

MÉMOIRE

À la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation

**DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES PORTANT SUR
LES IMPACTS DU PROJET ROYALMOUNT**

Par : Claude Meunier

Montréal, le 11 janvier 2019

Mesdames, Messieurs les commissaires,

Je tiens, en premier lieu, à saluer l'initiative de la Ville de Montréal d'offrir une si grande place de parole à la population dans le cadre de la réalisation du projet d'envergure qu'est le projet Royalmount. Sachant que ce projet apportera son lot de dynamiques et que l'intégration d'une composante habitation au projet nécessitera la modification de documents de planification du territoire je profite donc de l'occasion offerte pour vous partager mon opinion face au projet.

Maintenant retraité, j'ai œuvré pendant plus de 48 années en développement immobilier, dont un certain nombre d'années en tant que vice-président développement pour le Fonds immobilier de solidarité FTQ, à façonner le territoire par la réalisation de projets immobiliers rentables, créateurs d'emplois et socialement responsables. D'ailleurs, pendant mes sept années avec le Fonds immobilier de solidarité FTQ, mon équipe et moi avons été responsables d'une trentaine de projets dans la région montréalaise dont la valeur des investissements, une fois ces projets complétés, se chiffrera à plus de 2 milliards de dollars. Fort de cette expérience, je ne peux que me permettre de voir positivement la réalisation d'un tel projet immobilier de portée régionale, voire suprarégionale, au cœur d'île de Montréal.

La requalification de vastes superficies sous-utilisées

Il y a quelques années déjà, la Ville de Montréal a entamé une démarche de planification du secteur Namur-De la Savane, au sud du secteur industriel de Ville Mont-Royal, secteur appelé à recevoir le projet Royalmount. Ce secteur à vocation économique a aujourd'hui besoin d'être redynamisé pour s'adapter à la nouvelle économie. Cet ancien secteur industriel comporte aujourd'hui de grandes superficies en partie délaissées par une fonction industrielle qui s'est mutée et déplacée à l'extérieur du territoire de Ville Mont-Royal et/ou de l'île de Montréal. Ces vastes espaces, stratégiquement localisés, offrent selon moi l'occasion de réaliser un environnement capable de maintenir et stimuler davantage d'investissements sur l'île et d'y attirer une plus grande part de résidents, travailleurs et visiteurs.

Nous observons déjà, depuis quelques années, une mutation du monde du commerce de détail. Plusieurs de ces milieux, souvent monofonctionnels, ont entamé une phase de requalification sous la forme de petits milieux de vie dynamiques avec habitations, services de proximité, bureaux et espaces publics aménagés et davantage intégrés à la trame urbaine. Désormais, le succès d'un projet commercial, même de moindre envergure, passe par la présence de logements et services de proximité, contribuant ainsi au dynamisme du lieu et à une optimisation des infrastructures et équipements publics. Le projet Royalmount ne devrait pas y faire exception. Évacuer la fonction résidentielle, même en repousser la mise en place, nuirait à la vivacité d'un tel projet et en reviendrait à recréer un autre complexe de commerces et services. En effet, loin de répéter les grands principes d'aménagement de centre commerciaux d'une autre génération, Royalmount ne doit pas être un autre centre commercial identique aux derniers centres commerciaux de la région, mais plutôt un véritable milieu de vie, un lieu de résidence et une destination commerciale et récréotouristique adaptée aux pratiques du 21^e siècle, au cœur de l'île de Montréal et complémentaire à l'offre commerciale et touristique montréalaise.

L'accessibilité

Selon les grandes orientations du PMAD et du SADR, les points d'accès à un réseau de mobilité structurant sont identifiés comme des équipements autour desquels devrait être priorisé le développement du territoire¹ afin d'en faire de réels milieux de vie mixtes, denses et connectés. Par sa proximité avec le réseau de métro de Montréal et la mise en service prochaine du REM, Royalmount se trouve à l'intérieur de l'aire TOD De la Savane et pourrait être facilement reliée par transport terrestre à la gare Canora. Déjà, une connexion à la station De la Savane par l'aménagement d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A-15 est prévue démontrant une volonté d'intégrer le réseau de métro au projet. En conséquence, grâce à la proximité avec les réseaux de transport structurants et une desserte locale en transport collectif (autobus) jumelées au cocktail d'options favorisant la mobilité active (passerelle, trottoirs aménagés, liens cyclables, bixi, etc.), Royalmount se positionne avantageusement à d'autres pôles d'emplois, de commerces et de résidences.

La question de la mobilité véhiculaire a certes été abondamment discutée et étudiée lorsque l'on prend connaissance des études réalisées disponibles. Ces études démontrent qu'un impact relatif pourrait avoir lieu au niveau des déplacements motorisés générés par Royalmount. À cet effet, je souligne à nouveau l'importance d'une connexion au réseau montréalais de transport collectif et actif et à une multitude de fonctions sur le site permettant de répartir les déplacements, vers et depuis Royalmount, à différents moments de la journée.

En résumé, le projet Royalmount permettra de consolider une vaste étendue de territoire sous utilisée au cœur du territoire de la Ville de Montréal. Un tel projet privé contribuera de surcroît à conserver des activités économiques et des résidents sur l'île de Montréal qui auraient pu être tentés de se diriger vers l'une des couronnes montréalaises. De nouvelles activités, entreprises, institutions pourront émerger de ce nouveau quartier montréalais. De plus, ce projet permettra de ralentir l'étalement urbain en « rebâtissant la ville sur la ville » et le rattachant aux infrastructures publiques en place et celles à venir grâce à l'apport d'une nouvelle richesse fiscale et sociale créées sur d'anciennes friches industrielles.

Vous remerciant de votre attention.

Claude Meunier, retraité

¹ Les documents de planification PMAD, SADR et plans d'urbanisme font ici références aux aires TOD (Transit-Oriented Development).