

Mémoire déposé devant la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation, sur les impacts du projet Royalmount. Présentation faite le 17 janvier 2019, 17h00, l'Hôtel de Ville de Montréal (275, rue Notre-Dame est).

*Crée en 2008, l'Observatoire de la mobilité durable est un regroupement de chercheurs universitaires qui a comme mission d'étudier la mobilité et le transport des personnes et des marchandises dans une perspective intermodale, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et à la lumière des impératifs du développement durable.*

\*\*\*

Tel que présenté dans le cadre de cette consultation, il ne fait aucun doute que le projet Royalmount constitue une opportunité d'affaires. Toutefois, cela ne signifie en aucune manière que le projet Royalmount contribuera *de facto* au bien commun, ni à l'amélioration du bien-être des populations. Qui plus est, contrairement à ce qu'affirme la vidéo promotionnelle, on est loin de pouvoir « créer un nouveau pôle urbain pour le Montréal de demain ». Un succès commercial n'est pas synonyme de création d'un pôle urbain ou régional. Et il faut plus que l'usage d'étiquettes et de concepts à la mode pour mettre en place un aménagement durable.

En autorisant un redéveloppement de l'envergure du projet Royalmount, dans un secteur stratégiquement localisé au cœur de l'agglomération montréalaise et soumis à de très sévères contraintes en matière d'accessibilité et de transport urbain et régional, nous considérons que les acteurs publics poursuivent sur la lancée des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme adoptés au cours des dernières décennies dans la région métropolitaine et qui ont pour caractéristique commune de laisser le marché et les promoteurs immobiliers dicter les règles du jeu et aménager la ville selon leurs besoins.

### **Une mobilité où le transport en commun et actif n'auront pas leur place**

Le premier point que nous souhaitons aborder est en lien avec les impacts du projet sur la mobilité quotidienne. Même si aucune des nombreuses études faites par le promoteur n'ont été mises à disposition dans le cadre de la présente consultation, les avis ont été élaborés avant que le promoteur n'annonce son intention d'ajouter 7000 unités de logement supplémentaires. Ceci est notamment le cas de l'avis émis par le Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la ville de Montréal concernant les déplacements et l'insertion urbaine du projet. Il est donc raisonnable de s'attendre à une hausse de la congestion en lien avec les déplacements de ces nouveaux résidents, déplacements qui

seront très probablement faits en automobile, compte-tenu notamment des piètres conditions d'accessibilité en transport en commun du secteur.

Nous considérons que les prévisions du promoteur en matière de part modale du transport en commun demeurent extrêmement optimistes (31% des déplacements pour l'activité de bureaux et 20% pour l'activité commerciale<sup>1</sup>). Malgré la présence d'espaces de bureaux, d'espaces commerciaux et de résidences sur un même site, il n'y a aucun moyen pour le promoteur de contrôler le lieu d'emploi des résidents ou de forcer les entreprises à embaucher des travailleurs vivant sur le site. Ceci est aussi valable pour tous les emplois associés à l'activité commerciale; il est peu probable que ceux-ci soient occupés par des résidents du site. Les parts modales prévues par le promoteur sont d'ailleurs totalement dépendantes de la réalisation de plusieurs mesures physiques, nous retenons deux qui nous semblent majeures.

La **construction de la passerelle** qui relierait le projet Royalmount à la station de métro de la Savane est la seule chose qui permettrait de rendre possible un accès au site en métro. C'est d'ailleurs sur cette accessibilité que le promoteur compte pour favoriser 87% des 3850 accès quotidiens en transport actif prévus dans ses hypothèses<sup>2</sup>. Or, il n'en demeure pas moins que la construction de cette passerelle pose beaucoup d'exigences : l'autorisation du MTMDET (ministère des transports) pour utiliser l'espace aérien au-dessus de l'autoroute 15, la participation de la ville de Montréal, puisque la station se trouve physiquement sur le territoire de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, et celle de la Société de transport de Montréal, qui est en charge de cet équipement. Bref, la mise en place de cette passerelle constitue plus qu'un simple enjeu technique, malgré l'élaboration de perspectives qui accrochent l'œil dans les documents présentés. Pour reprendre ce qui a déjà été soulevé, « la passerelle est déterminante dans l'atteinte des objectifs élevés de parts modales en transport actif et collectif fixés par le promoteur »<sup>3</sup>. Le promoteur affirme que tout le monde est d'accord et que les engagements sont fermes, mais puisqu'aucun des documents disponibles pour la présente consultation ne fait état de ces engagements, et que les documents de planification officiels n'en font pas mention, permettez-nous un peu de scepticisme.

Selon les documents présentés par le promoteur, 13% des déplacements en transport actif viendraient du **passage à niveau en dessous de l'autoroute 40**. Le promoteur soulève avec justesse que « l'environnement du secteur autour du projet est présentement peu propice pour inciter les déplacements actif »<sup>4</sup>. Or, l'analyse du promoteur semble attribuer énormément d'importance aux traverses piétonnes, comme si l'effet de coupure dans cet environnement était uniquement la conséquence de l'aménagement des traverses. Or, les difficultés d'accès piéton sont davantage le résultat d'une logique de fonctionnement régionale, et la mise en place de traverses sécurisées n'y changera rien. Le bruit, la pollution,

---

<sup>1</sup> WSP CANADA INC. Le Royalmount. Étude d'impact sur les déplacements. Avril 2018, p. 66.

<sup>2</sup> WSP CANADA INC. Le Royalmount. Étude d'impact sur les déplacements. Avril 2018, p.77

<sup>3</sup> Ville de Montréal. Service des infrastructures, de la voirie et des transports. *Avis technique final sur les impacts d projet Royalmount sur les déplacements*. Janvier 2018, page 14

<sup>4</sup> WSP CANADA INC. Le Royalmount. Étude d'impact sur les déplacements. Avril 2018, p.33

une vitesse de circulation élevée, une circulation de transit et la présence de véhicules lourds, sont des éléments qui rendront l'accès à pied à partir du nord une expérience extrêmement pénible et improbable. Par ailleurs, plusieurs des mesures physiques d'atténuation sur lesquelles compte le promoteur pour diminuer l'accès au projet en voiture à partir du nord, requièrent notamment la participation du ministère des transports; un engagement qui, à notre connaissance, n'existe sur aucun document de planification.

Conjointement aux mesures physiques, le promoteur propose diverses mesures de gestion de la demande. Or, le maintien, voir l'implantation même de ces mesures est totalement hypothétique, il n'y a aucune garantie ni aucun règlement qui forcerait le promoteur ou les locataires des immeubles sur le site à les appliquer dans le long terme, comme cela a déjà été soulevé.

Le promoteur affirme créer le « premier véritable quartier TOD sur l'île de Montréal »<sup>5</sup>, mais où est le transport en commun? Un TOD est un développement organisé autour d'une infrastructure majeure de transport en commun. Celle-ci a une incidence sur la structure interne du plan d'ensemble, ce qui n'est nullement le cas ici. Mais surtout, un TOD s'inscrit dans une logique régionale afin que le transport en commun prenne une place importante dans la génération de déplacements à l'échelle de la région. Contrairement aux avis du promoteur, le projet Royalmount n'est pas du tout un TOD, il ne peut même pas être qualifié de TAD (*Transit Adjacent Development*), puisqu'il faut traverser une autoroute et ses deux voies de service pour rejoindre le réseau de métro.

Finalement, nous souhaitons rappeler que dans ce type de projets, le transport collectif ne peut pas véritablement concurrencer l'automobile, les effets négatifs en matière de congestion automobile seraient donc inévitables. Le projet Royalmount est d'ailleurs présenté comme un moyen d'aller chercher les fuites commerciales qui s'en vont habituellement à Laval ou même à la Rive-sud, ce qui veut dire attirer des gens qui proviennent de zones mal desservies en transport en commun (municipalités de l'ouest de l'île et arrondissements du centre-nord par exemple). Rappelons que le choix du transport en commun comme moyen de transport exige non seulement un accès au point d'arrivée, mais aussi au point de départ. La part modale du transport en commun restera donc très faible, d'autant que certaines activités de consommation de luxe et de loisirs comme celles prévues pour le projet Royalmount se conjuguent traditionnellement mal en mode transport collectif.

### **La nécessité d'une vision régionale pour l'intersection 15-40**

Le deuxième point sur lequel nous souhaitons porter l'attention concerne la nécessité d'adopter une vision régionale pour le projet Royalmount, et non pas une vision locale, comme s'il s'agissait d'un petit centre commercial local. La mise en place du projet aura des externalités négatives majeures, comme cela a déjà été soulevé à maintes reprises dans le cadre de cette consultation. Et ce sont les collectivités, et non pas le promoteur, qui auront

---

<sup>5</sup> Présentation du projet Royalmount par le promoteur CARBONLEO (2018-11-27).  
<http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/ITEM/7C32A50B07CF803EE0530A930132803E>

à absorber les coûts de ces répercussions négatives à court, moyen et long terme. On parle ici non seulement de congestion ou de pertes commerciales, mais de la transformation de tout un secteur de la métropole. Par la réalisation du projet Royalmount, c'est l'ensemble du territoire aux alentours de l'intersection entre l'autoroute 40 et l'autoroute Décarie, et pas seulement le cadran sud-ouest qui se trouve à l'intérieur des limites de la Ville de Mont-Royal, qui est appelé à se transformer et ce, dans une direction qui va à l'encontre de la planification prévue dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

L'arrivée d'un usage commercial, récréatif et résidentiel d'une aussi grande envergure fera une pression immense sur les zones adjacentes. La présence du projet résidentiel Cité-Midtown (<https://www.citemidtown-fr.com/>) au nord de l'autoroute 40, à l'est de l'intersection avec le boulevard Marcel-Laurin, dans l'arrondissement Saint-Laurent, témoigne de cette transformation. Lorsque le promoteur parle de « la création d'un *midtown*, physiquement au cœur de l'île de Montréal »<sup>6</sup>, on ne peut qu'assumer qu'il inclut dans sa vision ce projet résidentiel, où le projet Royalmount occupe une place de choix dans le discours de vente : « À l'intersection de deux des principales artères de Montréal, riveraine des quartiers verdoyants de l'arrondissement Saint-Laurent au nord et de l'animation du nouveau Royalmount au sud, une toute nouvelle communauté est en train de naître: Cité Midtown ». Ainsi, même si dans le cadre de la présente consultation, on a habilement rappelé à maintes reprises que le projet Royalmount s'inscrit dans le cadre du Plan d'urbanisme de Ville de Mont-Royal, tout semble indiquer que le Royalmount n'est qu'un morceau d'un projet plus vaste, à cheval sur plusieurs municipalités. Lorsque plusieurs intervenants ayant présenté leur mémoire à cette commission ont l'impression que c'est le promoteur qui aménage cette partie de la région, de l'agglomération, faut-il s'en étonner?

## Recommandations

Tel que présenté dans les paragraphes précédents, nous considérons que le projet Royalmount n'est pas un projet qui concerne uniquement la ville de Mont-Royal, mais l'ensemble de la région métropolitaine. Il doit donc être en cohérence avec le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté en 2015 et avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Nous demandons donc une réflexion d'ensemble, pour un territoire qui couvre davantage que le petit site du Royalmount. Pour créer un pôle majeur dans la structure métropolitaine, cette planification intégrée nous semble essentielle.

Nous demandons aussi une consultation publique en bonne et due forme, et appuyons l'idée de donner un mandat à l'Office de consultation publique de Montréal. Une consultation non seulement sur le projet Royalmount, mais sur l'ensemble des orientations prévues pour ce morceau de territoire autour de l'intersection 15-40. Nous nous questionnons sur la manière dont la consultation a été menée, sans une véritable transparence digne d'une consultation publique de qualité, comme cela a d'ailleurs été soulevé. Quel est l'objectif d'une

---

<sup>6</sup> Présentation par monsieur Marcotte du dossier des impacts du projet Royalmount, 27 novembre 2018.

consultation si tout est présenté comme si le projet allait de l'avant? Lorsque les intervenants soulèvent le manque de transparence de cette commission, faut-il s'en étonner?

## **Conclusions**

Nous estimons inconcevable que l'administration d'une municipalité d'une vingtaine de milliers d'habitants, soit à peine 10% de la population de l'agglomération de Montréal et moins de 1% de la population de la région métropolitaine, puisse avaliser un projet de l'ampleur du Royalmount sans avoir de comptes à rendre à l'ensemble de la région, et notamment aux municipalités adjacentes qui subiront les impacts multiscalaires du projet.

Nous nous désolons que l'expérience malheureuse de Griffintown n'ait pas rendu les décideurs publics plus sensibles à la nécessité pour eux et pour l'ensemble de la collectivité, d'assurer un véritable leadership en matière d'urbanisme. Tout se passe, toutes échelles de planification confondues, comme si les ratés de ce projet n'avaient rien à voir avec l'incapacité des élus et des services professionnels à affirmer d'emblée une vision qui ne se réduit pas à la satisfaction des intérêts des promoteurs et à l'enrichissement des finances municipales.

La situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui est le résultat de plusieurs décennies de laxisme en ce qui concerne la distribution des activités économiques sur le territoire métropolitain. En adoptant systématiquement ce parti, les élus contribuent à amplifier la dissociation entre la localisation des espaces commerciaux et industriels, majoritairement greffés aux autoroutes et massivement dépendant de l'automobile, et les espaces résidentiels, mal desservis par transport collectif dans la mesure où les destinations le sont difficilement, voire ne le sont pas du tout.

Paula Negron, professeures agrégée  
Gérard Beaudet, professeur titulaire

Observatoire de la mobilité durable  
École d'urbanisme et d'architecture de paysage  
Université de Montréal