

MÉMOIRE

Projet Royalmount

À LA RECHERCHE DE L'ÉQUILIBRE

Lors de la réunion du 27 novembre dernier de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal, des représentants du promoteur Carbonleo ont multiplié des promesses visant à rendre leur projet Royalmount acceptable. Or ce projet constitue une mise en scène de la vie de banlieue au cœur de la ville de Montréal qui aggravera de nombreux déséquilibres déjà existants, lesquels siphonneront systématiquement les retombées économiques promises par le promoteur.

À la fin des années 2000, l'entreprise connue sous le nom de groupe Devimco a fait le même genre de promesses concernant l'aménagement du quartier Griffintown. Celui-ci allait devenir le deuxième centre-ville de Montréal, rien de moins, offrant aux consommateurs tous les types de commerces et services régionaux propres à la banlieue. Dans les faits, cela revenait à déshabiller Paul pour vêtir Pierre, rien de prometteur pour l'économie de la métropole. Au fur et à mesure que le projet fut critiqué, le promoteur le modifia de façon à le rendre toujours plus désirable. Ça, c'est la stratégie du pêcheur qui utilise des appâts variés de façon à attraper le plus de poissons possible. Or, au bout du compte, les résultats furent désastreux : les Montréalais ont hérité d'un quartier dysfonctionnel, aux paysages banals, en quête d'écoles, de parcs et de vie. Est-ce qu'ils méritent de tomber de nouveau dans le même panneau?

Le promoteur Carbonleo prétend ne pas être intervenu dans cet aménagement de Griffintown. C'est possible mais il ne peut nier qu'il adopte pour le projet Royalmount la même approche banlieusarde à l'aménagement urbain, le même discours et la même stratégie de séduction que le groupe Devimco. Ainsi, comme cela s'est passé avec le projet de Griffintown, le projet Royalmount a évolué au rythme des critiques. Au début, il ne comprenait pas d'habitations mais comme Montréal manque de logements familiaux et sociaux, voici que le promoteur en promet maintenant des milliers. Il assure de même que son projet constituera un quartier TOD (transit oriented development) sans comprendre, de toute évidence, en quoi consiste ce type de quartier axé sur le transport actif et collectif.

Une métropole constitue un écosystème complexe, en continuelle évolution. Ainsi les industries qui occupaient auparavant les territoires de Griffintown et du Royalmount ont disparu ou ont déménagé en banlieue, comme le fait d'ailleurs aujourd'hui la Brasserie Molson en quittant le Faubourg Québec pour la Rive-Sud. Il en résulte que les municipalités qui entourent l'île de Montréal possèdent des fonctions, des équipements et des façons de vivre qui leur sont propres comme en témoigne d'ailleurs le Dix-30 à Brossard. Vouloir en implanter un jumeau au cœur de l'île montréalaise relève de l'ignorance ou de l'incompréhension de ce qu'est l'écosystème d'une métropole. Il ne faut pas se faire des illusions concernant l'avenir: ce sera une catastrophe.

Le besoin d'équilibre

L'objectif principal de l'urbanisme est d'assurer l'équilibre dans l'aménagement urbain. Or le projet Royalmount ne fera qu'aggraver tous les déséquilibres qui affectent le secteur concerné depuis maintenant des décennies. D'abord la congestion routière à l'intersection des autoroutes 15 et 40. Prétendre que ce pôle multifonctionnel pourra accueillir annuellement de 25 à 35 millions de visiteurs, soit l'équivalent de l'aéroport international LaGuardia à New York, est typique des besoins de grandeur des Canadiens-français. Ce fut le cas concernant l'objectif de créer un deuxième centre-ville à Griffintown et comme ce le fut avec l'aéroport de Mirabel. Il serait plus réaliste de faire un rapprochement avec la fréquentation de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau qui a accueilli 19 millions de clients en 2018. Mais il faudra admettre aussi qu'il y aura presque autant de voitures qui se rendront annuellement au Royalmount qu'il y en eu à cet aéroport au cours de l'année dernière. Car, comme l'a prétendu le chef de la direction de Carboleo, Monsieur Andrew Lutfy, lors d'une conférence au Cercle canadien de Montréal en février dernier, seulement « quinze pour cent de notre chiffre d'affaires viendra de l'île de Montréal ». En d'autres mots, ce projet s'adresse principalement aux visiteurs résidant hors de l'île montréalaise. Soit, mais, pour être réaliste, il faut alors comprendre que ce n'est pas une passerelle reliant le Royalmount à la station de métro De la Savane qui va convaincre ces millions de personnes d'utiliser le métro car, en plus d'être des accros de l'automobile, ils n'ont accès qu'à quatre stations de métro sur tout leur vaste territoire. Est-ce que les futures stations du REM pourront y changer quelque chose? Peut-être mais, aujourd'hui, en urbanisme, on n'agit plus comme on le faisait dans les années 1950-1960, à savoir en cherchant à influencer les attentes et les comportements des gens. On s'emploie plutôt maintenant à étudier la façon dont ils se comportent dans la réalité vécue de manière à se faire une idée de la façon qu'ils agiront dans l'avenir. Bref, il ne faut pas encore se faire des illusions : même avec le REM, la congestion routière deviendra infernale dans le secteur du Royalmount. Est-ce logique de développer un pareil projet alors que la grande majorité des pays de la planète se mobilisent contre les réchauffements climatiques? À quoi servira aux Montréalais de signer le *Pacte de transition* pour lutter contre les gaz à effet de serre (GES)? Les limites ont quand même des bornes!

Le promoteur Carboleo prétend en plus que le Royalmount n'affectera que partiellement le centre-ville de Montréal. De toute évidence, ce n'est pas ce que pensent la plupart des intervenants, notamment le Partenariat du Quartier des spectacles. Par contre, chose certaine, c'est la déchéance annoncée pour les centres commerciaux situés dans son voisinage, dont le Centre Rockland, Place Vertu et le Marché Central. Enfin, ce n'est pas l'ajout d'habitations dans ce pôle multifonctionnel qui contribuera à corriger le déséquilibre concernant le besoin de logements familiaux et sociaux car les familles ont plutôt tendance à fuir ce genre d'environnement voué aux commerces et au divertissement.

L'apport des quartiers TOD

Il serait possible d'atteindre dans ce secteur un équilibre d'ensemble à tous ces points de vue en y aménageant deux quartiers résidentiels de type TOD, à savoir axés sur le transport en commun accessible à distance de marche tel que le privilégie le Plan métropolitain de développement et d'aménagement (PMAD) de la Communauté

métropolitaine de Montréal. Adjacent à celui du Royalmount, un quartier semblable sera aménagé sur le territoire de l'ancien hippodrome Blue Bonnets, lequel est situé dans un rayon d'un kilomètre de la station de métro Namur (mais ce quartier subira cependant un impact fort négatif si le projet Royalmount est réalisé). Il en résulterait un réaménagement urbain majeur, pourvu de milliers de logements familiaux et sociaux, de commerces de proximité, d'écoles et de parcs favorisant la vie de quartier, l'utilisation du métro et la fréquentation de centres commerciaux du voisinage. Avec le projet Royalmount, seule la ville de Mont-Royal sera gagnante au détriment des autres. Avec la réalisation de ces deux quartiers TOD, Montréal aussi en profiterait à plus d'un point de vue puisque les revenus municipaux générés par ces nouveaux quartiers ne seraient pas siphonnés à l'année longue par des congestions routières insupportables et des concurrences commerciales néfastes.

Le gouvernement doit agir

Comment se fait-il que la Communauté métropolitaine de Montréal soit impuissante dans cette situation? Si c'est malheureusement le cas il importe que gouvernement Legault prenne la relève, d'autant plus que ce dossier est lié à la saga des fusions et défusions municipales qui ont marqué les années 2000 au Québec. Bravo pour les municipalités qui, comme celle de Ville de Mont-Royal, ont récupéré leur identité mais cela ne donne pas à leur maire le droit de se comporter comme un prédateur envers les autres. Ce dossier doit être abordé de façon à permettre aux municipalités de pouvoir négocier entre elles et d'éviter que la situation créée par le projet Royalmount devienne récurrente sur l'île montréalaise ou ailleurs sur le territoire québécois. Les citoyens méritent davantage un tel protocole qu'une catastrophe annoncée.

Jean-Claude Marsan, O.C.

Architecte et urbaniste

Professeur émérite, Université de Montréal

2019-01-07