

Mémoire sur les impacts du projet Royalmount

Commentaires de
l'Association des professionnels de la construction
et de l'habitation du Québec (APCHQ)

Déposé dans le cadre des consultations de la
Commission sur le développement économique
et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal

Janvier 2019



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
L'ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION DU QUÉBEC	3
INTRODUCTION	4
QU'EST-CE QU'UN TOD?.....	6
LE PROJET	7
Proximité des transports en commun.....	7
Intentions des acheteurs.....	8
Milieu de vie	8
Gestion du stationnement	9
CONCLUSION	10

L'ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION DU QUÉBEC

Fondée en 1961, l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ) est un organisme privé à but non lucratif et à adhésion volontaire qui agit à titre d'intervenante de l'industrie de la construction et de la rénovation et qui s'implique dans les grands dossiers, particulièrement ceux du secteur résidentiel.

Suivant de près tous les développements en matière de construction et d'habitation, l'APCHQ offre des produits et services à près de 18 000 entreprises, lesquelles sont réunies au sein de 14 associations régionales.

Sa mission consiste à développer et à faire valoir le professionnalisme de ses membres entrepreneurs. L'APCHQ offre des produits et des services adaptés aux besoins des entrepreneurs dans les domaines de la construction et de l'habitation. Elle offre notamment des services techniques et juridiques, informatiques, de mutuelles de prévention, en relations de travail ainsi qu'en santé et sécurité au travail.

Elle voit aussi à représenter ses membres en fonction de leurs intérêts et à favoriser le maintien d'un environnement sain et compétitif qui soit propice à la prospérité des marchés et qui leur permette d'opérer de façon efficace et rentable, dans le respect des attentes des clients.

Dans le cadre du présent processus de consultation, l'APCHQ représente d'ailleurs l'APCHQ du Montréal métropolitain. L'association régionale compte environ 4 000 membres actifs œuvrant dans la région du Grand Montréal.

INTRODUCTION

En 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Entré en vigueur en 2012 après la recommandation favorable du gouvernement du Québec, le PMAD propose trois orientations : des milieux de vie durables, un réseau de transport performant et un environnement protégé et mis en valeur.¹ Les milieux de vie durables exprimés par le PMAD font entre autres référence à des quartiers densifiés, près d'un réseau de transport collectif structurant et où se côtoient divers usages.

L'aménagement urbain proposé à l'intérieur du PMAD encourage la construction résidentielle dans les aires *Transit oriented development* (TOD). En ce sens, le PMAD cherche à construire des quartiers résidentiels de moyenne à haute densité où, par exemple, le métro est accessible à une distance de marche.

Le projet Royalmount de la firme Carbonleo a été annoncé publiquement en 2015. Il se voulait à l'origine un pôle commercial, d'affaires et de divertissement incluant entre autres des restaurants, des hôtels, un cinéma et des salles de spectacle. En 2018, à la suite de l'adoption d'une motion du conseil municipal de la Ville de Montréal suggérant l'ajout d'un volet résidentiel au méga projet, la firme a revu l'ensemble de son idéation et propose maintenant d'inclure sur le site entre 6 000 et 7 000 logements sur une période de 20 ans.

Découlant de l'adoption du PMAD, le schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal est entré en vigueur en avril 2015. Pour le secteur d'implantation du projet Royalmount, le schéma ne permet toutefois que l'affectation industrielle. Dans ce contexte, et pour permettre les constructions résidentielles sur le site, Royalmount nécessite donc une dérogation au schéma d'aménagement. La Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation a été saisie du dossier en août 2018 afin d'étudier les impacts du projet. Ses recommandations sont attendues en 2019.

Une recommandation favorable de la Commission permettrait au projet Royalmount de s'intégrer dans le cadre d'un TOD. Avec l'ajout de la passerelle piétonne et cycliste incluse dans la présentation du promoteur, le nouveau quartier Royalmount serait relié directement au métro de la Savane qui est aujourd'hui sous-utilisé. L'APCHQ tient donc à donner son appui au volet habitation du projet qui s'intègre dans la volonté de la CMM, par le biais de son PMAD, de favoriser la densification et l'utilisation des aires TOD.

Dans un premier temps, nous procéderons à une courte description des quartiers TOD. Nous expliquerons par la suite l'évolution du marché de la construction résidentielle dans les dernières années dans la région métropolitaine pour effectivement conclure que le quartier Royalmount tel qu'imaginé par Carbonleo respecte les critères d'aménagement urbain annoncés

¹ Cahiers métropolitains, CMM, Suivi du PMAD 2012-2018, Septembre 2018. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no07.pdf

dans le PMAD et favoriserait la réalisation des objectifs qui sont énoncés, c'est-à-dire orienter 60 % des nouveaux ménages dans les aires TOD².

² *ibid.*

QU'EST-CE QU'UN TOD?

La CMM décrit les TOD comme « [...] un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. »³ C'est donc de dire que l'on doit penser le développement résidentiel en mode densification en l'articulant autour de pôles de transport collectif efficace tout en y associant une mixité d'usage qui permettrait au citoyen d'avoir à une distance de marche sa résidence, son milieu de travail et ses commerces de proximité.

Dans la région métropolitaine comme partout ailleurs au Québec, le développement était encore jusqu'à récemment conçu en fonction de l'automobile. On construit des autoroutes et on y greffe des commerces et des quartiers résidentiels. L'expérience commerciale et la grosseur des stationnements portent les usagers à prendre la voiture constamment. Le TOD se veut tout autre. On met le piéton au centre des préoccupations avec des aménagements favorisant sa sécurité et on privilégie le transport collectif comme moyen de transport. On met l'accent sur les places publiques pour en faire les éléments clés du projet. On tente d'offrir une trame visuelle intéressante afin de maintenir l'attrait des piétons. On s'assure de maintenir l'animation des lieux par la mixité des usages verticaux et horizontaux des bâtiments. On souhaite que le quartier ne soit pas que résidentiel ou commercial pour éviter les déplacements en automobile et favoriser les transports actifs comme la marche ou encore le vélo. On réduira l'espace accordé à l'auto sans l'empêcher, par exemple, le stationnement d'un commerce ne sera pas en façade.⁴ Plus précisément et afin d'aménager le TOD, voici les neuf critères principaux d'aménagement énoncés par la CMM :⁵

1. Interfaces des points d'accès au transport en commun
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages adaptée au milieu
4. Soutien d'une mixité sociale
5. Réseau de rues et accessibilité
6. Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement
9. Aménagement durable

³ Guide d'aménagement pour les aires TOD, CMM, 2011. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

LE PROJET

Le TOD, comme mentionné précédemment, doit respecter trois principes de bases : il doit se situer dans un rayon accessible à pied d'une station de métro ou encore d'une gare de train, miser sur un développement de moyenne et de haute densité et viser une mixité d'usage sur le site. Ces trois principes se retrouvent maintenant dans la nouvelle version du projet Royalmount. Au départ, l'expérience proposée par le promoteur était de nature commerciale. À la suite d'une recommandation du conseil municipal de la Ville de Montréal, on lui a greffé un volet qui vise à terme l'implantation de 6 000 à 7 000 logements prêts à accueillir une partie des 96 000 nouveaux ménages attendus par la CMM dans l'agglomération de Montréal et à convaincre les 162 000 autres ménages à choisir Montréal⁶.

Ces nouvelles constructions cadrent entièrement avec les objectifs attendus par le PMAD qui souhaite 40 % voire 60 % des nouvelles constructions en zone TOD d'ici 2031. Les terrains vacants sont de plus en plus rares sur l'île de Montréal. Le projet Royalmount propose de revitaliser un secteur qui est actuellement sous-utilisé et qui ne demande qu'à être redéveloppé.

Proximité des transports en commun

Le TOD de la Savane, la station de métro visée par le projet du promoteur Carbonleo, est actuellement sous-utilisé. Son seuil minimal de logements par hectare a été fixé à 80 log/ha⁷ par la CMM, alors qu'il se trouve présentement à 64 log/ha. En termes de passagers, il arrive d'ailleurs en avant-dernière position quant à son utilisation. Il serait donc en mesure d'accueillir les nouveaux ménages du quartier Royalmount. Si l'on compare le TOD de la Savane à celui du métro Laurier, l'idée ici étant de comparer avec une station de métro très utilisée, on remarque qu'un peu plus de 5 000 personnes vivent à proximité du métro de la Savane, alors qu'il y a près de 40 000 personnes qui habitent près du métro Laurier. Le TOD Laurier dépasse d'ailleurs largement les seuils de logements par hectare. Alors qu'on vise 60 log/ha pour ce secteur, on atteint 140 log/ha⁸.

Si l'on souhaite éviter l'étalement urbain qui cause maintenant une congestion routière évaluée à 4,2 milliards de dollars alors qu'elle était de 1,85 milliard en 2008⁹, on se doit d'encourager le développement des zones où la capacité d'accueil pour le transport en commun efficace est possible. La livraison du prolongement de la ligne bleue a été fixée à 2026, et son coût estimé à

⁶ Cahiers métropolitains, CMM, Suivi du PMAD 2012-2018, septembre 2018. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no07.pdf

⁷ Fiche TOD – De la Savane, CMM. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/TOD/FicheTod_116.pdf

⁸ Fiche TOD – Laurier, CMM. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/TOD/FicheTod_89.pdf

⁹ Cahiers métropolitains, CMM, Suivi du PMAD 2012-2018, septembre 2018. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no07.pdf

plus de 672 millions de dollars du km¹⁰. La station de la Savane est déjà construite et prête à accueillir de nouveaux passagers qui ne seront pas coincés sur la ligne orange déjà saturée entre Laval et le centre-ville de Montréal.

Pour faciliter l'accès à la station de métro, le promoteur projette de construire une passerelle couverte et chauffée ouverte aux piétons et aux cyclistes, et accessible universellement. Cette nouvelle installation permettrait de traverser l'autoroute Décarie et de doubler la « marchabilité » en deçà de 10 minutes à l'ouest du métro de la Savane.

En plus de se trouver à proximité de la station de métro, le projet comportera une autre interface de transport en commun. Effectivement, l'intention de Royalmount serait d'inclure un « hub de transport » sur le site pour encourager l'utilisation du transport en commun. Le terminus inclurait entre autres une navette vers le futur REM de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et l'aéroport, des stationnements réservés pour le taxi et l'autopartage, des espaces pour les autobus de la Société de transport de Montréal (STM) ainsi que plusieurs stationnements à vélo.

Intentions des acheteurs

On mentionne souvent qu'il est difficile de retenir les familles à Montréal et qu'il est facile de contribuer à l'étalement urbain. Un sondage Léger réalisé en octobre 2018 et commandé par l'APCHQ, la Fédération des chambres immobilières du Québec (FCIQ) et le Fonds immobilier de solidarité FTQ afin de connaître les intentions d'achat et de vente dans le secteur immobilier dans les prochaines années nous précise que si l'on demande à un futur acheteur où il projette d'acheter une propriété dans les cinq prochaines années, trois fois sur cinq, s'il provient de la couronne nord ou sud, il voudra y demeurer. Toutefois, dans le cas de Montréal, cette proportion est tout près de 50 %. On y apprend aussi que si un acheteur quitte Montréal, il n'y revient plus.¹¹

Ce même sondage nous informe d'ailleurs sur ce que recherchent ceux et celles qui souhaitent acheter une habitation à Montréal. Dans 47 % et 44 % des cas, c'est respectivement la proximité des services (magasins, restaurants, loisirs) et du transport en commun qui sont les critères les plus importants.¹²

Milieu de vie

Le projet proposé par Carbonleo permettrait de créer un milieu de vie recherché par les acheteurs souhaitant demeurer sur l'île de Montréal, tout en cadrant avec les objectifs de

¹⁰ BISSON, Bruno, La Presse, 10 avril 2018. En ligne : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201804/09/01-5160436-prolongement-de-la-ligne-bleue-6-km-4-milliards.php>

¹¹ Rapport *Intentions d'achat et de vente dans le secteur immobilier au Québec*, Léger, 2018. Léger a été mandaté par l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ), la Fédération des chambres immobilières du Québec (FCIQ) et le Fonds immobilier de solidarité FTQ pour réaliser une étude auprès de la population du Québec afin de connaître les intentions d'achat et de vente dans le secteur immobilier au cours des prochaines années. Rapport non - disponible en ligne à ce jour.

¹² *Ibid.*

construction résidentielle dans les zones TOD par le PMAD. Souhaitant répondre aux attentes des jeunes familles, une communication aurait été entamée avec la commission scolaire Marguerite-Bourgeoys afin d'inclure une école sur le site, selon le promoteur. Le sondage indique d'ailleurs que dans le cas des ménages avec jeunes enfants, la proximité d'une école guiderait le choix d'accès à la propriété sur l'île de Montréal pour 29 % des futurs acheteurs.

Au-delà de la proximité du transport en commun, le milieu de vie proposé par le promoteur inclut une garderie ou un centre de la petite enfance, des commerces à vocation régionale, mais aussi des commerces répondant aux besoins des résidents locaux, du divertissement culturel et plusieurs restaurants.

Afin d'encourager l'expérience extérieure et de prolonger le temps sur le site, il sera possible de se balader à travers plusieurs places publiques qui souligneront la future identité du milieu de vie.

Pour ceux et celles qui aimeraient travailler sur le site, le projet offrira plus de 1 200 000 pi² de bureaux, c'est plus de 15 000 emplois qui sont projetés. Pour les autres, le site sera au carrefour de trois pôles d'emplois, à la jonction de ceux du centre-ville, de Ville Saint-Laurent et de Ville Mont-Royal.

Afin de faciliter les déplacements en vélo, le promoteur projette la réalisation de deux nouveaux liens cyclables sur le site. Un premier à l'ouest du projet irait se connecter au projet de piste cyclable de la ville de Montréal sur Royalmount pour se joindre au réseau existant sur de la Savane, alors que le deuxième passerait au nord du projet pour ensuite rejoindre la passerelle qui traverse l'autoroute Décarie. Dans les deux cas, les deux liens proposés par le promoteur permettraient de relier Ville Saint-Laurent, Ville Mont-Royal et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de compléter le réseau existant.

Gestion du stationnement

En terminant, le pôle culturel et commercial annoncé par le projet sera certainement attirant pour les personnes provenant de l'extérieur du quartier. Le promoteur, pour réduire l'espace donné à l'automobile, souhaite mettre en place une offre limitée pour le stationnement. Dans le volet commercial, les standards pour des centres commerciaux à vocation régionale sont de l'ordre de 4,5 cases de stationnement par 1 000 pi² de commerce. Le projet offrirait 2,1 cases de stationnement, soit une réduction de 54 % de l'offre de stationnement. Pour le volet bureau, Royalmount répondrait au même standard que ceux du centre-ville de Montréal. Toutes les places de stationnement seraient placées à l'intérieur pour éviter la pollution visuelle et réduire les îlots de chaleur.

CONCLUSION

En se basant sur ce qui a été énoncé concernant les TOD et la densification de la construction résidentielle, l'APCHQ considère que le projet Royalmount s'inscrit dans cette logique de milieu de vie, de rapprochement avec les infrastructures de transport en commun et qu'il peut prendre le qualitatif de *Transit oriented development*. Comme nous l'avons vu, la station de la Savane est présentement sous-utilisée et n'attend qu'à recevoir de nouveaux usagers qui proviendraient d'un nouveau quartier, construit sur une ancienne friche industrielle qui demande à être redéveloppée.

La densification s'est beaucoup produite à l'extérieur de l'agglomération de Montréal au cours des dix dernières années. En offrant la possibilité au site Royalmount d'intégrer l'usage résidentiel, on permettrait de renverser cette tendance. De nouveaux ménages pourraient s'installer sur l'île de Montréal à proximité d'un réseau de transport efficace et ainsi éviter la congestion routière qui ne fera que coûter plus cher si l'on se fie à l'augmentation de 227 % de son coût entre 2008 et 2018¹³.

La mixité des usages projetés sur le site et l'ajout de la composante résidentielle permettraient des expériences prolongées tout en évitant des déplacements à l'extérieur. Comme il est souvent mentionné, le meilleur moyen de réduire le trafic est de diminuer la distance entre les résidences et les commerces.

C'est pourquoi l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec recommande à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de permettre l'usage résidentiel sur le site de Royalmount.

¹³ Cahiers métropolitains, CMM, Suivi du PMAD 2012-2018, septembre 2018. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no07.pdf