

A black and white photograph of a multi-lane highway with traffic. In the background, there are several large, modern office buildings. One building on the left has a sign that says 'Groupe Investors'. Another sign on the left says 'A LOUER' with '33 000,00' below it. A FedEx truck is visible on the left side of the highway. The sky is overcast, and there is some snow on the ground and rooftops.

ROYALMOUNT

Mémoire présenté à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation dans le cadre de la consultation publique sur les impacts du projet Royalmount

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

p. 3

3 MILIEU DE VIE DE QUALITÉ

p. 11

1 MOBILITÉ

p. 5

4 POUR UNE PLANIFICATION
INTERMUNICIPALE COHÉRENTE

p. 15

2 IMPACT COMMERCIAL

p. 8

5 RECOMMANDATIONS

p. 18

Le mémoire qui suit est appuyé par tous les élus du conseil de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce ainsi que par la direction de l'arrondissement. Même si chaque déclaration ne fait pas nécessairement l'unanimité absolue, le conseil et la direction de l'arrondissement partagent un ensemble de préoccupations face au projet Royalmount tel que présenté, autant dans sa mouture initiale que dans la plus récente incluant un volet résidentiel, et désire proposer d'importants changements à la vision du projet.

INTRODUCTION

L'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, qui compte 166 500 habitants, est le plus peuplé de Montréal. Globalement, sa population est plus jeune, plus pauvre et culturellement beaucoup plus diversifiée que celle de l'ensemble de la ville. Son hétérogénéité sociale et démographique se remarque facilement: grande diversité de langues parlées sur le territoire, disparité socioéconomique importante, taux de chômage et de scolarisation très variés, pour ne nommer que quelques exemples.

Comme son nom le suggère, l'arrondissement est composé de deux secteurs distincts : Côte-des-Neiges au nord et à l'est, Notre-Dame-de-Grâce au sud et à l'ouest. Les deux quartiers ont évolué séparément, mais simultanément, à la fin du 19e et au début du 20e siècle, lors du grand épanouissement de Montréal. Comme ce fut le cas ailleurs dans la ville, le développement de ces nouveaux quartiers a, en grande partie, suivi les lignes de tramway : Côte-des-Neiges s'est d'abord étendu le long du chemin du même nom, ainsi que de Côte-Ste-Catherine et de Queen-Mary; Notre-Dame-de-Grâce, le long de Sherbrooke et de Girouard.

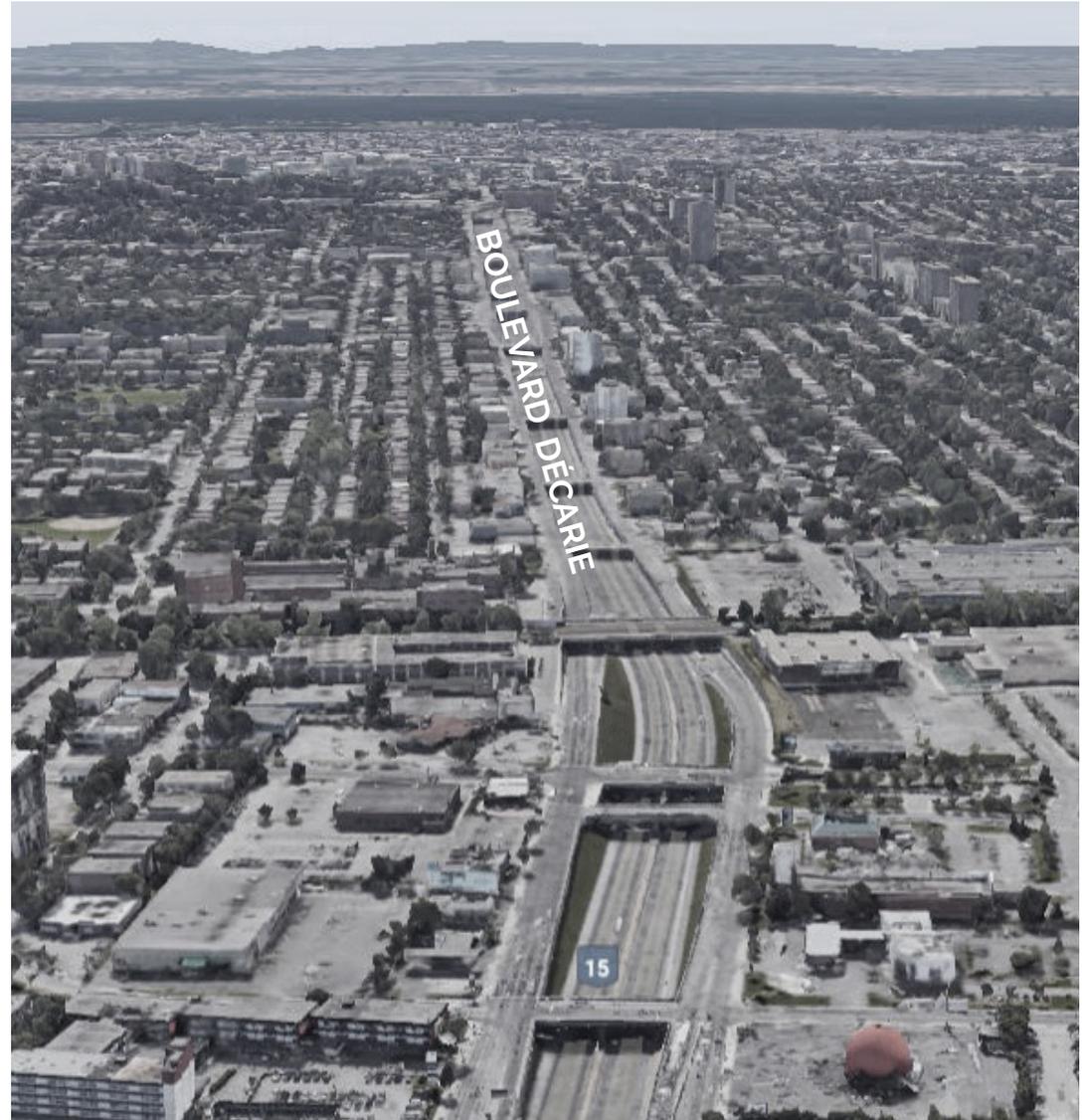
Avec les années et le développement immobilier presque constant, Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce se sont rapprochés. Cependant, dans les années 1960, la construction de l'autoroute Décarie a tracé une ligne de clivage profonde entre les deux quartiers. Décarie est très pratique pour certains, mais c'est une immense source de problèmes pour d'autres; ces problèmes empirent d'une année à l'autre en raison d'un achalandage en constante augmentation.



INTRODUCTION

S'il y a un souhait partagé parmi la population de l'arrondissement, c'est que les impacts néfastes de l'autoroute (le bruit, la pollution, la congestion sur Décarie elle-même ainsi que sur les rues qui y mènent) soient réduits. Certains avant-gardistes proposent depuis longtemps de recouvrir l'autoroute. Nous croyons que nous devrions, à tout le moins, travailler vers une diminution de l'achalandage de cet axe routier afin d'améliorer la fluidité de la circulation, incluant le transport en commun.

En plus d'être traversé par une des autoroutes les plus congestionnées au Canada, l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce est entouré de municipalités défusionnées et partage des frontières parfois illogiques avec Westmount, Montréal-Ouest, Côte-St-Luc, Hampstead et Mont-Royal. Cela mène à des défis dans la planification et dans l'offre de certains services, ainsi qu'à des différences d'approche et de priorités. Malgré tout, les administrations successives de l'arrondissement ont toujours privilégié la communication et la collaboration avec les municipalités avoisinantes. Dans l'esprit de cette tradition, l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce dépose aujourd'hui ce mémoire détaillant les raisons de nos réserves face au projet Royalmount et proposant certaines pistes en vue d'encourager une vision durable et à échelle humaine pour le secteur Royalmount.



01

MOBILITÉ



MOBILITÉ

Depuis que le projet Royalmount a été annoncé en 2015, l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce émet des réserves importantes à son égard.

Fondamentalement, nous sommes d'avis que le projet offre un modèle de développement dépassé, trop orienté sur l'usage de la voiture et tenant peu compte de l'emplacement dans lequel il s'inscrit.

Dans cette optique, notre plus grande préoccupation face au projet Royalmount concerne son impact sur la circulation. Les 25 à 35 millions de visiteurs annuels projetés causeront vraisemblablement 140 000 déplacements additionnels par jour dans le secteur. Au moins la moitié de ces déplacements se feront en automobile, ajoutant un fardeau important sur un réseau déjà saturé. En effet, une telle augmentation ferait grimper le nombre de passages quotidiens de 360 000 à 430 000, ce qui représente une hausse de 20% du nombre de véhicules transitant quotidiennement par l'échangeur Décarie. Cet ajout apporterait d'importants délais à certaines périodes de la journée. On parle, par exemple, de 20 à 30 minutes supplémentaires pour parcourir 6 km sur l'autoroute 40 à l'heure de pointe de l'après-midi. Des délais de cette envergure provoqueraient un inévitable débordement sur le réseau de rues locales, car les conducteurs, au lieu de rester immobilisés dans leurs véhicules sur l'autoroute, tenteraient fort probablement leur chance dans les rues locales.

Dans Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, ce sont les rues Jean-Talon, de la Savane et Paré, ainsi que la voie de service de l'autoroute Décarie, qui subiraient l'augmentation d'achalandage la plus importante.

Or, l'intersection Jean-Talon et Décarie est déjà connue comme une des plus surachalandées au Canada et l'une des plus accidentogènes du territoire du SPVM. Cet ajout de véhicules est simplement impensable et va à l'encontre de la volonté exprimée par la Ville de rendre la rue Jean-Talon, entre Décarie et Victoria, plus accueillante pour le transport actif afin de contribuer à une vie de quartier plus saine. En outre, selon l'étude d'impact faite pour le promoteur, le nombre de véhicules sur la rue de la Savane doublerait pendant l'heure de pointe qui représente une augmentation de 870 passages à l'heure, dans un quartier où les résidents expriment déjà de fortes préoccupations face à la congestion de leur milieu de vie

Il faut souligner que pour les gens qui habitent près de l'autoroute Décarie, l'augmentation du nombre de véhicules dans le corridor Décarie signifie plus qu'une simple dégradation de leur qualité de vie. Bien sûr, un des résultats directs de la congestion consiste en une dépréciation de ce qui rend un quartier agréable: s'asseoir sur son balcon, se promener sur les trottoirs, jaser avec son voisin au coin de la rue, faire un barbecue dans sa cour... Mais l'impact du bruit, de la saleté et de la pollution atmosphérique ne se limite pas à de simples nuisances. C'est une question de santé publique très importante. Les femmes qui habitent à moins de 150 mètres de l'autoroute Décarie ont deux fois plus de risques de développer un cancer du sein que celles qui demeurent dans un secteur de l'île moins pollué. Des liens du même type ont été démontrés pour le cancer de la prostate ainsi que pour le diabète.

MOBILITÉ

C'est sans parler des problèmes de santé les plus évidents causés par une mauvaise qualité de l'air, comme les maladies respiro-pulmonaires, surtout chez les plus jeunes et les personnes âgées.

Le promoteur a réitéré son intention d'assurer l'accessibilité au Royalmount par un cocktail de transports. C'est pourquoi il mise beaucoup sur une passerelle qui lierait le complexe au métro de la Savane. Cependant, même si une passerelle serait souhaitable afin de désenclaver le secteur, elle devra être accompagnée d'autres mesures si on souhaite répondre sérieusement aux besoins en matière de transport en commun d'un projet de cette taille, surtout s'il comprend un volet résidentiel important. D'ailleurs, la passerelle est présentée comme l'antidote à une grande partie des maux générés par la circulation engendrée par le projet Royalmount, même si le type de consommateur visé par cette offre de magasins haut de gamme se déplacera surtout en voiture. Les habitudes de déplacement à des centres commerciaux similaires ailleurs en Amérique du Nord indiquent que la très grande majorité des clients se servent de l'automobile privée et ce, même quand il existe une option de transports en commun. C'est pourquoi il y a fort à parier qu'une passerelle, représentant une marche de 12 à 15 minutes, ne réussira pas à convaincre plus qu'une faible minorité de clients de laisser leur véhicule à la maison.

Ces préoccupations ne sont qu'un début. Il faut aussi craindre les conséquences suivantes :

- Le projet fera en sorte d'étendre considérablement les heures de pointe;

- Les mesures de mitigation des impacts, telles que proposées, ne sont pas suffisantes et plusieurs d'entre elles ne pourront probablement pas être mises en place avant l'ouverture prévue par le promoteur en 2022;

- L'impact du transport des marchandises dans le secteur sera important, mais il n'est pas documenté dans l'étude d'impact sur les déplacements. Considérant le rôle important de cette catégorie de transport dans la circulation et la congestion routière de ce secteur, cette omission remet en question la crédibilité de l'étude;

- Certaines mesures d'optimisation de l'utilisation du stationnement (ex. 1 employé sur 5 qui utilise son véhicule) sont beaucoup trop optimistes considérant l'emplacement du site, sa faible accessibilité par le transport actif et l'offre insuffisante de transport en commun existante et prévue;

- Il y a donc dans les prévisions du promoteur une importante surestimation des parts modales (les personnes arrivant par transports actifs et collectifs versus celles qui arrivent en voiture). Ces parts modales, selon le promoteur, seraient presque identiques à celles du centre-ville alors que la desserte en transports actifs et collectifs est nettement inférieure à celle que l'on retrouve dans l'arrondissement de Ville-Marie;

- L'échange de clientèle anticipé entre commerces (*pass-by*) est aussi probablement beaucoup trop optimiste (40%), alors qu'on ne compte pas de commerces de type épicerie ou pharmacie qui justifient habituellement ces taux élevés.

02

IMPACT COMMERCIAL

IMPACT COMMERCIAL

Dans ce contexte, et à l'instar de nombreux commerçants qui se sont exprimés à ce sujet, nous craignons la cannibalisation du marché que risque d'entraîner la venue du Royalmount. Les artères commerciales de destination, comme Sainte-Catherine, Saint-Denis, Saint-Hubert et Sherbrooke, ainsi que les avenues Laurier et Greene, seront les premières à écoper de l'arrivée d'un grand centre commercial de plus de 200 nouveaux magasins, visant un marché haut de gamme, venant s'ajouter aux centres commerciaux de l'île, de Laval et de la Rive-Sud.

Notre société devient de plus en plus consciente et reconnaissante du rôle vital joué dans la vie urbaine par les artères commerciales et les entreprises, surtout celles à caractère local, qu'on y retrouve. Les artères commerciales ne constituent pas simplement un accès pratique à des fournisseurs de biens et de services. Elles ne sont pas simplement des corridors de consommation. Elles sont des lieux publics d'échange, de rencontre, de découverte; l'endroit pour croiser de vieux amis et s'en faire de nouveaux; l'endroit pour se promener et apprécier les détails architecturaux d'un bâtiment jamais remarqué auparavant; l'endroit pour s'asseoir sur un banc dans les premiers rayons du printemps.

Aucune ville, y compris Montréal, ne peut laisser mourir ses artères commerciales ou leur permettre de perdre leur caractère distinctif. C'est aussi vrai des artères commerciales de quartier, qui répondent principalement aux besoins de première nécessité des résidents qui habitent le voisinage, que des artères commerciales de destination.

L'arrondissement n'a rien contre la concurrence saine, mais nous avons aussi la responsabilité de défendre les commerces existants, ainsi que les artères et les quartiers dont ils font partie. Et nous ne parlons pas simplement du territoire de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, ou même de la ville ou l'île de Montréal. Nous reconnaissons que nous faisons partie d'un écosystème urbain qu'il faut protéger, autant contre la pollution que contre un affaiblissement commercial.

En ce qui concerne les salles de spectacles proposées dans le projet, nous doutons de leur viabilité face à la demande culturelle réelle. Nous craignons que le résultat ne soit qu'un siphonnage d'évènements qui animent le cœur de la ville et une multitude de PME, au bénéfice de quelques grands promoteurs.

Coupe d'artère commerciale animée



03

MILIEU DE VIE

DE QUALITÉ

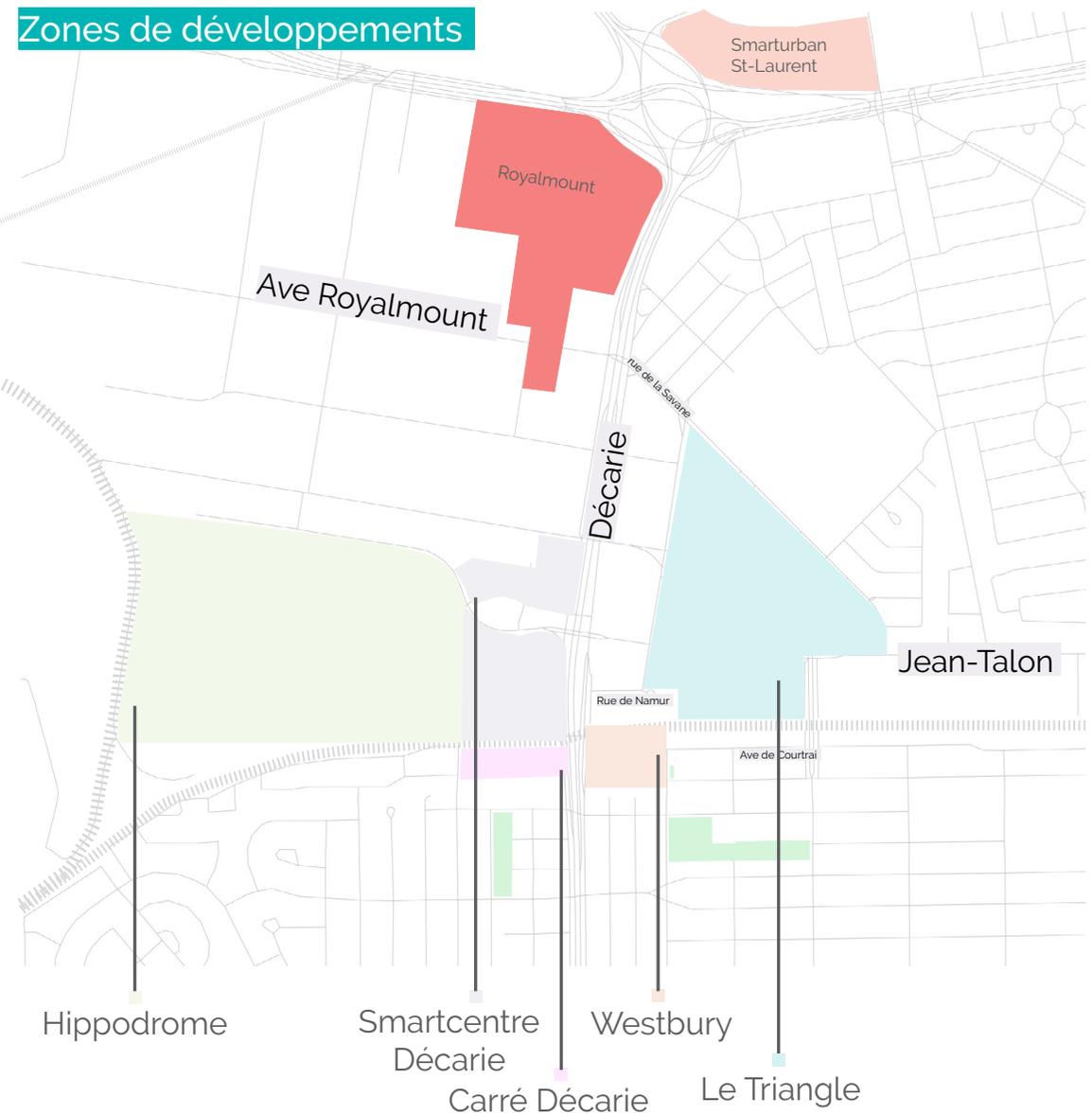


MILIEU DE VIE DE QUALITÉ

Récemment, le promoteur a manifesté son intérêt pour l'intégration d'une composante résidentielle dans le projet Royalmount. À première vue, ceci est encourageant. Cependant, la manière dont l'inclusion du volet résidentiel a été menée l'est beaucoup moins. Au lieu d'une refonte substantielle du projet, qui aurait permis la création d'une communauté cohérente et saine, la deuxième mouture du projet se contente d'insérer plusieurs tours résidentielles ici et là dans le projet existant, puis de construire progressivement un nouveau développement à l'ouest, comme une annexe au projet commercial principal. Ce nouveau développement s'illustre aussi par de hautes tours d'habitation, afin, on peut présumer, d'assurer une rentabilité maximale. Au prix, craignons-nous, d'une vie de quartier minimale.

Nous pensons que toute composante résidentielle du projet Royalmount ne devrait pas se résumer à une réflexion après coup. Elle devrait au contraire se trouver au cœur de la planification de tout le secteur. Une telle planification devrait également être cohérente avec la planification d'autres zones susceptibles d'être réaménagées dans l'Axe Décarie, notamment l'Hippodrome, le Carré Décarie, le Triangle, le Smartcentre Décarie et le Smarturban St-Laurent.

Planifier, développer et créer de toute pièce une communauté résidentielle réussie n'est pas une mince affaire. Il importe d'assurer une mixité saine, avec l'inclusion de logements sociaux et abordables et de fournir une grande variété de services publics de base comme des écoles, des centres communautaires et des bibliothèques.



MILIEU DE VIE DE QUALITÉ

Il en va ainsi des parcs et des espaces verts, fondamentaux dans le tissu urbain d'un quartier dense, et de leurs usages multiples: terrains de sport, aires de jeux pour enfants, espaces de repos et de détente, aires d'exercice canin, et autres.

Enfin, il y a l'enjeu complexe des transports et de l'accessibilité: comme nous le reconnaissons tous aujourd'hui, les habitudes de transport des nouvelles communautés doivent moins s'articuler autour de l'auto solo, et plus autour de l'autopartage et du transport collectif et actif.

L'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce pourrait partager son expérience récente dans ce domaine. Le quartier du Triangle a été conçu et planifié méticuleusement comme un TOD, c'est-à-dire un développement axé sur le transport en commun et actif. Cependant, en dépit des meilleures intentions, modifier ses habitudes de déplacement se révèle souvent plus difficile qu'on le croit. Malgré la limitation des places de stationnement, la conception d'espaces encourageant la marche et la proximité d'une station de métro, le nombre de voitures et l'utilisation de la voiture privée restent obstinément élevés.

Le promoteur du projet Royalmount suggère d'aller encore plus loin et parle de sa composante résidentielle comme d'un «Super-TOD». Pourtant, il est impossible de comprendre ce que ce concept implique et de quelle façon il s'articulerait. Un «Super-TOD», comme toute nouvelle communauté saine et dynamique, doit être planifié et développé en tenant compte des besoins de transport actif et de transport en commun.

Le concept

TOD

Transit-Oriented-Development

Mixité d'activités :

Résidentiel
Commercial
Institutionnel
Espace public

Mixité de personnes:

Diversité et mixité de
logements
Diversité de commerces



source image : <https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/tod3-0/about-the-tod-standard/>

MILIEU DE VIE DE QUALITÉ

Greffer un développement résidentiel sur un projet commercial construit selon un modèle révolu et centré sur la voiture reviendrait à condamner le projet « Super-TOD » à un échec cuisant.

Au fil des décennies, Montréal a su garder une dimension humaine que de nombreuses autres cités lui envient. C'est d'ailleurs ce qui en fait une destination touristique prisée autant qu'un choix évident pour de nombreux nouveaux Canadiens. Or, pour peu que l'on s'attarde à ce qui rend certains de ses quartiers plus attirants que d'autres, on trouve rapidement l'élément "magique" qui fait le succès de Montréal. Que l'on cherche une nouvelle résidence ou une expérience de découverte, lorsqu'on pose ses valises à Montréal, le choix des visiteurs se porte en premier sur les quartiers habités et bigarrés, dynamiques et vivants, où le quotidien côtoie le surprenant. Les milieux de vie les plus recherchés sont ceux où la vie de famille se passe plus dans la ruelle et au parc que dans la cour privée, où le petit dernier peut rentrer de l'école à pied en sachant à quelle porte cogner s'il a oublié ses clés, où les voisins se saluent à l'épicerie, ou encore échangent les nouvelles locales au café du coin. De nos jours, nous savons que les milieux de vie sains sont conçus de façon à briser l'isolement en permettant une mixité d'usages, des interactions multiples et des déplacements fluides et sécuritaires.

La ville de Mont-Royal a été sacrée lieu historique du Canada en 2008 en raison de sa fidélité au plan d'origine de « cité modèle » et à la qualité de son patrimoine bâti. Lors de sa conception en 1910, l'importance de tenir compte des services de base et des besoins en transport était bien comprise de ses créateurs. Même si la communauté idéale du début du siècle

dernier ne ressemble pas à celle que nous avons le devoir de développer pour le 21^e siècle, c'est une leçon qui mérite d'être étudiée et suivie. C'est pourquoi le promoteur, la ville de Mont-Royal et l'agglomération ont une chance inouïe avec le projet Royalmount. La possibilité qui se présente de développer un quartier complet avantageusement situé pourrait être la première phase d'un développement plus vaste de l'axe Décarie.



Station De la Savanne

04



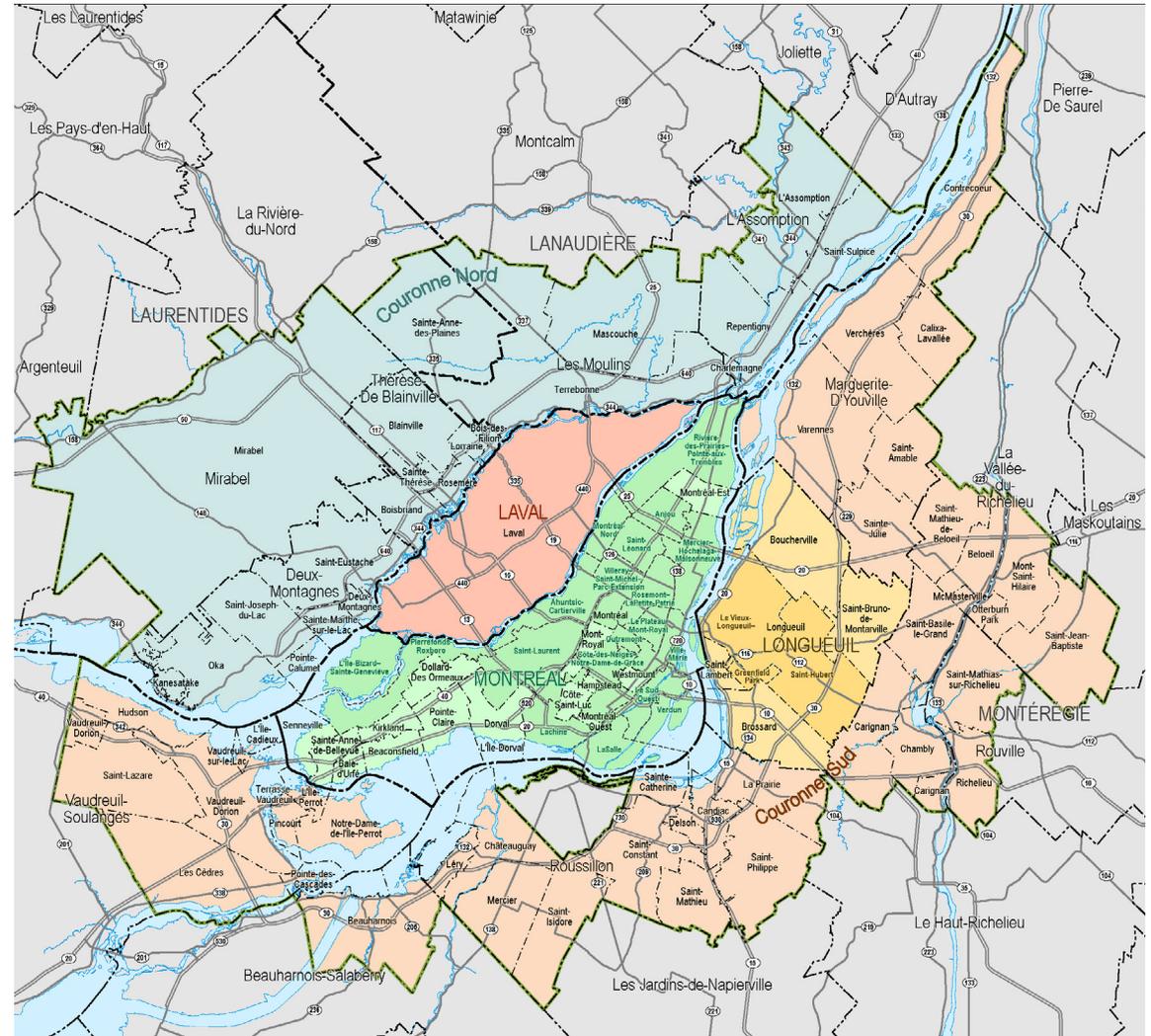
POUR UNE PLANIFICATION

INTERMUNICIPALE COHÉRENTE

POUR UNE PLANIFICATION INTERMUNICIPALE COHÉRENTE

À Montréal, l'importance d'harmoniser certaines pratiques entre les différentes instances politiques et administratives qui évoluent sur un même territoire est une évidence depuis au moins une cinquantaine d'années. C'est pourquoi en 1970 a été créée la Communauté urbaine de Montréal. Depuis, au fil des fusions et défusions, la séparation des pouvoirs et compétences entre agglomération, villes et arrondissements s'est exercée avec le souci de respecter l'autonomie des conseils municipaux locaux, tout en reconnaissant les enjeux globaux qui, parce qu'ils affectent l'ensemble du territoire et de la population, nécessitent concertation et cohésion. C'est d'ailleurs avec ce souci en tête que la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), créée en 2001, a adopté le premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal en 2011. Ce dernier mise sur le développement durable du territoire montréalais et encourage notamment les développements de type TOD.

De plus, depuis 2006, la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* accorde au conseil d'agglomération de Montréal les pouvoirs relatifs aux services d'intérêt collectif comme la police, l'eau, la cour municipale, mais aussi le transport collectif et la gestion du réseau routier artériel. C'est dire que ces enjeux sont explicitement reconnus comme des domaines d'expertise où chaque action posée dans un secteur peut avoir des conséquences majeures pour un autre. Or, il apparaît incohérent de traiter les enjeux de transport indépendamment des développements urbanistiques qui se révéleront d'importants générateurs de déplacements.



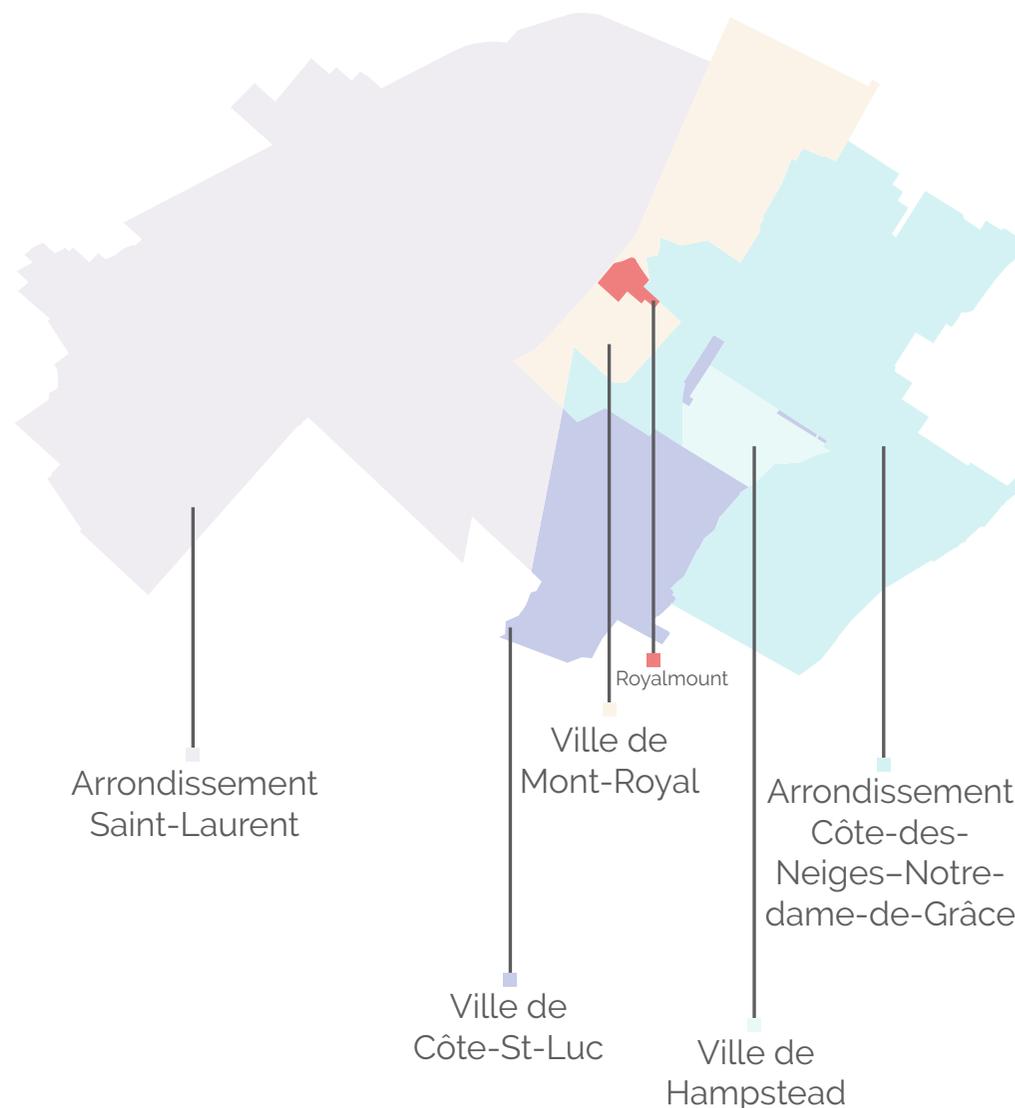
Territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal

Source: <http://cmm.qc.ca>

POUR UNE PLANIFICATION INTERMUNICIPALE COHÉRENTE

À ce titre, l'ensemble des municipalités concernées devrait avoir droit de regard sur un projet qui empirera considérablement une situation déjà problématique, à laquelle la communauté cherche activement des solutions.

Comme indiqué dans l'introduction de ce mémoire, l'arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce partage ses frontières avec pas moins de cinq municipalités différentes: Mont-Royal, Côte-Saint-Luc, Hampstead, Montréal-Ouest et Westmount. À celles-ci s'ajoutent quatre arrondissements montréalais: Outremont, Ville-Marie, le Sud-Ouest et Saint-Laurent. Le projet Royalmount n'est que le premier d'une série de développements économiques et résidentiels de l'axe Décarie. En effet, au cours des prochaines années, le secteur est appelé à se modifier. Pour ne nommer que quelques-uns des projets pressentis, les différentes municipalités et arrondissements travaillent présentement sur des projets d'envergure qui visent le terrain de l'ancien hippodrome Blue Bonnets, le Carré Décarie, le Smartcentre Décarie et le Smarturban St-Laurent. Il y a fort à parier que ces développements futurs entraîneront une pression sur les secteurs avoisinants, qui chercheront à suivre le mouvement amorcé... et morcelé.



05

ROYALMOUNT

CARBONLEO
Bâtisseurs d'expérience

L CATTERTON
REAL ESTATE

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS

- Qu'une planification cohérente intermunicipale de l'axe Décarie, incluant le secteur Royalmount, l'Hippodrome, le Carré Décarie, le Triangle, le Smartcentre Décarie et le Smarturban St-Laurent, soit mise sur pied, jetant ainsi les bases pour une réflexion sur les développements limitrophes des municipalités membres de l'agglomération de Montréal.
- Que la planification du projet Royalmount et de l'axe Décarie soit centrée sur la création de milieux de vie dynamiques qui comprennent une mixité d'usages, dont le résidentiel serait le point d'ancrage central autour duquel s'arrimeraient commerces de proximité, services, pôles d'emploi, lieux culturels; que le développement urbanistique tienne compte des enjeux qui encouragent le vivre-ensemble, comme l'inclusion d'un pourcentage important de logements sociaux et abordables, la présence de bâtiments de faible ou moyenne hauteur, la création d'espaces publics sans vocation commerciale et la planification d'écoles de quartier.
- Que la planification du projet Royalmount et de l'axe Décarie se fasse autour d'un plan de déplacement où le transport collectif et actif occupe une place prépondérante, de manière à minimiser autant que possible l'usage de l'automobile dans le secteur.
- Que le volet commercial de ces secteurs soit concentré autour des besoins de première nécessité des résidents et soutienne la consommation responsable, le développement durable, les commerces indépendants et l'achat local, par des mesures concrètes encourageant la présence de commerces de quartier.