

Mémoire

**APPEL À UN MORATOIRE SUR LE
PROJET ROYALMOUNT**

**Prendre le temps de corriger ses lacunes
d'aménagement, de gouvernance et de mobilité**

**Mémoire présenté à la Commission sur le
développement économique et urbain et l'habitation
de l'Agglomération de Montréal**

**Dans le cadre de la consultation publique sur les
impacts du projet Royalmount**

Janvier 2019



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

CRÉDITS

RECHERCHE ET RÉDACTION

Olivier Roy-Baillargeon, Ph.D. — Conseiller - Aménagement et urbanisme

COORDINATION

Samuel Pagé-Plouffe, M.Sc. Pol. — Conseiller à la direction générale - Affaires publiques

Christian Savard, M. ATDR — Directeur général

Table des matières

Sommaire des constats et des recommandations	4
Un projet d'envergure démesurée à repenser conjointement pour en atténuer les impacts négatifs appréhendés	5
Constats	6
Recommandations	12
Références	14
Annexe	15



Sommaire des constats et des recommandations

Constat 1

Le projet Royalmount aggraverait considérablement la congestion dans un secteur névralgique déjà fortement problématique, au croisement des deux autoroutes les plus stratégiques pour l'économie du Grand Montréal et du Québec.

Constat 2

Le projet Royalmount constitue un projet de déplacement économique, et non de véritable développement économique, qui n'entraînerait qu'une cannibalisation commerciale et culturelle.

Constat 3

Le projet Royalmount représente une proposition d'aménagement et d'urbanisme déficiente à toutes les échelles.

Constat 4

Le projet Royalmount constitue le produit et le révélateur d'une anomalie institutionnelle et de gouvernance.

Recommandations

Recommandation générale

Le projet Royalmount doit être temporairement interrompu par voie de moratoire afin d'être repensé conjointement par toutes ses parties prenantes.

Recommandation au promoteur

Le projet Royalmount doit être revu pour en garantir l'acceptabilité sociale et politique.

Recommandation à la Ville de Mont-Royal

Le projet Royalmount doit replacer l'administration municipale au cœur de la concertation métropolitaine en matière d'aménagement et de développement.

Recommandation à l'Agglomération de Montréal

Le projet Royalmount doit servir de point de départ d'un chantier voué à pallier les lacunes qu'il a révélées dans la planification et la gouvernance de la métropole.

Recommandation au Gouvernement du Québec

Le projet Royalmount doit être interrompu, ultimement par une intervention du gouvernement, si ses parties prenantes ne s'entendent pas pour le réviser conjointement.



Un projet d'envergure démesurée à repenser conjointement pour en atténuer les impacts négatifs appréhendés

Dans ce mémoire, Vivre en Ville tentera de démontrer à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de l'Agglomération de Montréal que le projet Royalmount est d'une envergure démesurée et que l'ampleur de ses impacts négatifs appréhendés impose que sa réalisation soit temporairement interrompue par voie de moratoire afin qu'il puisse être repensé conjointement par toutes les parties prenantes concernées.

Pour ce faire, il se penche sur **quatre ensembles d'enjeux** mis en lumière par le projet :

1. ses impacts en matière de mobilité;
2. ses impacts en matière de commerce, de culture et d'emploi;
3. sa proposition d'aménagement et d'urbanisme; et
4. sa place au sein de la dynamique de gouvernance métropolitaine.

Ce mémoire détaille, pour chacun de ces enjeux, des considérations, des estimations et des constats au service de cette démonstration. Il s'appuie sur ces constats pour formuler une recommandation générale assortie de recommandations particulières adressées à chacune des parties prenantes concernées par le projet.



Constats

Constat 1

Le projet Royalmount aggraverait considérablement la congestion dans un secteur névralgique déjà fortement problématique, au croisement des deux autoroutes les plus stratégiques pour l'économie du Grand Montréal et du Québec.

Considérant que :

1. L'échangeur Décarie accueille déjà plus de 360 000 véhicules par jour¹.
2. Les conditions de circulation dans le secteur sont déjà « régulièrement difficiles », et ce, même « en dehors des heures de pointe en semaine ou en fin de semaine »¹.
3. Un chantier de réfection majeure devrait par surcroît perturber la circulation sur l'autoroute Métropolitaine pendant « une longue partie de la prochaine décennie »².
4. Les sections des autoroutes 40 et 15 qui bordent le projet représentent déjà respectivement les 3^e et 5^e tronçons de route les plus congestionnés au Canada³.
5. Cette congestion majeure observée dans le secteur coûte annuellement 66,8 millions de dollars à la société québécoise en retards, en productivité perdue et en essence gaspillée, entre autres³.
6. Les déplacements attirés dans le secteur sont effectués à 75,9 % en automobile, contre 16,1 % en transport collectif et 6,8 % par la mobilité active (voir le tableau 1 en annexe).
7. Le promoteur prévoit entre 25 et 35 millions de visiteurs par an⁴, soit entre 68 446 et 95 825 par jour.
8. Le projet prévoit 8 000 places de stationnement intérieures et gratuites⁵, bien qu'aucune étude détaillée des besoins en stationnement du projet n'ait été transmise aux partenaires¹.
9. Le promoteur tient pour acquis que les impacts de son projet sur la congestion du secteur seront limités par le déploiement de neuf mesures de gestion de la circulation et de réaménagement du réseau routier estimées à 50 millions de dollars⁶.
10. Le ministère des Transports n'a pas donné son aval à ces neuf mesures qui concernent son réseau, mais il a exprimé plus d'une fois son refus quant à deux de ces mesures, qui entraîneraient des réductions de voies sur le réseau autoroutier⁷.
11. Le ministère des Transports doit encore effectuer des validations techniques avant de pouvoir approuver les sept autres et précise que, le cas échéant, elles devront être défrayées par le promoteur, qui souhaite plutôt n'assumer que 50 % des coûts⁷.
12. Le site visé par le projet n'est desservi que par la station De la Savane, de la ligne orange du métro, la 2^e station la moins achalandée du réseau de la Société de transport de Montréal (STM).
13. Cette station extrêmement profonde et adjacente à la voie de service de l'autoroute Décarie est très peu propice à l'accessibilité universelle et au rabattement en autobus.
14. Le projet n'a pas fait l'objet d'une analyse d'impacts sur la vitesse commerciale de la desserte en transport collectif de surface.

Il est raisonnable d'estimer que :

1. Entre 51 950 et 72 731 visiteurs quotidiens du projet s'y rendraient en automobile (soit entre 68 446 et 95 825 visiteurs par jour à raison de 75,9 % de part modale de l'automobile).
2. Ces véhicules additionnels représenteraient une augmentation subite de la charge de l'échangeur Décarie s'élevant entre 14,4 % et 20,2 %.
3. Ces taux équivaldraient à entre 7 et 9 années de croissance démographique sur l'île de Montréal.
4. Les automobilistes, les camionneurs et les utilisateurs du transport collectif qui traversent le secteur pourraient perdre jusqu'à 30 minutes additionnelles dans les bouchons, durant la période de pointe de l'après-midi¹.



5. Cette congestion accrue laisse présager des conséquences négatives immenses sur le transport des marchandises, d'importance stratégique pour la compétitivité économique du Québec entier.
6. Cette circulation accrue par le projet ferait augmenter d'entre 75 et 85 millions de dollars les coûts annuels de la congestion pour la société québécoise⁸.

Force est ainsi de constater que :

- ◆ Le promoteur minimise considérablement les impacts de son projet en matière de mobilité quand il en estime l'achalandage quotidien à 63 400 personnes par jour⁹, ce qui équivaut à 23,156 millions par an, et non entre 25 et 35 millions.
- ◆ Le promoteur exagère considérablement les effets de son intention de limiter la disponibilité des stationnements à une case pour quatre employés⁷ sur les parts modales des déplacements des 15 000 travailleurs des bureaux prévus à son projet. Il estime que cette mesure réduira la part modale de l'automobile de 57 % à 25 %, contre 63 % en transport collectif et 12 % par la mobilité active. Ces parts modales surpassent même celles du centre-ville (38,9 % pour l'automobile, 54,9 % pour le transport collectif et 15 % pour la mobilité active — voir le tableau 2 en annexe), desservi par trois lignes de métro, d'innombrables lignes d'autobus fréquentes et les six lignes de train d'exo.
- ◆ Pour les mêmes raisons, le promoteur minimise exagérément la part modale de l'automobile au sein des déplacements des clients de son projet quand il l'estime à 59 %, contre 36 % en transport collectif et 5 % par la mobilité active.
- ◆ Le promoteur exagère probablement le nombre de visiteurs de son projet qui vont y demeurer pour s'y divertir et s'y restaurer pendant les périodes de pointe, plutôt que de contribuer à la congestion sur les autoroutes 15 et 40, quand il estime pouvoir retenir près de 1 300 véhicules en offrant des rabais et en diffusant de l'information en temps réel sur les conditions de circulation dans le secteur. L'efficacité de telles mesures de rétention demeure incertaine et difficile à évaluer, faute de précédents nord-américains auxquels il serait possible de la comparer¹.
- ◆ Alors qu'une discussion sérieuse fondée sur des analyses objectives des impacts du projet sur la mobilité s'impose, le promoteur traite manifestement l'enjeu comme une question de relations publiques. Le public est en droit de se sentir confus face aux diverses déclarations du promoteur en la matière, qui affirme tour à tour :
 - ▶ que « l'impact final sera neutre »¹⁰;
 - ▶ que « la situation s'améliorera »¹¹;
 - ▶ que « l'augmentation des temps de parcours serait de moins de deux minutes en moyenne lors des périodes de pointes [sic] les plus critiques »¹²;
 - ▶ que « l'effet sur le temps de trajet serait nul, voire amélioré sur une majorité des trajets étudiés »¹³;
 - et
 - ▶ que « 85 % des gens traversant le secteur ne subiront aucun impact ou on aura une situation améliorée avec les mesures de mitigation »¹⁴.



Constat 2

Le projet Royalmount constitue un projet de déplacement économique, et non de véritable développement économique, qui n'entraînerait qu'une cannibalisation commerciale et culturelle.

Considérant que :

1. La croissance fulgurante de l'achat en ligne et de la livraison à domicile transforme profondément le monde de la vente au détail et fait diminuer drastiquement la fréquentation des centres commerciaux.
2. Le projet prévoit 6 tours de bureaux, totalisant entre 1,5^{9,15} et 2,3⁴ millions de pieds carrés, vouées à accueillir plusieurs milliers d'employés.
3. Le projet prévoit plus de 200 boutiques⁹, totalisant entre 1,305¹⁵ et 1,5⁴ million de pieds carrés.
4. Le projet prévoit plus de 100 restaurants⁹, totalisant entre et 160 000⁴ et 208 000¹⁵ pieds carrés.
5. Le projet prévoit 5 hôtels^{4,9}, totalisant entre 800⁹ et 1 000⁴ chambres.
6. Le projet prévoit 2 salles de spectacles de 1 500 et de 4 500 places⁹.
7. Le projet prévoit 8 000 places de stationnement intérieures et gratuites⁵.
8. Le projet récupérerait 89,6 millions de dollars des ventes annuelles des commerces du centre-ville de Montréal¹⁵.
9. Le projet entraînerait une érosion de 5 à 10 % des ventes des commerces de la Plaza St-Hubert et de l'Avenue du Mont-Royal ainsi que des restaurants de la Promenade Fleury et du Boulevard Saint-Laurent¹⁵.
10. L'érosion des ventes pourrait s'élever à 15 % dans certains secteurs, un impact considéré « fort », une érosion de plus de 20 % pouvant « entraîner des fermetures »¹⁵.
11. Les centres commerciaux les plus à risque sont les voisins¹⁶, soit le Centre Rockland, la Place Vertu, le Marché Central et le mégacentre Blue Bonnets, qui « pourraient voir leur avenir compromis par l'arrivée de ce nouveau grand joueur »¹³.
12. Les centres commerciaux de Laval, au premier chef le Carrefour Laval¹⁵, subiraient également les conséquences de l'érosion généralisée des ventes à l'échelle métropolitaine.
13. Le promoteur prévoit que la clientèle « interne » de son mégacentre « s'étendra de Saint-Jérôme à la Rive-Sud »¹⁷.
14. Le promoteur annonce que son projet permettrait de créer 15 000 emplois⁵.

Il est raisonnable d'estimer que :

1. L'ouverture d'un aussi grand nombre de commerces et de restaurants sur un même site représente un risque considérable pour la rentabilité tant des bannières visées par le promoteur que des établissements déjà implantés dans les centres commerciaux et sur les artères commerciales de la région métropolitaine, dont les ventes s'effritent au profit de l'achat en ligne.
2. Le projet ferait subir une concurrence déloyale aux artères commerciales montréalaises sur les enjeux de taxation et d'accès à du stationnement gratuit et abondant.
3. La rentabilisation des deux salles de spectacles prévues au projet exigerait de vendre chaque année 1,5 million de billets de spectacles, soit 42,8 % des ventes annuelles dans le Grand Montréal, stables depuis quelques années à environ 3,5 millions¹⁸.
4. Ces ventes annuelles soutireraient d'importantes parts de marché aux salles du Quartier des spectacles, de Laval et de la couronne nord (particulièrement celles de Saint-Jérôme, de Sainte-Thérèse et de Terrebonne).
5. La diminution de la fréquentation de ces salles établies s'accompagnerait d'une baisse considérable de la consommation complémentaire, les soirs de spectacles, dans les restaurants, les bars et les boutiques des centres-villes de Montréal et de Laval ainsi que des noyaux villageois de la couronne nord.



6. Les 15 000 emplois annoncés par le promoteur ne seront fort probablement pas de nouveaux emplois créés par l'ouverture des bureaux, des commerces et des restaurants prévus au projet. Ils risquent de n'être que déplacés depuis d'autres pôles d'emploi, centres commerciaux et établissements de restauration de l'île de Montréal et du reste de la région métropolitaine.

Force est ainsi de constater que :

- ◆ Contrairement aux prétentions du promoteur à cet égard, le projet ne représenterait pas de véritable développement économique, mais plutôt un déplacement économique. Rien n'indique qu'il serait intrinsèquement bénéfique pour l'économie du Québec à long terme⁸.
- ◆ Plutôt que de renforcer la complémentarité de l'offre commerciale, comme son promoteur le suggère, le projet risque d'affaiblir le centre-ville de Montréal ainsi que le cœur de l'écosystème économique et culturel de la région métropolitaine, d'importance stratégique pour le rayonnement du Québec à l'étranger.

Constat 3

Le projet Royalmount représente une proposition d'aménagement et d'urbanisme déficiente à toutes les échelles.

Considérant que :

1. Le projet concerne un vaste secteur dont l'affectation « Industrie » prescrite au *Schéma d'aménagement et de développement* de l'Agglomération de Montréal (SADAM) permet un « ensemble d'établissements ou d'entreprises exerçant une fonction économique », autorise des bureaux, des commerces ainsi que des équipements culturels et récréatifs et n'exclut que l'usage résidentiel⁴.
2. Le SADAM vise à guider les interventions sur le territoire de l'Agglomération afin « de mieux lutter contre les changements climatiques, de favoriser les déplacements par transports actif et collectif, et de créer des milieux de vie plus verts, plus compacts et plus complets »¹⁹.
3. Au chapitre de l'activité commerciale, le SADAM « vise la consolidation des pôles commerciaux majeurs et intermédiaires, le maintien de la position dominante de l'activité commerciale du centre-ville ainsi que la consolidation, la préservation et la diversification d'activités de proximité ». Pour ce faire, il favorise « les interventions visant à assurer une intégration harmonieuse de l'activité commerciale à son milieu, à offrir une desserte performante en transports collectif et actif et à créer un environnement convivial pour toutes les clientèles »¹⁹.
4. En matière d'aménagement du territoire et de mobilité, le SADAM encourage « des interventions qui visent à réduire la dépendance à l'automobile et qui contribueront à la diversification et à l'intensification des activités des secteurs centraux » ainsi que « les aménagements qui favorisent les déplacements actifs, à pied et à vélo, de même que les courts déplacements à proximité de points d'accès au réseau de transport collectif »¹⁹.
5. Le site visé par le projet est bordé au nord et à l'est par les deux tronçons d'autoroutes les plus achalandés et les plus congestionnés au Québec.
6. Le projet représenterait un générateur majeur de déplacements automobiles et, par corollaire, d'émissions de gaz à effet de serre (GES).

Il est raisonnable d'estimer que :

1. Les abondants déplacements automobiles qui seraient générés par le projet limiteraient considérablement les perspectives de succès des efforts concertés de la communauté grand-



montréalaise pour lutter contre les changements climatiques, réduire la dépendance à l'automobile et favoriser les courts déplacements actifs.

2. La réalisation du projet raterait une belle occasion de création d'un véritable milieu de vie vert, compact et complet arrimé aux démarches engagées par les Villes de Côte-Saint-Luc, de Hampstead et de Montréal pour la requalification du grand secteur englobant le Triangle Namur—De la Savane, le parachèvement du boulevard Cavendish et l'ancien hippodrome Blue Bonnets.
3. Un zonage permettant à la fois des hôtels, des restaurants et des salles de spectacles sur un aussi grand site localisé dans un secteur industriel bordé par deux autoroutes aussi achalandées et congestionnées représente un indicateur fiable d'une planification métropolitaine laxiste et dépourvue de précision.
4. L'implantation d'un aussi grand nombre de bureaux, de chambres d'hôtel, de commerces et de restaurants — et même potentiellement de milliers de logements — dans un tel emplacement est contre nature, contre-productive et contraire aux logiques de localisation contemporaines.
5. En vertu des principes éprouvés du nouvel urbanisme, de la croissance intelligente et du *transit-oriented development* (TOD) placés au cœur du SADAM et du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) du Grand Montréal, un tel site ne devrait jamais devenir une centralité pour une agglomération vouée à se (re)structurer en une mosaïque de milieux de vie verts, compacts et complets articulés autour du transport collectif et de services de proximité.
6. Un projet d'une telle envergure, inséré dans un tel milieu, axé de façon aussi prononcée sur l'accessibilité automobile et proposant un tel type d'offre commerciale et culturelle ne correspond ni aux meilleures pratiques en matière d'aménagement et d'urbanisme ni aux aspirations et aux engagements des décideurs du Grand Montréal en faveur d'un développement durable, inclusif, participatif et à échelle humaine.

Force est ainsi de constater que :

- ◆ La proposition d'aménagement et d'urbanisme soumise par le promoteur et approuvée par la Ville de Mont-Royal se révèle déficiente à toutes les échelles. Elle respecte la lettre du SADAM sans en respecter l'esprit.
- ◆ L'incohérence entre la lettre et l'esprit du SADAM révélée par le projet met en lumière trois des lacunes de la pratique de la planification et de l'aménagement du territoire dans le Grand Montréal et au Québec :
 - ▶ elle demeure imprécise et permissive;
 - ▶ elle réagit et s'adapte en aval aux propositions de développement plutôt que de les guider et de les orienter en amont; et
 - ▶ elle ne prévoit pas systématiquement d'analyse d'opportunité des projets en fonction de leurs impacts attendus sur les transports et la mobilité.
- ◆ Le promoteur profite de cette situation pour ajuster son projet à la marge, au gré des circonstances, lorsque les enjeux de relations publiques le commandent. La juxtaposition désarticulée de 5 000 à 7 000 logements à son projet de mégacentre constitue à la fois une belle occasion manquée d'intégration harmonieuse au projet et un exemple éloquent de réaction plutôt que de réflexion, à l'insu ou au détriment des autorités publiques :
 - ▶ alors que le maire de Mont-Royal, Philippe Roy, y est fortement défavorable, craignant qu'une modification au SADAM en ce sens ne crée un dangereux précédent pour le reste du secteur industriel : « *Inclure du résidentiel dans une zone qui a essentiellement des 18 roues qui passent, on ne m'a pas fait la démonstration que c'était le meilleur endroit pour créer de nouveaux milieux de vie* »¹⁴,
 - ▶ le promoteur est d'un tout autre avis : « *A priori, nous sommes très optimistes, car le volet résidentiel se prête bien au projet* »²⁰.



Constat 4

Le projet Royalmount constitue le produit et le révélateur d'une anomalie institutionnelle et de gouvernance.

Considérant que :

1. Le projet vise un site exclusivement localisé sur le territoire de la Ville de Mont-Royal, entourée de toutes parts par l'Agglomération de Montréal.
2. Le projet rapporterait annuellement des revenus fonciers nets de 25,5 millions de dollars à la Ville de Mont-Royal⁴, dont le budget annuel s'élevait en 2018 à 91,3 millions de dollars²¹, soit une augmentation de 27,9 % de ses revenus.
3. Le projet aurait des impacts majeurs sur la mobilité des personnes et des marchandises sur les autoroutes 15 et 40 qui affecteraient négativement une très grande proportion de la population du Grand Montréal (directement) et du Québec (indirectement), mais très peu celle de Mont-Royal en proportion.
4. Le projet aurait des conséquences considérables sur le dynamisme et la vitalité des pôles d'emploi, des centres commerciaux, des établissements de restauration et des institutions culturelles de l'île de Montréal et du reste de la région métropolitaine, mais très peu sur ceux de Mont-Royal en proportion.

Il est raisonnable d'estimer que :

5. L'asymétrie majeure entre les ratios coûts/bénéfices du projet pour la Ville de Mont-Royal et pour le reste de l'Agglomération de Montréal constitue un révélateur probant d'anomalies dans la configuration des institutions territoriales et dans la gouvernance métropolitaine.
6. Les répercussions estimées de ce projet débordent considérablement tant le territoire que le champ de compétences de Mont-Royal. Or cette ville d'à peine plus de 20 000 habitants faisant partie d'une agglomération de près de 2 millions d'habitants peut faire fi de cette réalité et autoriser seule sa réalisation :
 - 6.1. Le promoteur soutient avec raison ne pas avoir besoin de l'accord de la Ville de Montréal pour mettre en œuvre son projet : « Il est à 98 % à Ville [sic] de Mont-Royal. Ils sont en mesure de faire ce qu'ils veulent avec leur zonage et leur [sic] permis »¹⁴;
 - 6.2. Sans avoir rencontré la mairesse Valérie Plante pour discuter du projet, son président a affirmé sans crainte que la Ville de Montréal ne pourrait de toute façon en empêcher la réalisation : « Le Royalmount est à Mont-Royal et la Ville est en mesure de faire ce qu'elle veut avec le zonage et ses permis »²²; et
 - 6.3. Soulignant que « le zonage est en place » et que le promoteur avait « l'appui de la Ville de Mont-Royal », il a conclu n'avoir techniquement « pas besoin du feu vert de la Ville de Montréal ni de l'agglomération de Montréal pour aller de l'avant »¹¹.

Force est ainsi de constater que :

- ◆ Le projet Royalmount met en lumière à quel point la gouvernance de la planification et de l'aménagement du territoire demeure déficiente au sein de l'Agglomération de Montréal, entre la Ville de Montréal et les villes liées comme celle de Mont-Royal.
- ◆ Cette déficience constitue un dommage collatéral manifeste des défusions de 2006.
- ◆ Le projet Royalmount révèle également l'inquiétant écart qui persiste entre, d'une part, la nature et l'ampleur des enjeux territoriaux et, d'autre part, le découpage institutionnel et le partage des responsabilités entre les autorités publiques.



Recommandations

Recommandation générale

Le projet Royalmount doit être temporairement interrompu par voie de moratoire afin d'être repensé conjointement par toutes ses parties prenantes.

À la lumière des considérations, des estimations et des constats présentés dans ce mémoire, Vivre en Ville estime que, **dans sa facture actuelle, le projet Royalmount ne remplit d'aucune manière les conditions essentielles pour en assurer le succès et l'intégration harmonieuse au milieu ainsi qu'en minimiser les risques et en maximiser les bénéfices pour la collectivité.**

Vivre en Ville invite donc toutes les parties prenantes du projet, soit le promoteur, la Ville de Mont-Royal, les villes de l'Agglomération de Montréal et le gouvernement du Québec, à s'entendre pour en interrompre temporairement la réalisation, par l'entremise d'un moratoire, afin de remédier à cette situation.

L'instauration d'un moratoire leur conférerait le temps nécessaire pour repenser conjointement le projet dans le cadre d'un exercice de réflexion d'ensemble et de planification collaborative à l'échelle métropolitaine. L'objectif de cette démarche serait d'en réduire l'envergure pour en atténuer les impacts négatifs appréhendés.

Mener à bien cette étape cruciale, qui a été éludée depuis l'annonce du projet en 2015, permettrait d'en assurer la plus-value tant pour Mont-Royal et pour Montréal que pour la région métropolitaine et pour le Québec entier. Dans sa configuration actuelle, le projet s'inscrit plutôt dans une tendance inquiétante à la privatisation des bénéfices et à la collectivisation des coûts et des risques.

Intégrer les décideurs, les planificateurs, la population et la société civile de tous les territoires concernés et affectés par ce mégaprojet et ses impacts négatifs appréhendés sur le commerce, la culture, l'emploi et la mobilité dans le Grand Montréal permettrait de renverser cette tendance en rééquilibrant les coûts et les bénéfices collectifs et privés du Royalmount. Il en va de la préservation de la santé et de l'équilibre de l'économie du Québec, car il s'agit sans contredit d'un projet qui concerne l'ensemble du Québec.

Afin de contribuer à l'atteinte de cet objectif crucial, Vivre en Ville conclut ce mémoire en adressant une recommandation particulière en ce sens à chacune de ces parties prenantes.

Recommandation au promoteur

Le projet Royalmount doit être revu pour en garantir l'acceptabilité sociale et politique.

Vivre en Ville considère que le promoteur doit retourner à la planche à dessin pour faire de Royalmount un projet mixte, adéquatement intégré à son milieu, harmonisé aux démarches d'aménagement et de développement en cours dans le secteur et véritablement compatible avec l'écosystème économique et culturel de la région métropolitaine.

Le promoteur ne dispose clairement pas du soutien des décideurs, des planificateurs, de la population et de la société civile du Grand Montréal, en ce moment. Vivre en Ville l'enjoint donc de faire ses devoirs de consultation du public et du milieu de l'aménagement de la région métropolitaine pour garantir l'acceptabilité sociale et politique de son projet.

Recommandation à la Ville de Mont-Royal

Le projet Royalmount doit replacer l'administration municipale au cœur de la concertation métropolitaine en matière d'aménagement et de développement.

Vivre en Ville considère que la Ville de Mont-Royal doit revoir en profondeur l'approche par laquelle elle a abordé le projet Royalmount jusqu'à présent. Elle a considérablement entaché son image en faisant cavalier seul pour autoriser la réalisation d'un projet qui lui serait très profitable, mais qui serait extrêmement dommageable pour les commerçants, les restaurateurs et les navetteurs des arrondissements et des villes qui l'entourent.

L'instauration d'un moratoire lui offrirait une occasion exceptionnelle de remédier à la situation et de se présenter plutôt en autorité exemplaire du Grand Montréal. En initiant et en pilotant l'exercice de réflexion d'ensemble et de planification collaborative à l'échelle métropolitaine que Vivre en Ville recommande, Mont-Royal contribuerait de façon directe et majeure à rétablir l'harmonie et la concertation au sein de la région en matière d'aménagement et de développement.

Recommandation à l'Agglomération de Montréal

Le projet Royalmount doit servir de point de départ d'un chantier voué à pallier les lacunes qu'il a révélées dans la planification et la gouvernance de la métropole.

Vivre en Ville considère que l'Agglomération de Montréal doit jouer un rôle crucial de médiateur entre les villes qu'elle regroupe sur les enjeux de planification, d'aménagement, de développement, d'économie, de gouvernance et de mobilité soulevés par le projet Royalmount. C'est à elle qu'il revient de faire pression sur toutes les parties prenantes afin d'assurer qu'elles acceptent l'instauration d'un moratoire et qu'elles contribuent de manière constructive à repenser le projet et tout le secteur dans une perspective intégrée.

L'Agglomération est victime tant l'imprécision des dispositions du SADAM quant au secteur visé par le projet Royalmount que des déficiences de la gouvernance de la métropole héritées des défusions de 2006. Vivre en Ville l'enjoint donc de se servir de la crise déclenchée par le projet sur ces enjeux pour lancer un chantier voué à pallier ces deux lacunes majeures, dans la foulée de l'exercice de réflexion d'ensemble et de planification collaborative susmentionné.

Recommandation au Gouvernement du Québec

Le projet Royalmount doit être interrompu, ultimement par une intervention du gouvernement, si ses parties prenantes ne s'entendent pas pour le réviser conjointement.

Vivre en Ville considère que le Gouvernement du Québec serait tout à fait justifié de se saisir du dossier, en raison des impacts négatifs gigantesques qu'aurait le projet Royalmount sur le cœur économique du Québec, particulièrement en matière de fluidité de la circulation, et des évidentes déficiences de gouvernance qu'il a révélées, en décrétant ultimement la création d'une zone d'intervention spéciale prévue par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (art. 158-165). Le projet pose un problème d'aménagement dont la gravité appréhendée justifie amplement une intervention du gouvernement.

Vivre en Ville espère qu'une telle intervention exceptionnelle ne sera pas nécessaire et que les parties prenantes du projet Royalmount sauront travailler ensemble dans l'harmonie et la collégialité jusqu'à s'entendre sur une version de moindre envergure aux impacts négatifs appréhendés considérablement atténués. L'organisation assure toutes ces parties prenantes de son entière collaboration à cette fin.



Références

1. Ville de Montréal, Service des infrastructures, de la voirie et des transports (2018) *Avis technique final sur les impacts du projet Royalmount sur les déplacements*.
2. Bisson, Bruno (2018a) Des chantiers de plus de 1 milliard pour Montréal, *La Presse*.
3. Association canadienne des automobilistes (2017) *Quand tout s'arrête : Évaluation des pires points d'engorgement au Canada*.
4. Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation (2018) *Dossier de consultation Impacts du projet Royalmount*.
5. Carbonleo (2015) *CARBONLEO dévoile fièrement son projet ROYALMOUNT*.
6. Fortin, Jean-Louis (2018) Ouverture du mégacentre commercial Royalmount : cauchemar prévu pour les automobilistes sur la métropolitaine, *Le Journal de Montréal*.
7. Bisson, Bruno (2018b) Projet Royalmount : les promoteurs prévoient peu d'impacts sur la circulation, *La Presse*.
8. Schepper, Bertand (2019), 5 raisons de se méfier du projet Royalmount, *Le Journal de Montréal*.
9. Carbonleo (2018) *Présentation du projet Royalmount par le promoteur*.
10. Orfali, Philippe (2018) La congestion du Quinze40 n'effraie pas Royalmount, *Le Journal de Montréal*.
11. Dubuc, André (2018) Le Royalmount sera aussi... un pôle hôtelier, *La Presse*.
12. Daoust-Braun, Sarah (2018) Projet Royalmount : Montréal est « très préoccupée » par la congestion anticipée, *24 Heures*.
13. Ouellette-Vézina, Henri (2018) Montréal « très préoccupée » par l'impact sur la mobilité du projet Royalmount, *Métro*.
14. Lacroix-Couture, Frédéric (2018) Des mesures de mitigations essentielles pour le projet Royalmount, *L'Express Outremont / Mont-Royal*.
15. Groupe Altus (2017) *Analyse d'impact : Projet Royalmount, Montréal*.
16. [Sans auteur] (2018) Royalmount : des revenus municipaux, mais des impacts sur la circulation et le commerce, *ICI Radio-Canada*.
17. Robichaud, Olivier (2018) Royalmount : aucune nouvelle mesure pour apaiser les craintes de congestion, *Huffington Post*.
18. [Sans auteur] (2018) Le projet Royalmount plaît aux hôteliers, mais inquiète les commerçants et le milieu du spectacle, *ICI Radio-Canada*.
19. Agglomération de Montréal (2015) *Schéma d'aménagement et de développement*.
20. Picard, Guillaume (2018) Royalmount : l'ajout d'un volet résidentiel pourrait entraîner la construction de 5 000 à 7 000 unités d'habitation, *Le Journal de Montréal*.
21. Ville de Mont-Royal (2018) *Budget*.
22. Corriveau, Jeanne (2018) Le projet du Royalmount préoccupe toujours l'administration de Valérie Plante, *Le Devoir*.



Annexe

Tableau 1 : Parts modales des déplacements attirés dans le secteur du projet Royalmount

Déplacements attirés (%)	Automobile		Transport collectif		Mobilité active	
	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)
<i>Secteurs</i>						
119 - Saint-Laurent	76,5	137 200	16,6	29 800	5,9	10 600
120 - Mont-Royal	72,6	25 500	16,2	5 700	10,0	3 500
123 - Hampstead	68,4	1 300	15,8	300	10,5	200
124 - Côte-Saint-Luc	76,6	15 700	11,7	2 400	9,3	1 900
MOYENNES/TOTAUX	75,9	179 700	16,1	38 200	6,8	16 200

Tableau 2 : Parts modales des déplacements attirés au centre-ville de Montréal

Déplacements attirés (%)	Automobile		Transport collectif		Mobilité active	
	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)
<i>Secteurs</i>						
101 - Centre-ville	38,4	135 300	60,4	213 000	13,0	45 700
102 - Centre-ville périphérique	39,8	90 100	46,2	104 700	18,3	41 500
MOYENNES/TOTAUX	38,9	225 400	54,9	317 700	15,0	87 200

Source : Agence métropolitaine de transport (2015) *Enquête Origine-Destination 2013*.

Compilation : Vivre en Ville.





VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ **MONTREAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

200, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053