount, un impact significatif est attendu sur les conditions de circulation actuellement très difficiles dans le secteur.³

Est-il nécessaire de rappeler que pour atteindre nos cibles de réductions de GES, nous devons réduire les déplacements en automobiles, et non pas les augmenter ? Cela sans compter les impacts sur la santé attribuables à la congestion et la pollution atmosphérique.

Le prometteur tente de se faire rassurant en présentant des prévisions d'impact sur la circulation qui nous apparaissent fort optimistes, car elles se basent sur des mesures d'atténuation dont il est permis de douter qu'elles soient réalistes. En effet, on prévoit, grâce à des offres de consommation et de divertissement alléchantes, retenir les clients et visiteurs plus longtemps sur le site, de façon à ce qu'ils quittent plus tard, une fois l'heure de pointe terminée. S'il est vrai que certains prolongeront leur séjour, il semble peu probable qu'une majorité de clients choisissent après leurs courses d'aller au cinéma ou au parc aquatique, surtout les jours de semaine. Il est aussi à noter que bien souvent la congestion routière dans ce secteur ne se limite pas aux traditionnelles heures de pointe et s'étend en

² Impacts du projet Royalmount, page 4

³ Idem, page 11

soirée ainsi que la fin de semaine. De plus, des séjours prolongés pour consommer encore plus ne font qu'entraîner une plus grande empreinte de carbone.

HABITATION

Au départ, le projet se voulait seulement commercial : bureaux, hôtels, restaurants, divertissements. Le promoteur y a par la suite ajouté un volet habitation. Celui-ci apparaît moins étoffé ; on n'en trouve d'ailleurs aucune mention sur le site de Carbonleo.⁴

Lors de la présentation du projet devant la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, le vice-président exécutif et associé chez Carbonleo, monsieur Claude Marcotte, a mentionné que la construction des unités d'habitation se ferait par phases, se montrant avare de détails, ce qui laisse supposer que le succès des ventes de la première phase décidera si les autres iront de l'avant ou non.

On vise principalement les jeunes professionnels et les retraités aisés. Aucune mention de logements sociaux, de logements abordables, ni pour les familles. En somme, un développement qui se plie aux règles du marché : on construira ce qui pourra le mieux se vendre et qui offrira la plus grande rentabilité pour le promoteur.

Une des principales raisons de l'exode en banlieue, principalement pour les familles, demeure le coût trop élevé des propriétés sur l'île de Montréal. Pour retenir les gens, il faut augmenter l'offre de maisons et logements abordables. La **Stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal** préconise d'ailleurs de « *favoriser une offre de logements diversifiée qui répond aux nouvelles tendances sociodémographiques ainsi qu'aux divers revenus* »⁵

Il est évident que le seul jeu du marché immobilier ne peut permettre d'atteindre cet objectif. D'autres formes de propriétés doivent pour cela être envisagées : coopératives, fiducies foncières, logements sociaux. Malheureusement (mais qui en serait surpris?), ces avenues ne sont assurément pas dans les plans de Carbonleo.

⁴ <http://carbonleo.com/projet/royalmount-5/>

⁵ <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/strategie-immobiliere-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal/>

Le développement immobilier ne peut plus être conçu seulement par les promoteurs ; il doit être conforme aux objectifs sociaux et environnementaux et de la collectivité montréalaise dans son ensemble. Dans cette perspective, nous soutenons qu'il faut accorder une bien plus grande importance à la participation des citoyen.n.es afin de mieux comprendre leur besoin en habitation, en commerces de proximité, en activités, en agriculture et en déplacement.

Nous croyons au droit des citoyens à la ville, nous valorisons leur sentiment d'appartenance ; rappelons qu'ils ont aussi un rôle fondamental à jouer dans la réduction des GES. Leurs conscience et habitudes de vies ont un impact important sur leur empreinte climatique. Au-delà des comportements individuels, il revient aux institutions et intervenants des divers secteurs de l'économie de favoriser la mise en place de conditions facilitantes et de développer une offre conséquente en tant que citoyens corporatifs responsables.

AMÉNAGEMENT

La façon dont nos villes sont aménagées a un impact direct sur leur consommation d'énergies et de ressources. Il faut avant tout stopper l'étalement urbain, qui est néfaste pour l'environnement, détruit nos meilleures terres agricoles⁶, accroît la dépendance à l'automobile et par conséquent les émissions de GES. Il s'agit aussi d'un gaspillage de ressources, puisqu'il oblige à construire de nouvelles infrastructures (routes, rues, réseaux d'aqueduc et d'égouts...) au lieu de maximiser l'utilisation de celles déjà en place.

En ce sens, nous devons densifier la ville à l'intérieur de ses limites actuelles. Ainsi, les « *transit oriented development* » (TOD) par exemple, en s'articulant autour du transport en commun et du transport actif, permettent de réduire l'utilisation de la voiture et par conséquent les émissions de GES. Ce genre de développement devrait donc être privilégié. Pour rencontrer nos objectifs climatiques, il faut toutefois viser à en faire davantage, c'est à dire bâtir de véritables éco-quartiers et adopter les meilleures pratiques pour un ville durable et carbo-neutre.

Ces quartiers permettent d'atteindre une grande sobriété énergétique par rapport aux autres types de développement. Cela est possible en recourant essentiellement aux transports en

⁶ Le Québec est vaste, mais rappelons que seulement 2% de son territoire est propice à l'agriculture et que ces bonnes terres se retrouvent principalement dans la vallée du Saint-Laurent, où se concentre aussi le développement urbain.

commun et actifs, mais aussi à des technologies comme la géothermie, les boucles de chaleurs, une efficacité énergétique supérieure pour les bâtiments et une économie de proximité en assurant entre autres la présence de différents commerces et services ; et cela de façon à ce que les principaux besoins courants des habitants puissent être comblés à l'intérieur du quartier, le plus souvent que possible à distance de marche ou à vélos.

En 2019, à l'ère des bouleversements climatiques et après la sonnette d'alarme tirée par la communauté scientifique avec le rapport spécial du GIEC, ainsi que de la part de plus en plus de citoyens conscientisés et responsables, les éco-quartiers devraient et vont devenir la norme. Pourquoi ne pas passer dès maintenant à l'action ? Après tout, la lutte aux changements climatiques n'est pas juste une question de « *ce que nous devons faire* », mais aussi une question de « *ce que nous devons arrêter de faire* » et « *ce que nous devons défaire* ». Dans ce cas-ci, nous devons arrêter de faire des centres d'achats et d'attraction tel que le Royalmount, des modèles de développement urbain dépassés et révolus⁷.

Il va du bon sens et de la clairvoyance de se demander si un méga-centre commercial constitue le meilleur usage qu'il est possible de faire pour ce site, d'autant plus qu'il y a déjà à proximité des développements similaires (dont Marché Central et Centre Rockland). La proximité d'une station de métro représente un atout fort important, et l'extension du réseau de métro étant longue et fort coûteuse, il importe d'optimiser l'utilisation de terrains situés près des stations existantes. Qu'est-ce qui manque le plus à Montréal : des magasins ou des logements ?

Les projets devraient également être conçus selon une vue d'ensemble. Rappelons qu'un développement important sera entrepris à proximité, sur le site de Blue Bonnets. Il faudrait saisir cette opportunité pour intégrer tout l'aménagement et les constructions de ce secteur, par exemple à l'intérieur d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Il serait ainsi possible de planifier un développement éco-responsable, pouvant s'étendre sur plusieurs années et qui s'appuierait sur une vision cohérente. On y prévoirait dès le départ la mixité des usages : habitation, services, emplois... et ces nouveaux quartiers seraient conçus et réalisés selon les meilleures pratiques en termes d'aménagement, de transport, d'efficacité énergétique, de consommation des ressources, de verdissement, de façon à respecter tous les critères d'un éco-quartier.

⁷ https://www.journaldemontreal.com/2019/01/11/5-raisons-de-se-mefier-du-projet-royalmount?fbclid=IwAR3wRRqniZ3jKLu37ENA5FGzyZ9Hly_Wyelh2QagSNRWW8OvNbJ5XhhU7w

Si le promoteur Carbonleo a montré un certain souci pour l’empreinte environnementale du Royalmount (toit végétalisé, espaces verts, efficacité énergétique, lien au métro via une passerelle d’accès pour piétons et cyclistes, ...), il faut cependant admettre que nous sommes loin d’un véritable éco-quartier, ne serait-ce que par le seul fait que le complexe ne comptera pas de commerces d’usage courant (épicerie, quincaillerie, pharmacie...) et ainsi ne favorise pas une économie de proximité ni une densification de la ville. L’offre de divertissement sera bien sûr alléchante, mais on va plus souvent faire son marché qu’au parc aquatique. Ce projet nuit aux transformations nécessaires en aménagement pour une ville à l’ère de l’adaptation et de la mitigation du réchauffement climatique.

Dans la ***Stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal***, on vise entre autres à “*sensibiliser les promoteurs et autres intervenants du marché de l’immobilier (banques, compagnies d’assurance, chambres de commerce, etc.) aux nouvelles réalités en matière d’aménagement du territoire.*”

À ce chapitre, l’actuel projet Royalmount nous apparaît malheureusement comme une occasion ratée pour une conjoncture unique : engagement citoyen et des institutions, et invitation à des actions concertées et audacieuses en matière de lutte aux changements climatiques.

CONCLUSION

Selon Le Devoir du 8 janvier 2019, « Le réchauffement climatique franchit la barre du 1°C, seuil critique ». De nouvelles données scientifiques publiées la veille démontrent en effet que les quatre dernières années ont été les plus chaudes enregistrées. La température mondiale moyenne est aujourd’hui supérieure de 1,1 °C par rapport à la situation qui prévalait avant l’ère industrielle et le développement de l’activité humaine basé sur la combustion d’énergies fossiles. « En 2018, les événements climatiques dramatiques comme l’été chaud et sec dans plusieurs régions d’Europe ou l’augmentation de la température autour des régions de l’Arctique sont des signaux alarmants pour nous tous », a résumé lundi le directeur de Copernicus, Jean-Noël Thépaut, au moment de la publication des nouvelles données. Celles-ci démontrent par ailleurs que la trajectoire climatique actuelle nous rapproche toujours plus d’un réchauffement de 1,5 °C, soit l’objectif — à ne pas dépasser — le plus ambitieux fixé dans le cadre de l’Accord de Paris. La planète a ainsi déjà gagné 1,1 °C par rapport aux températures qui prévalaient avant l’ère industrielle. Cette

augmentation du thermomètre mondial n'a rien d'anodin, selon l'ONU : « le changement climatique affecte déjà les populations, les écosystèmes et les moyens de subsistance dans le monde entier, avec des effets tels que les inondations ou les sécheresses qui frappent de manière disproportionnée les plus pauvres et les plus vulnérables ». Qui plus est, un virage « sans précédent » sera nécessaire pour éviter de dépasser un réchauffement de 1,5 °C, conclut le plus récent rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Pour y parvenir, l'humanité devrait réduire ses émissions de CO₂ de 45 % d'ici 2030, puis les faire complètement disparaître pour 2050. Un scénario qui permettrait seulement d'éviter le pire. Faut-il rappeler que ces objectifs sont encore loin d'être atteints ?

Les changements climatiques représentent la plus grave menace à laquelle l'humanité ait jamais été confrontée. Nous devons agir sans tarder afin d'éviter que leurs conséquences deviennent catastrophiques et mettent en péril la vie sur Terre.

La gravité de la situation exige des actions importantes. Les petits gestes ne suffisent pas, c'est le fonctionnement même de nos villes et de notre économie que nous devons revoir. Tout projet urbain doit être évalué de ce point de vue, et les ressources et le temps nécessaires pour le faire doivent être libérés. Une fois réalisé, un développement de l'ampleur de Royalmount sera en place pour des décennies, il ne faut pas l'oublier.

Tout aussi alléchant qu'il puisse à première vue paraître aux yeux de certains, un projet comme le méga-centre commercial Royalmount appartient au siècle passé. Si nous sommes sérieux dans notre lutte aux changements climatiques, ce genre de développement devrait être oublié ; mais si nous nous entêtons dans cette voie, la bataille du climat sera définitivement perdue.

Avec 50 % de la population mondiale vivant en milieu urbain, les grandes régions métropolitaines, où se concentrent la population et les activités économiques, sont au premier rang de la lutte contre les changements climatiques. De plus, les nombreuses initiatives citoyennes ayant émergé récemment au Québec et dans la grande région de Montréal, comme *le Pacte pour la transition*, *le Climat s'invite au parlement* et les différentes déclarations d'urgence climatique témoignent, de façon forte, de la volonté d'agir des citoyens qui offriront sans aucun doute leur soutien aux décideurs et leaders qui s'engageront concrètement dans le changement.