

Commission sur le développement économique  
et urbain et l'habitation

**RAPPORT D'ÉTUDE  
ET  
RECOMMANDATIONS**

Examen public

***Les impacts du projet Royalmount***

Rapport déposé  
au conseil municipal du 25 février 2019  
et  
au conseil d'agglomération du 28 février 2019



**Service du greffe**

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation  
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**La Commission :**

**Président**

*M. Richard Ryan  
Arrondissement Le Plateau-  
Mont-Royal*

**Vice-présidents**

*M. Robert Coutu  
Ville de Montréal-Est*

*M. Dominic Perri  
Arrondissement de Saint-Léonard*

**Membres**

*M. Alex Bottausci  
Ville de Dollard-des-Ormeaux*

*M. Younes Boukala  
Arrondissement de Lachine*

*M. Yves Gignac  
Arrondissement de  
Pierrefonds-Roxboro*

*M<sup>me</sup> Fanny Magini  
Arrondissement d'Outremont*

*M. Jocelyn Pauzé  
Arrondissement de Rosemont-La  
Petite-Patrie*

*M. Yves Sarault  
Arrondissement de l'île-  
Bizard-Sainte-Geneviève*

*M<sup>me</sup> Véronique Tremblay  
Arrondissement de Verdun*

*M<sup>me</sup> Maeva Vilain  
Arrondissement Le Plateau  
-Mont-Royal*

Montréal, le 25 février 2019

Madame Valérie Plante  
Mairesse de Montréal  
Hôtel de ville de Montréal  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Madame la Mairesse,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, le rapport et les recommandations de la Commission à la suite de l'examen public sur les impacts du projet *Royalmount* pour lequel la Commission a été mandaté par résolution du conseil, une première fois en 2015 (CM15 1290) et une seconde fois en 2018 (CM18 1051) avec l'ajout d'un objectif au mandat initial.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Mairesse, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

*(ORIGINAL SIGNÉ)*

Richard Ryan  
Président

*(ORIGINAL SIGNÉ)*

Linda Lajeunesse  
Secrétaire recherchiste

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>1. LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC.....</b>	<b>5</b>
<b>2. LES IMPACTS DU PROJET ROYALMOUNT.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Objectif de la consultation publique et éléments du mandat de consultation.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.1 Déplacements locaux .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.2 Déplacements élargis : réseau routier et réseau de transport en commun.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.3 Équilibre de la structure commerciale locale et d'agglomération.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1.4 Évaluation financière et fiscale : retombées et investissements municipaux.....</b>	<b>10</b>
<b>2.1.5 Analyse de l'insertion urbaine du projet dans une perspective de densification et d'intensification des activités urbaines et du renforcement d'un pôle économique.....</b>	<b>10</b>
<b>2.1.6 Évaluation de la possibilité qu'une composante résidentielle soit ajoutée au projet..</b>	<b>10</b>
<b>CONCLUSIONS GÉNÉRALES.....</b>	<b>11</b>
<b>3. ANALYSE DES MÉMOIRES .....</b>	<b>12</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>15</b>
<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>16</b>
<b>ANNEXE 1 : RAPPORT MINORITAIRE CONCERNANT LE DOCUMENT INTITULÉ « LES IMPACTS DU PROJET ROYALMOUNT », TEL QUE SOUMIS PAR LA COMMISSION D'AGGLOMÉRATION SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET L'HABITATION .....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE 2 : PERSONNES-RESSOURCES DE LA VILLE DE MONTRÉAL ATTITRÉES AU DOSSIER .....</b>	<b>30</b>
<b>ANNEXE 3 : REPRÉSENTANTS DE CARBONLEO ET DE LEURS PARTENAIRES CORPORATIFS .</b>	<b>31</b>
<b>ANNEXE 4 : LISTE DES PERSONNES ET DES ORGANISMES AYANT PRÉSENTÉ UN MÉMOIRE ..</b>	<b>32</b>

## INTRODUCTION

Au mois de février 2015, le conseil municipal de la Ville de Montréal avait mandaté la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation pour réaliser une étude des impacts du projet *Royalmount*, un projet de centre commercial de grande superficie incluant des infrastructures d'hébergement touristique et de divertissement, localisé à l'angle des autoroutes 15 et 40, dans le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal. Un mandat récemment réitéré par le conseil en 2018, notamment en raison de l'annonce par le promoteur de sa volonté d'ajouter une composante résidentielle à son projet, ce qui requerrait une modification du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Les membres de la Commission ont souhaité que cette consultation publique puisse favoriser les échanges et permettre de recueillir la diversité de points de vue de la population de l'agglomération de Montréal et des organismes de la société civile relativement aux différents impacts de ce projet révélés par les différentes études d'impacts demandées au promoteur du projet *Royalmount* et rendues disponibles vers la fin de l'année 2018. Les travaux en amont de cette consultation publique ont ainsi pu débuter en octobre.

En amont de la consultation publique, qui a débuté le 27 novembre 2018, la Commission a invité le Service de l'urbanisme et de la mobilité à documenter le sujet. Ainsi, le document de consultation publique présentant les résultats des différentes études d'impact, incluant un avis technique sur les impacts sur la circulation, a été produit. C'est ce document qui a été soumis à la population pour permettre l'examen public du dossier.

Le présent rapport, en quatre parties, fait donc état du processus de consultation mené. Il comporte une explication des différentes étapes franchies dans le cadre de l'examen public effectué entre le 27 novembre 2018 et le 17 janvier 2019. Le rapport présente également une synthèse du dossier soumis à la consultation publique dans l'objectif de permettre à la population de prendre connaissance du projet *Royalmount* et de comprendre ses différents impacts. Une synthèse de l'analyse des 76 documents déposés à la Commission, incluant des lettres d'appui au projet, des opinions et des mémoires précède la conclusion et les 15 recommandations de la Commission, adoptées à majorité, lors de la séance publique du 24 janvier 2019.

### 1. LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC

D'abord, la Commission a tenu deux séances de travail les 31 octobre et 21 novembre 2018 en préparation de l'examen public afin de permettre au Service de l'urbanisme et de la mobilité de présenter le dossier aux commissaires.

Puis, en amont de la première séance publique, les informations relatives à son déroulement ont été diffusées à la population à l'aide de différents moyens de communications, dont un avis public a paru 14 jours avant la première assemblée dans deux grands quotidiens montréalais, l'un francophone et l'autre anglophone, *Le Devoir* et *The Gazette*. Au même moment, un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement, les mairies des villes liées et sur le portail de la Ville de Montréal a permis d'annoncer l'ensemble des séances publiques prévues dans ce dossier et le document de présentation en soutien à la consultation a été rendu disponible dans l'ensemble des bureaux Accès Montréal, des bureaux d'arrondissement, des villes liées de l'agglomération de Montréal ainsi que sur le site Internet des commissions permanentes. Un communiqué de presse a également été diffusé à tous les médias et l'invitation du président de la Commission a été transmise aux quelque 400 adresses électroniques abonnées à l'infolettre des commissions permanentes, dont celles de citoyennes, de citoyens et d'organismes représentant la société civile. Précisons que des invitations

personnalisées du président de la Commission ont été acheminées au Ministère des Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transport (MTMDET), à la Société de transport de Montréal (STM) et à la Ville de Laval. Enfin, des manchettes ont été diffusées sur Twitter et Facebook de façon à informer le public en amont de la tenue de cette consultation publique et aux différentes étapes du processus.

La première assemblée publique d'information s'est tenue le 27 novembre 2018. En tout début de séance, le promoteur a bénéficié de 20 minutes pour présenter le projet *Royalmount*. Puis, les ressources du Service de l'urbanisme et de la mobilité, sous la direction de M. Luc Gagnon, y ont présenté le dossier préparé sur le sujet à l'étude. La présentation a fait état des résultats des deux études d'impact ainsi que des avis des différents services municipaux de la Ville de Montréal sur les impacts révélés par les études.

Environ cent cinquante personnes se sont présentées aux cinq assemblées publiques tenues par la Commission tenues les 19 décembre ainsi que les 9 janvier, 16 janvier, en après-midi et en soirée, et le 17 janvier, lui ont permis d'entendre les commentaires du public et de recevoir un total de 76 documents écrits, majoritairement soumis par des organismes de la société civile, dont 35 ont fait l'objet d'une présentation en séance publique. La Commission a su apprécier chacune de ces nombreuses contributions à l'exercice de consultation publique sur les impacts du projet *Royalmount* et la qualité des documents et des présentations a permis à la Commission de mener à bien son mandat. Il est à noter que la Commission s'est déplacée dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, à l'hôtel Ruby Foo's, situé à quelques mètres du site du projet *Royalmount*, pour y tenir sa séance du 16 janvier en soirée. La liste complète des personnes-ressources au dossier est disponible à l'**Annexe 2** du présent document. Quant à la liste des organismes et des personnes ayant déposé un mémoire, avec et sans présentation, est produite à l'**Annexe 4**. Il est à noter que parmi les 76 documents déposés à la Commission, se retrouvent une quinzaine de lettres d'appui au projet *Royalmount* soumises par des entreprises privées pouvant avoir un intérêt pécuniaire à son développement. Le contenu de ces documents témoignant davantage d'un appui au projet plutôt que visant à émettre une opinion sur ses impacts appréhendés.

Par la suite, quatre séances de travail ont été requises pour analyser les opinions et mémoires et pour formuler les 15 recommandations adoptées à majorité par la Commission dans le cadre de la dernière séance publique, tenue le 24 janvier 2019. Il est à noter que les deux membres de la Commission qui représentent les villes liées, MM Bottausci et Coutu ont voté contre l'adoption du projet de recommandations, en plus d'annoncer le dépôt d'un rapport minoritaire.

Au nom des commissaires, le président de la Commission, M. Richard Ryan, témoigne sa reconnaissance au conseiller de la Ville, M. Éric Allan Caldwell, membre du comité exécutif responsable du dossier de l'urbanisme, ainsi qu'à toutes les ressources de l'équipe du Service de l'urbanisme et de la mobilité, dirigée par M. Luc Gagnon, pour leur expertise au dossier. La commission a été extrêmement satisfaite de la participation du public à cette consultation, notamment en raison de l'intérêt démontré par les nombreuses personnes et les nombreux organismes de la société civile qui y ont pris part, sans compter les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-grâce et de Saint-Laurent ainsi que la Ville de Côte Saint-Luc, qui ont présenté un mémoire en séance publique. Les commissaires ont noté la qualité et la pertinence des mémoires soumis.

## 2. LES IMPACTS DU PROJET ROYALMONT

La consultation publique a débuté avec la présentation du projet *Royalmount* par son promoteur. Puis, le Service de l'urbanisme et de la mobilité a présenté les différents résultats des études d'impacts réalisées sur le projet en regard des analyses et des évaluations des éléments suivants :

- les déplacements locaux, à la lumière des données récentes depuis janvier 2013;
- les déplacements, notamment du réseau de transports en commun ainsi que sur le réseau routier élargi (englobant le réseau autoroutier et artériel) en tenant compte de la planification du projet Cavendish;
- l'équilibre de la structure commerciale locale et d'agglomération;
- l'évaluation financière et fiscale du projet en considérant les retombées fiscales municipales et les investissements publics à consentir;
- l'analyse de l'insertion urbaine du projet dans une perspective de densification et d'intensification des activités urbaines et du renforcement d'un pôle économique;
- l'évaluation de la possibilité qu'une composante résidentielle soit ajoutée au projet.

La présentation du Service de l'urbanisme et de la mobilité visait d'abord à faire état des résultats des deux études impacts commandées par le promoteur du projet, Carbonleo, et de présenter les avis des différents services municipaux interpellés sur leurs résultats. Une étude portait sur les impacts du projet sur les déplacements et l'autre, sur la structure commerciale de l'agglomération. Des comités techniques réunissant les services et les arrondissements concernés, la Ville de Mont-Royal ainsi que le Ministère des Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transport (MTMDET) et la Société de transport de Montréal (STM) ont été mis sur pied pour procéder à l'analyse des conclusions de ces deux études d'impact. Tous les services de la Ville concernés par le dossier ont émis des avis.

La présentation du dossier faite le 27 novembre en assemblée publique a débuté par une mise en contexte du dossier à l'étude, décrivant le projet *Royalmount* comme un pôle urbain multifonctionnel, incluant des hôtels, des commerces, des bureaux, des restaurants, des cinémas, des salles de spectacle et d'autres lieux de divertissement qui s'articulent autour d'espaces animés, le tout raccordé à la station de métro De la Savane par une passerelle enjambant l'A-15. Les caractéristiques suivantes ont également été mentionnées :

- Localisé à l'intersection des autoroutes 15 et 40
- 25 à 35 millions de visiteurs par année
- 1,5 million de pi2 de commerces
- 2,3 millions de pi2 de bureaux (6 tours de bureaux)
- 160 000 pi2 de restaurants
- 425 000 pi2 de divertissements (dont un parc aquatique et un aquarium)
- 5 hôtels (1 000 chambres)
- 1 théâtre (2 salles totalisant 7 500 sièges)
- 1 cinéma de 50 000 pi2
- 8 000 places de stationnement (3 stationnements intérieurs)
- 140 000 déplacements par jour (70 000 en automobile)
- 1 passerelle piétonne et cycliste qui relie le projet à la station de métro De la Savane

Puis, l'assemblée a été informée de l'échéancier de réalisation des travaux, planifiés depuis 2014 et qui doivent se poursuivre jusqu'à l'ouverture du site prévue pour le mois de juillet 2022. Les différents éléments à l'étude, tels qu'énumérés ci-dessus, ont finalement été présentés de manière détaillée.

## **2.1 Objectif de la consultation publique et éléments du mandat de consultation**

Cet exercice de consultation publique de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation visait à faire l'examen des impacts du projet *Royalmount*, notamment pour informer la société civile quant aux différents impacts envisagés de méga projet, tels que révélés par les deux études rendues disponibles en 2018 et pour connaître le point de vue de la population afin de déterminer l'acceptabilité sociale d'un tel projet pour la population montréalaise.

Par conséquent, le public a été invité à donner son avis sur les différents éléments relatifs au mandat de la Commission.

### **2.1.1 Déplacements locaux**

La firme promotrice du projet, Carbonleo, a engagé le consultant WSP Global pour produire une étude d'impact sur les déplacements. Un rapport préliminaire a été déposé le 17 août 2017 et une version définitive en janvier 2018. L'étude d'impacts révèle que ce sont 140 000 déplacements quotidiens, tous modes de transport confondus, qui seront générés par le projet *Royalmount*. L'étude ne tenait cependant pas compte du projet de prolongement du boulevard Cavendish ni du projet de développement du site de l'ancien hippodrome *Blue Bonnets*. Une note technique sommaire qui considère les deux projets a été ajoutée par la suite. Cette étude propose une dizaine de mesures d'atténuation, essentiellement sur les réseaux artériel et supérieur, afin d'atténuer les impacts des nombreux déplacements supplémentaires qui seront générés par le projet, dont des mesures physiques et des mesures de gestion de la demande par le promoteur. Cependant, seulement trois de ces mesures relèvent directement de la Ville de Montréal; quatre, conjointement de la Ville de Montréal et du MTMDET en vertu de la Loi sur les autoroutes concernant la Métropolitaine, notamment; deux mesures du MTMDET, qui ont déjà été refusées par ce dernier et une passerelle au-dessus de l'autoroute Décarie qui relève à la fois de la Ville de Mont-Royal, de la Ville de Montréal et du MTMDET.

L'avis du Service des infrastructures du réseau routier est à l'effet que le projet *Royalmount* aura des impacts majeurs dans un secteur déjà saturé; et qu'advenant la réalisation du projet et malgré les interventions proposées, les impacts anticipés sur les déplacements dans le secteur seront importants. Selon le Service, la réalisation de la passerelle est déterminante dans l'atteinte des objectifs élevés de parts modales en transport actif et collectif fixés par le promoteur et une remise en cause de son implantation aggraverait significativement les impacts sur la circulation. De plus, les mesures physiques proposées par le promoteur pour réduire les impacts du projet sur la circulation doivent impérativement être réalisées pour l'ouverture du site prévue en 2022.

### **2.1.2 Déplacements élargis : réseau routier et réseau de transport en commun**

Il est évident que l'ajout de nouveaux véhicules participera à une détérioration considérable des conditions de circulation dans ce secteur où le réseau routier est actuellement à saturation avec 360 000 véhicules qui y transitent déjà quotidiennement via l'échangeur Décarie. À cet effet, les études évaluent que les temps de transit pourraient être allongés de 10 à 30 minutes, selon l'autoroute et la direction empruntées.

En ce qui concerne l'accessibilité au site, le promoteur prévoit quatre accès véhiculaires pour la clientèle du *Royalmount*; une passerelle pour piétons et cyclistes reliant le centre commercial à la station de métro De la Savane et un débarcadère pour les autobus touristiques.

L'avis du Service des infrastructures du réseau routier de la Ville de Montréal est à l'effet que le projet *Royalmount* aura des impacts majeurs dans un secteur déjà saturé et que, advenant la réalisation du projet et malgré les interventions proposées, les impacts anticipés sur les déplacements dans le secteur seront importants. Quant à la passerelle, elle est jugée déterminante dans l'atteinte des objectifs élevés de parts modales en transport actif et collectif fixés par le promoteur et une remise en cause de son implantation aggraverait significativement les impacts sur la circulation. Les mesures physiques proposées par le promoteur pour réduire les impacts du projet sur la circulation doivent impérativement être réalisées pour l'ouverture du site prévue en 2022. Finalement, les mesures proposées relativement à la gestion de la demande sont de la responsabilité du promoteur (étalement des périodes de déplacements, mesures de rétention lors de la période de pointe de l'après-midi, information en temps réel, etc.). Par conséquent, il ne peut y avoir aucune certitude quant à l'apport concret de ces mesures sur l'atténuation des impacts sur les déplacements dans ce secteur.

### 2.1.3 Équilibre de la structure commerciale locale et d'agglomération

Un premier rapport présentant les impacts sur l'activité commerciale a été déposé en avril 2015 par Altus, le consultant du promoteur, a fait l'objet d'un avis préliminaire du Service du développement économique. Une actualisation de l'étude d'impact a été demandée au promoteur au printemps 2017 considérant l'évolution du projet, notamment en raison de la diminution du volet commercial par rapport au projet déposé initialement. Le promoteur a également étudié les volets hôtelier et de divertissement à la demande du Service du développement économique (SDÉ).

L'étude révèle que le projet *Royalmount* devrait ajouter 1 513 000 pieds carrés de superficie locative brute à la structure commerciale actuelle de l'agglomération de Montréal et générer des ventes d'environ 692,6 M\$ dans une zone ayant un potentiel de marché de catégories comparables de 8 777 M\$, soit 7,9 % du potentiel commercial actuel. L'érosion des ventes de la structure commerciale en place à l'heure actuelle devrait se situer entre 0 % et 15 % (impact très faible à moyen) selon la catégorie et la composante spatiale de la zone de marché étudiée. Certains centres commerciaux seraient touchés davantage que les autres en raison de leur proximité du projet à l'étude et du mix commercial qu'ils proposent : Centre Rockland, Place Vertu, Marché Central et le méga-centre BlueBonnets. Les impacts anticipés sur les artères commerciales de la zone de marché sont très faibles, c'est-à-dire que l'érosion anticipée des ventes se situerait sous le seuil des 5 %. Le projet *Royalmount* devrait puiser environ 89,6 M\$ en transfert des établissements du centre-ville de Montréal, ce qui correspond à une récupération de 13 % des fuites vers cette destination.

L'avis du SDÉ est à l'effet que le projet constituera un nouveau pôle commercial de calibre régional, voire supra régional, et qu'il aura un impact sur la structure commerciale de l'agglomération. Compte tenu de sa taille et de son caractère unique à Montréal, tous les formats commerciaux des catégories inférieures (calibres de quartier, communautaire et régional) situés dans l'aire de marché du projet, voire au-delà, seront susceptibles de ressentir son impact. L'impact du projet se fera particulièrement sentir dans le créneau des biens mode et il est à prévoir que *Royalmount* et le centre-ville rivaliseront pour s'accaparer la clientèle des territoires de Westmount, la portion Est et Sud-Est de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, la portion Nord-Ouest de l'arrondissement de Ville-Marie et la portion Sud-Est du territoire de Mont-Royal. L'impact commercial du projet sur le centre-ville est estimé à 6% en termes d'érosion des ventes (selon les catégories d'établissements considérées dans l'étude).

#### **2.1.4 Évaluation financière et fiscale : retombées et investissements municipaux**

Le Service des finances de la Ville de Montréal a produit une évaluation financière et fiscale du projet qui montre que l'implantation du projet *Royalmount*, évalué à 2 G\$, entraînera un rééquilibrage des quotesparts des villes au budget de l'agglomération de Montréal. Ce projet aura des impacts fiscaux positifs pour les villes de Mont-Royal et de Montréal, générant à lui seul des revenus nets annuels de taxes de l'ordre de 25,8 M\$ pour Montréal et de 25,5 M\$ pour Mont-Royal. De plus, la transformation de ce secteur aura également des impacts sur le budget de fonctionnement de la Ville de Mont-Royal.

#### **2.1.5 Analyse de l'insertion urbaine du projet dans une perspective de densification et d'intensification des activités urbaines et du renforcement d'un pôle économique**

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal prescrit une affectation « Industrie » pour le secteur visé, laquelle est décrite comme un « ensemble d'établissements ou d'entreprises exerçant une fonction économique ». Cette affectation exclut l'usage résidentiel, mais autorise des activités de bureau, de commerce, ainsi que des équipements culturels et récréatifs.

L'analyse de la question de l'insertion urbaine réalisée par le Service sur le projet *Royalmount* montre qu'il s'inscrit dans le cadre du PPU du Quartier *Royalmount*, adopté par la Ville de Mont-Royal en juin 2015, et qu'il est, par conséquent, encadré par cet outil. Le périmètre de ce PPU, couvrant la portion Nord-Est du secteur industriel de Mont-Royal, est bordé par les autoroutes Métropolitaine et Décarie. Le PPU a été reconduit dans le Plan d'urbanisme révisé de la Ville de Mont-Royal en 2017, lequel a été jugé conforme aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Par conséquent, l'approbation du projet *Royalmount* ainsi que l'émission des permis de construire sont régies par la Ville de Mont-Royal. Par ailleurs, la délivrance des permis de construire par la Ville de Mont-Royal est assujettie à l'émission d'avis de conformité spécifiques, notamment le dépôt par le promoteur d'un plan directeur de gestion des eaux.

Bien que le projet respecte les usages et les constructions autorisés par la réglementation locale, l'avis du Service de l'urbanisme et de la mobilité est à l'effet que la problématique réside essentiellement en la capacité d'accueil du milieu où il s'implante. Il est évident que ce projet commercial générera un nombre important de déplacements dans un secteur déjà à saturation et que la proximité des réseaux de transport routier et ferroviaire présente des nuisances importantes, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air.

#### **2.1.6 Évaluation de la possibilité qu'une composante résidentielle soit ajoutée au projet**

En février 2018, le Service de l'urbanisme et de la mobilité a été mandaté pour évaluer le potentiel du marché résidentiel dans un projet tel que le *Royalmount* et pour évaluer l'impact d'y ajouter d'une composante résidentielle en relation avec le développement résidentiel projeté sur le site de l'ancien hippodrome *Blue Bonnets*.

Le Service de l'urbanisme et de la mobilité est d'avis que l'intérêt pour de futurs acheteurs et locataires d'habiter dans un secteur comme le projet *Royalmount* semble réaliste en se référant aux projets qui ont cours depuis une dizaine d'années dans le secteur périphérique, ainsi qu'aux tendances observées dans certains projets apparentés qu'on retrouve ailleurs au Québec et aux États-Unis. De plus, l'impact potentiel d'un développement résidentiel dans le projet *Royalmount* sur le redéveloppement du site de l'ancien hippodrome doit tenir compte de

différents facteurs tels que les conditions hypothécaires, les types de produits résidentiels qui y seront offerts, le marché de la revente et la vigueur de l'économie en général. Il est difficile de prévoir quelles seront ces conditions lorsque démarrera le projet résidentiel sur le site de l'ancien hippodrome, pour lequel une offre diversifiée de produits résidentiels est prévue, notamment des logements familiaux, des logements sociaux et communautaires ainsi que du logement abordable.

Néanmoins, advenant une volonté d'intégrer des activités résidentielles dans le projet *Royalmount*, une modification devra être initiée par la Ville de Mont-Royal au PPU du Quartier *Royalmount* et à son plan d'urbanisme. De plus, une demande de modification, par la Ville de Mont-Royal, au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal devra être adressée au conseil d'agglomération de Montréal. Aussi, une mise à jour des études d'impact, notamment sur les déplacements et sur la gestion des eaux, devra être effectuée afin de considérer l'ajout de logements.

En somme, le Service de l'urbanisme et de la mobilité est d'avis que malgré les besoins en habitation et la rareté des terrains, le Schéma mentionne que le territoire est doté d'une capacité d'accueil, en insertion dans les secteurs établis et sur les terrains vacants ou les emplacements à transformer. Le secteur *Royalmount* n'est pas illustré sur la carte des terrains à construire et à transformer du Schéma. La Stratégie de développement économique 2018-2022 de Montréal mentionne parmi les défis à relever celui de « la redynamisation des pôles économiques et industriels », notamment dans un contexte où « les espaces industriels et commerciaux sont confrontés à une tendance lourde de développement résidentiel ». Le secteur du projet *Royalmount* est encadré par des infrastructures de transport majeures qui connectent le site à la région métropolitaine, mais qui l'isolent également du milieu environnant, et ce, tout en présentant des risques de nuisances importantes. Le secteur est également entouré d'entreprises industrielles dont certaines présentent des risques documentés sur la santé de la population environnante.

#### **CONCLUSIONS GÉNÉRALES**

La Commission a pu tirer plusieurs conclusions des différentes données exposées. En effet, dans le contexte actuel où une certaine saturation de l'offre commerciale et de divertissement est observée sur le territoire de l'agglomération de Montréal, il est indéniable que ce projet pourrait nuire au fragile équilibre actuellement maintenu et que l'agglomération a un rôle prédominant à cet égard. Par ailleurs, un projet *Royalmount* redessiné pourrait largement participer à l'optimisation du potentiel de développement économique de Montréal, à son rayonnement à l'international et à la pénurie de grands logements et à la redynamisation du secteur Namur / De la Savane.

De plus, dans le contexte de la lutte aux changements climatiques, aucun effort ne doit être ménagé pour assurer la réalisation de projets de nouveaux quartiers durables et sains du point de vue de la santé publique. La recherche de solutions à l'amélioration de la mobilité dans le secteur est prioritaire et doit absolument s'intensifier, notamment dans le contexte où les entreprises déjà établies dans ce secteur éprouvent actuellement des difficultés à recruter et à retenir leur main-d'œuvre. Il faut pouvoir agir rapidement sur la situation pour améliorer la fluidité des déplacements dans cette zone sursaturée.

Aussi, l'accroissement démographique prévu milite en faveur d'une plus grande place à l'habitation dans ce projet. Le redéveloppement d'un site d'une aussi grande superficie à Montréal doit permettre le développement d'un modèle de quartier du futur, un écoquartier carboneutre développé en ayant recours aux énergies vertes, dont l'habitation, la vie de quartier et la mobilité seront au cœur.

### 3. ANALYSE DES MÉMOIRES

Parmi les 76 documents déposés dans le cadre de cet exercice de consultation, 35 ont été présentés devant la Commission. Les noms des personnes qui ont pris la parole lors des séances publiques, de même que les noms des personnes qui sont intervenues lors des périodes de questions et commentaires du public sont listés à l'**Annexe 4** du présent rapport. La Commission a entendu les points de vue de toutes les personnes qui se sont présentées devant elle, tant à titre personnel qu'à titre de représentantes d'organismes ou d'entreprises. Tout au long de cette consultation, les commissaires ont su être à l'écoute des réactions que ce sujet a pu susciter. La quantité et la diversité des commentaires et des opinions exprimées font foi de l'intérêt des participants pour ce projet dont les impacts sont régionaux, voire suprarégionaux.

L'analyse des mémoires, qui suit, reflète donc la diversité des points de vue exprimés dans l'ensemble des mémoires, opinions et lettres d'appui reçues et des présentations entendues. Aussi, les recommandations de la Commission visent à favoriser la réalisation du plein potentiel de ce projet de grande envergure, et ce, dans l'objectif d'en maximiser les retombées socio-économiques au bénéfice de la population montréalaise. Ce sont donc 15 recommandations, réparties sous cinq thèmes, qui ont été formulées.

Les membres de la Commission ont bien saisi l'ensemble des différentes préoccupations clairement énoncées par les personnes qui ont pris part à la consultation publique, notamment quant à l'intérêt que représente le redéveloppement de cette zone pour répondre aux besoins de la population des arrondissements environnants en termes de logement et de services de proximité. De plus, la nécessité de minimiser les impacts sur l'équilibre commercial de l'agglomération et sur la circulation locale et élargie a été évoquée à de nombreuses reprises par plusieurs personnes.

#### COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

À maintes reprises, la tenue de cette consultation publique sur les impacts du projet *Royalmount* a été saluée et bon nombre de personnes ont souligné, à grand trait, l'importance de revoir certains éléments de la gouvernance de l'agglomération de Montréal, notamment en ce qui concerne le cadre du développement urbain des mégas projets commerciaux comme celui-ci.

Au terme de ce processus de consultation publique, un fort consensus s'est dégagé concernant la nécessité pour le promoteur de réviser son projet afin d'en assurer l'acceptabilité sociale. Plusieurs interventions ont porté sur le besoin de mettre en œuvre un exercice de concertation afin de planifier, le plus rapidement possible, des solutions aux impacts que les études déposées permettent d'envisager sur la mobilité, déjà passablement difficile dans le secteur enclavé Namur / De la Savane, localisé au croisement des autoroutes 15 et 40. Plusieurs personnes qui ont participé à la consultation en ont appelé à la Ville de Montréal de jouer un rôle fédérateur pour réunir toutes les parties prenantes, incluant les arrondissements et les villes liées contiguës au site du projet *Royalmount*, afin de travailler l'élaboration de solutions, tantôt plutôt simples, tantôt résolument innovantes, dans l'objectif de contrer les impacts négatifs annoncés sur la mobilité dans ce secteur, que certaines personnes ont déjà qualifiés de chaos annoncé.

Plusieurs interventions ont également été faites pour rappeler l'importance de planifier le redéveloppement des zones urbaines en friche de l'agglomération de manière concertée afin d'assurer une réponse plus adéquate aux réels besoins de la population montréalaise, qui souhaite résolument le développement de quartiers complets, à échelle humaine, faisant une grande place à l'habitation et aux services de proximité.

## **GOUVERNANCE**

Plusieurs mémoires ont fait état de la nécessité de revoir le cadre de gouvernance des grands projets commerciaux afin que le feu vert vienne dorénavant de l'agglomération, et ce, afin d'éviter que des villes puissent unilatéralement autoriser des projets dont l'impact se ferait ressentir sur l'ensemble de la région, voire au-delà. Des interventions du public ont jugé l'autorisation du projet *Royalmount* par la Ville de Montréal comme étant contraire à l'esprit même de cet outil qui vise précisément à assurer le respect des principes d'aménagement et de développement communs à l'ensemble des villes l'agglomération de Montréal et qui énonce, notamment, la nécessité de favoriser le renforcement du centre-ville comme principal pôle commercial et de divertissement sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Aussi, dans le contexte où plusieurs grands centres commerciaux feront face à des défis importants en termes de modernisation où de redéveloppement des sites au cours des prochaines années, il a été suggéré de prévoir un traitement plus approprié de ces grands projets afin de s'assurer que les futurs projets sauront respecter tant l'esprit que la lettre du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

De plus, plusieurs interventions visaient à demander à ce que la Ville intervienne rapidement pour rassembler les parties prenantes au dossier dans l'objectif de favoriser l'atténuation des impacts envisagés à tous les niveaux.

## **DÉPLACEMENTS LOCAUX**

Plusieurs intervenants, dont des citoyens ainsi que la Ville de Côte Saint-Luc et les arrondissements de Côte-des-neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Laurent, se sont présentés pour sonner l'alarme en ce qui concerne les impacts prévus sur les déplacements locaux déjà difficiles sur l'axe Décarie.

## **DÉPLACEMENTS ÉLARGIS : RÉSEAU ROUTIER ET RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN**

Devant l'annonce d'une dégradation aussi importante de la mobilité qui serait causée par l'augmentation de la congestion automobile dans ce secteur déjà sursaturé, les personnes et les organismes qui sont intervenues ont formulé une grande diversité de suggestions, allant d'une simple voie réservée aux autobus en passant par la création d'une ligne de Tramway reliant le site *Royalmount* aux infrastructures de transport collectif existantes et projetées et allant jusqu'à évoquer la nécessité de prolonger la ligne orange jusqu'au quartier Bois-Franc dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

## **ÉQUILIBRE DE LA STRUCTURE COMMERCIALE LOCALE ET D'AGGLOMÉRATION**

Différentes interventions ont été faites par des spécialistes du commerce de détail et de l'offre de divertissement. Toutes ces personnes ont évoqué le caractère indésirable du potentiel de cannibalisation que représente la réalisation du projet *Royalmount* tel que prévu actuellement. Ces personnes comprennent et déplorent que l'activité commerciale des entreprises qui s'établiraient dans ce méga projet proviendrait, en partie, d'une diminution, si minime soit-elle, des ventes de commerces existants sur le territoire de l'agglomération, notamment ceux du centre-ville, et des salles de spectacles, notamment celles du Partenariat du Quartier des spectacles, mais également sur l'offre des villes de la Couronnes Nord et de la Couronne Sud.

## **ÉVALUATION FINANCIÈRE ET FISCALE : RETOMBÉES ET INVESTISSEMENTS MUNICIPAUX**

L'évaluation effectuée par le Service des finances de la Ville de Montréal a permis de chiffrer les retombées fiscales du projet pour la Ville de Mont-Royal et pour l'agglomération, ce qui permet d'entrevoir une importante augmentation des recettes, notamment pour la Ville de Mont-

Royal. Par conséquent, en regard de la nécessité d'améliorer la mobilité dans le secteur Namur / De la Savane de manière prioritaire pour mitiger de manière efficace les impacts du projet autorisé par la Ville de Mont-Royal, ce qui constitue l'un des principaux impacts de ce projet, la Commission retient que des investissements sur le développement du transport collectif doivent être réalisés rapidement et que l'importance des coûts de développement des infrastructures requiert de prévoir un mécanisme de captation fiscale d'une partie des revenus supplémentaires qui seront générés par *Royalmount* et de les attribuer au développement du transport collectif.

#### **ANALYSE DE L'INSERTION URBAINE DU PROJET DANS UNE PERSPECTIVE DE DENSIFICATION ET D'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS URBAINES ET DU RENFORCEMENT D'UN PÔLE ÉCONOMIQUE**

La question de l'insertion urbaine a été abordée par de nombreuses personnes et plusieurs organismes de la société civile sont venus rappeler l'importance d'assurer une meilleure insertion urbaine de ce projet, notamment en s'assurant qu'il ne tourne pas le dos aux quartiers environnants. De plus, des citoyens ont insisté sur la nécessité d'améliorer la continuité de la trame urbaine de l'axe Décarie et de faire de *Royalmount* un quartier à échelle humaine, en évaluant la possibilité de construire une dalle parc au-dessus de l'autoroute Décarie et en prenant les mesures pour protéger la santé des personnes qui y habiteront et de celles qui y travailleront. Puis, la question de la densification du secteur a ramené l'importante problématique de la mobilité dans ce quartier où les travailleurs des entreprises établies dans ce secteur industriel éprouvent déjà des difficultés liées à la circulation automobile et à l'accès en transport en commun, ce qui engendre des difficultés pour ces mêmes entreprises à recruter et à retenir leur main-d'œuvre. Par conséquent, la Commission en déduit que le potentiel de densification et d'intensification des activités urbaines et du renforcement d'un pôle économique est essentiellement tributaire de l'amélioration de la desserte en transport en commun et d'une amélioration significative de la fluidité de la circulation automobile dans ce secteur. De plus, la question du nombre de cases de stationnement prévu sur le site *Royalmount*, fixé à 8 000, a suscité plusieurs interventions défavorables puisque le fait de réserver un nombre aussi élevé de places de stationnement ne saurait absolument pas participer à l'atteinte des objectifs de réduction de la part modale des déplacements effectués en véhicules automobiles parmi l'ensemble des déplacements vers le site du projet *Royalmount*.

#### **ÉVALUATION DE LA POSSIBILITÉ QU'UNE COMPOSANTE RÉSIDENIELLE SOIT AJOUTÉE AU PROJET**

Un grand nombre d'interventions sont allés dans le sens d'amener le promoteur à réviser son projet de développement pour ce site en vue d'en faire un quartier complet, à échelle humaine, connecté à l'ensemble des services, actuels et à venir, dans les différents projets environnant du secteur. Finalement, un organisme communautaire de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est venu plaider en faveur du développement de plus aptes à répondre aux besoins criants de la population montréalaise, dont les familles montréalaises qui sont en manque de logements abordables de grande taille, ce qui a pour effet de nuire à l'objectif de rétention des familles sur l'Île. De plus, la construction de logements appropriés pour les favoriser l'accès des familles montréalaises à des conditions décentes de logement est ressorti comme une priorité dans plusieurs présentations. Ainsi, plusieurs mémoires faisaient état de la nécessité de mettre l'habitation au cœur du projet selon les principes favorisant la mixité sociale et en prenant les nécessaires à la protection de la santé des personnes qui y vivraient et qui y travailleraient.

## CONCLUSION

En terminant, cette consultation a indéniablement permis à la population montréalaise d'être informée et de se prononcer concernant le développement du site envisagé par les promoteurs du projet *Royalmount*. L'envergure du projet et le fort potentiel de redéveloppement qu'il représente sur ce très grand site industriel a suscité l'intérêt de nombreuses et diverses parties prenantes à la consultation publique. La Commission salue, à ce titre, toutes les personnes qui œuvrent à l'amélioration de la qualité de vie urbaine, à échelle humaine, et de la mobilité collective ainsi que toutes les personnes qui œuvrent au développement économique sur le territoire, et ce, à tous les niveaux et dans toutes les sphères d'activités.

La forte participation à cette consultation indique que la population s'est faite entendre concernant la nécessité d'atténuer les impacts négatifs que ce projet pourrait avoir sur l'ensemble de la communauté de l'agglomération de Montréal, principalement sur la mobilité dans l'ensemble du secteur Namur / De la Savane et sur le réseau autoroutier, incluant le transport des marchandises de l'ensemble de la province, et les impacts envisagés sur la structure commerciale de l'agglomération relativement au potentiel de cannibalisation sur le commerce de détail et sur l'offre de divertissement.

La Commission a confiance que l'Administration saura assurer le suivi le plus approprié à chacune des 15 recommandations qui suivent puisque celle-ci ont été formulées dans l'objectif de contribuer à l'établissement d'un dialogue avec le promoteur Carbonleo, et ce, essentiellement en vue d'élaborer des stratégies qui permettront de faire du projet *Royalmount* le premier écoquartier de la grande région montréalaises, un quartier où il fait bon vivre, travailler, se déplacer et consommer de manière responsable. Le rapport minoritaire des deux membres des villes de banlieue, MM Bottausci et Coutu, suit les recommandations adoptées à majorité par la Commission.

Conformément à la réglementation en vigueur, le présent document, de même que tous les documents afférents à cette étude publique, peuvent être consultés sur la page Internet du dossier sur le site des commissions à l'adresse [www.ville.montreal.qc.ca/commissions](http://www.ville.montreal.qc.ca/commissions), ainsi que, sur demande, à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville de Montréal.

## RECOMMANDATIONS

À la suite de l'examen public ayant porté sur les impacts du projet *Royalmount*, la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation remercie, pour leur apport à la réflexion sur la question mise à l'examen, les nombreuses personnes, organismes et entreprises de la société civile qui y ont pris part ainsi que les ressources des services de la Ville de Montréal pour leur collaboration au processus de consultation publique basé sur les résultats des analyses d'impacts des études du projet *Royalmount*, tel que présenté par son promoteur, Carbonleo.

La Commission salue la participation ainsi que l'écoute attentive de Carbonleo, et ce, tout au long du processus de consultation publique;

La Commission reconnaît l'importance de l'investissement privé prévu dans ce projet;

La Commission est d'avis qu'il importe de redévelopper la zone industrielle visée;

La Commission conçoit de manière extrêmement positive la collaboration qui peut s'établir entre les promoteurs et les pouvoirs publics, notamment en vue de favoriser le meilleur développement possible des projets, permettant ainsi d'améliorer la réponse aux besoins de la population montréalaise;

La Commission rappelle que cette consultation publique s'est déroulée selon un processus objectif, sans partisanerie, et de manière indépendante, dans le respect du mandat qui lui a été confié par le conseil municipal et qui visait à faire l'étude des différents impacts du projet *Royalmount*;

Les recommandations qui suivent sont le résultat du consensus des commissaires;

La Commission a reçu et analysé 76 mémoires et commentaires qui lui ont été adressés par 25 organismes; 17 entreprises et une trentaine de citoyennes et citoyens. De plus, la Commission souligne la participation de la Ville de Mont-Royal ainsi que de la Ville de Côte Saint-Luc et des arrondissements de Côte-des-neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Laurent, qui sont limitrophes au site du projet *Royalmount*.

**La Commission fait, à l'Administration municipale montréalaise, les 15 recommandations suivantes, sous-divisées en quatre thématiques :**

### **1. Gouvernance et fiscalité**

*Attendu qu'une décision de la Ville de Mont-Royal, dont la population de 20 000 personnes, équivalant à 1% de la population de l'agglomération de Montréal et à 0.5% de la population de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), a pu donner lieu au développement d'un projet commercial d'une telle envergure, localisé à l'intersection des deux autoroutes les plus achalandées du Québec et dont les impacts se feront ressentir à l'échelle régionale, voire suprarégionale;*

*Attendu l'occasion extraordinaire offerte à l'agglomération de Montréal de planifier le*

*redéveloppement du secteur Namur / De la Savane de manière réellement novatrice pour en faire le premier écoquartier de la région montréalaise, favorisant ainsi la création de véritables quartiers durables à échelle humaine sur le modèle de projets réalisés par d'autres grandes villes dans le monde;*

*Attendu l'absolue nécessité de mener un processus de consultation publique en amont d'un projet d'une telle envergure, notamment dans le cadre du redéveloppement d'un aussi vaste secteur industriel;*

*Attendu l'importance pour l'ensemble des personnes élues de la grande région montréalaise d'agir de manière concrète et cohérente en vue de réduire les émissions de GES de la collectivité montréalaise, et ce, en accord avec les objectifs de réduction de 30% à atteindre d'ici 2020 pour assurer la résilience de la métropole;*

*Attendu les engagements pris par Montréal lors du Sommet de San Francisco, découlant de l'Accord de Paris;*

*Attendu que la Commission constate l'absence d'études d'impacts sur l'environnement et le développement durable, sur la santé publique et sur le développement social;*

*Attendu que les différentes études commandées par le promoteur du projet Royalmount ont révélé plusieurs impacts négatifs, notamment en ce qui a trait à l'intensification de la congestion routière et autoroutière;*

*Attendu l'importance de maintenir l'équilibre de la structure de l'offre culturelle, commerciale et de divertissement;*

*Attendu les inquiétudes exprimées par la société civile et le manque d'acceptabilité sociale entourant le projet Royalmount dans sa forme actuelle;*

*Attendu la nécessité de regrouper toutes les parties prenantes (CMM, MTQ, STM, ARTM et tout autre partenaire local concerné) pour travailler de manière concertée dans le cadre du développement des autres projets dans le secteur Namur / de la Savane;*

*Attendu que le promoteur souhaite ajouter une composante résidentielle à son projet;*

*Attendu qu'une modification au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération est requise pour autoriser l'affectation résidentielle;*

## **R-1**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération s'assurent que le promoteur du projet *Royalmount*, Carbonleo, et toutes les parties prenantes s'engagent formellement à prendre un temps d'arrêt pour procéder, sans délai, à une planification intégrée devant permettre la redéfinition du projet actuel, et ce, afin que le projet final puisse offrir une réponse adéquate aux besoins de la population montréalaise;

et

Que, en l'absence d'une telle entente négociée, la Ville de Montréal et l'agglomération utilisent les outils légaux requis pour imposer la suspension du projet dans sa forme actuelle et du développement du secteur Namur / de la Savane.

## **R-2**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération, en collaboration avec les villes de Côte Saint-Luc et de Mont-Royal et les arrondissements limitrophes, profitent de ce temps d'arrêt pour planifier le développement du secteur Namur / De la Savane, de manière intégrée et durable, en réunissant les différentes parties prenantes (CMM, MTQ, STM, ARTM et tout autre partenaire local concerné) ainsi que les sommités des différentes institutions d'enseignement supérieur montréalaises, notamment dans les domaines de l'économie; de l'habitation; de l'environnement; de la santé publique; du transport et de l'urbanisme.

## **R-3**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération demandent au gouvernement du Québec de faire les modifications législatives nécessaires afin de prévoir l'ajout d'un nouvel outil urbanistique visant à assurer la cohésion de tout développement d'envergure régionale, avec les objectifs inscrits au Schéma d'aménagement et de développement de Montréal.

*Attendu l'évaluation financière et fiscale du projet et considérant que les retombées fiscales municipales et les investissements publics à consentir montrent un accroissement des revenus pour la Ville de Mont-Royal et la Ville de Montréal;*

*Attendu l'urgence et l'importance des investissements requis en transport actif et collectif dans le secteur Namur / De la Savane;*

## **R-4**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération voient à définir le nouvel outil fiscal qui permettra d'investir une partie équitable des nouveaux revenus de taxation de la Ville de Mont-Royal et de l'agglomération, qui seront générés par le développement immobilier et commercial dans le secteur Namur / De la Savane, au développement du transport collectif dans ce secteur.

## **2. Mobilité**

*Attendu l'intensité de la congestion automobile actuelle sur les réseaux autoroutiers 15, 40 et 520;*

*Attendu la congestion automobile actuellement occasionnée par les 360 000<sup>1</sup> déplacements quotidiens sur les axes autoroutiers aux abords du secteur Namur / De la Savane;*

*Attendu l'importante augmentation de la congestion automobile révélée par les études d'impacts sur les réseaux autoroutiers (15, 40 et 520), qui prévoient que le projet Royalmount*

---

<sup>1</sup> [Avis technique final sur les impacts du projet Royalmount sur les déplacements, page 4](#)

*généralera, à lui seul, pas moins de 140 000<sup>2</sup> déplacements supplémentaires quotidiens, dont la grande majorité en véhicules automobiles;*

*Attendu le caractère prévisible des impacts négatifs sur les déplacements locaux dans les arrondissements et les villes limitrophes au projet Royalmount et aux autres projets, en cours et à venir, dans le secteur Namur / De la Savane;*

*Attendu l'enclavement de différentes parties du secteur Namur / De la Savane, dont le site du projet Royalmount, et les nombreuses entraves physiques à la mobilité active et collective;*

*Attendu la possibilité de mettre en place différentes mesures moins coûteuses dans l'objectif de réduire la place de l'automobile dans ce secteur et sur l'ensemble du territoire montréalais;*

*Attendu l'importance des coûts associés à la congestion routière dans le grand Montréal, chiffré à 4,2 milliards<sup>3</sup>;*

*Attendu l'importance des impacts négatifs de la congestion automobile sur l'environnement, notamment en ce qui concerne le bruit, la qualité de l'air et la santé;*

*Attendu les difficultés de plusieurs entreprises établies dans le secteur Namur / De la Savane à retenir et à recruter leur main-d'œuvre en raison de la congestion routière et des lacunes de la desserte en transport collectif du secteur;*

*Attendu que les coûts de construction et d'entretien des mesures d'atténuation proposées par le promoteur du projet Royalmount n'ont pas faits l'objet d'une évaluation à ce jour et que la mise en place de ces nouvelles infrastructures incomberait au gouvernement du Québec et à l'agglomération de Montréal;*

*Attendu l'objectif de la CMM, inscrit au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qui vise l'accroissement de la part modale des transports actif et collectif à l'heure de pointe du matin, de 25% à 35% d'ici 2031<sup>4</sup>;*

*Attendu les dernières tendances en matière d'aménagement des aires TOD qui donnent la priorité aux piétons et aux cyclistes<sup>5</sup>;*

## **R-5**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération, en collaboration avec le MTQ, mènent des travaux concertés pour assurer le développement de nouveaux modes de transport actifs et collectifs en élaborant et en convenant de solutions durables en matière de transport des personnes et des marchandises dans le secteur Namur / De la Savane pour faire de ce secteur un véritable

---

<sup>2</sup> [Avis technique final sur les impacts du projet Royalmount sur les déplacements, page 5](#)

<sup>3</sup> [Mémoire de la Chambre de commerce, page 4](#)

<sup>4</sup> <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/transport/>

<sup>5</sup> <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/quartiers-tod/>

quartier à échelle humaine selon les principes de développement des écoquartiers<sup>6</sup>;

et

Que la Ville de Montréal et l'agglomération assurent la mise en place de mesures qui permettront l'inter-connectivité aux différents réseaux existants et projetés;

#### **R-6**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération demandent au MTQ d'examiner les mesures de mitigation proposées par le promoteur afin qu'il statue rapidement sur l'ensemble de ces mesures, en plus d'en évaluer les coûts et de produire l'échéancier de réalisation, le cas échéant;

#### **R-7**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération demandent au promoteur de réduire de manière substantielle le nombre de cases de stationnement du projet *Royalmount*, et ce, en cohérence avec les objectifs de réduction de la part modale des véhicules automobiles sur le territoire montréalais;

### **3. Habitation et urbanisme**

*Attendu que le promoteur souhaite l'ajout d'une composante résidentielle à son projet;*

*Attendu que cet ajout nécessite une modification au Schéma d'aménagement et de développement de Montréal pour autoriser l'affectation résidentielle;*

*Attendu les besoins grandissants de logements découlant de la croissance et des changements démographiques ainsi que du besoin actuel, clairement exprimé, pour une grande quantité de nouveaux logements sociaux, abordables et familiaux;*

*Attendu que les caractéristiques propres aux quartiers mixtes, complets et à échelle humaine, doivent se retrouver dans un projet de l'envergure du projet *Royalmount*;*

*Attendu que la nécessité de procéder à une analyse approfondie de l'insertion urbaine du projet *Royalmount* et des autres projets prévus dans le secteur Namur / De la Savane, représente l'occasion unique de moderniser la trame urbaine sur le boulevard Décarie;*

*Attendu les impacts de la mauvaise qualité de l'air, des îlots de chaleur et du bruit sur la santé des personnes qui vivent à proximité des autoroutes<sup>7</sup>;*

*Attendu l'importance d'assurer l'adéquation du projet *Royalmount* avec les cinq principes d'un*

---

<sup>6</sup> <http://collectivitesviabiles.org/articles/ecoquartiers.aspx>

<sup>7</sup> [Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal \(DRSP\)](#)

*développement urbain de qualité dans une perspective de protection du patrimoine urbain, et ce, tel qu'énoncés par l'organisme Héritage Montréal : 1) La démonstration de la pertinence et de la recevabilité; 2) La prise en compte du patrimoine et du contexte; 3) la tenue d'un processus crédible et exemplaire; 4) l'innovation de la proposition et 5) le legs à la prochaine génération<sup>8</sup>;*

**R-8**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération accueillent favorablement la demande du promoteur d'ajouter la composante résidentielle au projet *Royalmount*;

**R-9**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération exigent la réalisation d'un plan de gestion de la qualité de l'air et du bruit pour garantir un milieu de vie sain, et ce, tant aux personnes qui y résideront qu'à celles qui y travailleront;

**R-10**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération exigent du promoteur qu'il revoit la distribution des superficies et les localisations prévues aux différents usages intégrés à son projet (bureau, commerce, commerce de destination, divertissement et habitation) pour en faire un réel quartier complet, à échelle humaine, en y incluant tous les services de proximité et les espaces nécessaires à la vie urbaine, dont les parcs, les équipements de loisirs et de vie communautaire, en réservant, notamment, des terrains appropriés à la construction des écoles et des espaces verts adjacents, en quantité suffisante, pour répondre aux besoins de la population de ce nouveau quartier.

**R-11**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération exigent que le projet révisé intègre un secteur résidentiel en son centre, qui inclurait du logement social, abordable et familial, permettant ainsi de répondre au besoin actuel et criant des familles montréalaises pour de grands logements.

**R-12**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération encouragent le promoteur et la Ville de Mont-Royal à réaliser une étude de faisabilité pour intégrer la géothermie et les autres énergies renouvelables dans le projet *Royalmount* afin de viser l'atteinte de la carboneutralité.

**4. Développement économique, commerce de proximité et offre culturelle**

*Attendu que la Commission reconnaît l'importance pour la Ville de Montréal et l'agglomération de soutenir les initiatives d'investissements privés dans des projets novateurs qui respectent la créativité et l'authenticité de Montréal;*

---

<sup>8</sup> [Mémoire d'Héritage Montréal](#)

*Attendu le résultat des études d'impacts du projet Royalmount sur l'équilibre de la structure commerciale locale et celle de l'agglomération, qui évalue que le chiffre d'affaires des commerces existants, notamment ceux du centre-ville, pourraient subir une diminution d'environ 13%<sup>9</sup>;*

*Attendu la nécessité pour la Ville de Montréal et pour l'agglomération de protéger le fragile équilibre des activités commerciales et de soutenir les entreprises qui y sont actuellement établies;*

*Attendu la saturation de l'offre culturelle, locale et régionale, et les impacts négatifs envisagés du projet Royalmount sur le fragile équilibre de cet important marché<sup>10</sup>;*

*Attendu la nécessité pour la Ville de Montréal et l'agglomération d'agir en toute cohérence dans le respect des différents plans et politiques en vigueur, notamment ceux qui visent à soutenir la vitalité du commerce de proximité en vue d'améliorer la qualité de vie, participant ainsi à l'atteinte des ambitieuses cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES);*

*Attendu que le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal a été élaboré dans l'objectif de maintenir l'équilibre entre les différentes activités ayant cours sur son territoire, notamment pour assurer la vitalité de son Centre-ville, incluant le Quartier des spectacles qui y est localisé;*

*Attendu les trois orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM (PMAD) en matière d'aménagement, de transport et d'environnement<sup>11</sup>;*

#### **R-13**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération invitent les différentes parties prenantes à intégrer la composante résidentielle au centre du projet.

#### **R-14**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération travaillent avec l'ensemble des parties prenantes afin de définir les emplacements et les superficies les plus appropriées aux activités commerciales, à l'offre de divertissement, aux tours à bureaux et à l'habitation sur le site du projet *Royalmount*, en considérant le redéveloppement du secteur Namur / De la Savane dans son ensemble.

#### **R-15**

Que la Ville de Montréal et l'agglomération travaillent à définir, avec les différentes parties prenantes, la proportion des espaces nécessaires aux activités commerciales, notamment en lien avec la répartition de l'offre culturelle et de divertissement permettant de favoriser le maintien d'un équilibre avec l'offre commerciale, culturelle et de divertissement existante, notamment celle du Centre-ville et du Quartier des spectacles, le tout en adéquation avec

---

<sup>9</sup> [Étude d'impact du promoteur Carbonleo réalisée par la firme Altus, page 53](#)

<sup>10</sup> [Mémoire du Partenariat du Quartier des spectacles, page 2](#)

<sup>11</sup> <http://cmm.gc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>

l'objectif visé par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

\*\*\*\*\*

En conclusion, la Commission souhaite vivement la réalisation d'un projet *Royalmount* transformé qui répondra à la vision du développement des quartiers durables, selon les principes de développement des écoquartiers, le tout en accord avec les nombreuses opinions exprimées dans la majorité des mémoires présentés à la Commission.

***Les 15 recommandations ont été adoptées à majorité lors de l'assemblée publique tenue le 24 janvier 2019.***

***Le rapport minoritaire déposé par les deux membres des villes liées ayant voté contre la proposition d'adoption des recommandations de la Commission, MM. Bottausci et Coutu, est joint à la suite des recommandations au rapport à la section suivante.***

**ANNEXE 1 : Rapport minoritaire concernant le document intitulé « Les impacts du projet Royalmount », tel que soumis par la Commission d’agglomération sur le développement économique et urbain et l’habitation**



**AMB | ASM**

Association des municipalités de banlieue  
Association of Suburban Municipalities

---

Nous, soussignés, Robert Coutu, maire de la Ville de Montréal-Est, et Alex Bottausci, maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux, en tant que membres de la Commission d’agglomération sur le développement économique et urbain et l’habitation, soumettons un rapport minoritaire formulant nos commentaires en réponse aux recommandations de la Commission dans le document intitulé « Les impacts du projet Royalmount ».

Robert Coutu

Maire — Ville de Montréal-Est

Vice-président — Commission d’agglomération sur le développement économique et urbain et l’habitation

Alex Bottausci

Maire — Ville de Dollard-des-Ormeaux

Membre — Commission d’agglomération sur le développement économique et urbain et l’habitation

### **Introduction**

D’entrée de jeu, nous tenons à remercier tous les citoyens et les regroupements qui ont participé activement aux travaux de la Commission d’agglomération sur le développement économique et urbain et l’habitation (Commission). Les recommandations des parties intéressées nous ont permis d’élargir notre perspective à l’égard du projet Royalmount.

Par ailleurs, étant donné l’ampleur et la portée métropolitaine de ce projet, il était normal et essentiel que diverses organisations saisissent l’occasion et qu’elles expriment leurs vives préoccupations sur ce projet qui s’inscrit, faut-il le rappeler, au cœur d’un secteur névralgique de l’agglomération de Montréal.

Le rapport de la Commission n’a pas su, à notre grand regret, refléter la large diversité

d'opinions et de recommandations qui ont été partagées au cours des dernières semaines. De notre côté, nous retenons que les mémoires déposés et ainsi que les témoignages des citoyens en Commission ont plutôt permis de faire ressortir la nécessité d'un tel développement dans l'agglomération et que celui-ci, pour assurer sa réussite, nécessitait des ajustements, à divers degrés, pour en assurer son intégration au secteur. Bien que nous ayons pu compter sur une large participation de la société civile, la Commission n'a pas pu bénéficier de l'expertise de représentants de la Société de transport de Montréal (STM), du ministère des Transports (MTQ), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), ce qui a eu pour effet de rendre les recommandations finales incomplètes. De plus, nous tenons également à témoigner notre vive déception de ne pas avoir eu le témoignage, en séance publique ou à huis clos, de la part d'intervenants du service juridique de la Ville de Montréal quant aux conséquences légales d'une intervention de la Ville ou de l'agglomération de nature à empêcher le projet Royalmount et pouvant donner lieu à une poursuite en dommages-intérêts par le promoteur.

À notre avis, les recommandations finales de la Commission ne sont pas représentatives des opinions exprimées par les citoyens venus nous rencontrer ; elles sont plutôt le reflet d'un certain courant au sein de notre communauté quant à la manière d'aménager et développer le territoire. En somme, les recommandations constituent davantage un énoncé politique en faveur d'une réécriture du Schéma d'aménagement et développement de l'agglomération plutôt que des recommandations aux impacts du projet.

Enfin, le 24 janvier dernier, nous n'avons pas appuyé les recommandations de la Commission parce que cette dernière proposait une intrusion directe à l'autonomie des villes liées. Cette recommandation est en rupture avec l'esprit de collaboration véhiculé par toute la hiérarchie montréalaise, tant politique qu'administrative, et constitue ni plus ni moins une attaque frontale aux compétences locales de nos municipalités.

Il est parfaitement légitime que la Ville de Montréal souhaite exprimer ses préoccupations, mais cela doit se faire dans le cadre déjà prévu par la loi et dans le respect et la collaboration des intervenants impliqués au dossier. Nous aurions été en mesure d'appuyer le rapport de la Commission si ce dernier avait été rédigé dans une logique de bonification au projet. Or, les élus montréalais de la Commission ont choisi une autre voie, celle de l'affrontement et de la légalité, et ce, à notre grande déception.

## **Recommandations de l'AMB au comité exécutif**

### **1. Gouvernance et fiscalité**

#### **R-1 et R-2**

Nous ne pouvons souscrire à la recommandation proposant que toutes les parties prenantes s'engagent formellement à prendre un temps d'arrêt et qu'en l'absence d'une telle entente négociée, la Ville et l'agglomération utilisent les outils légaux requis pour imposer la suspension du projet Royalmount.

Nous aurions été en mesure d'appuyer une recommandation qui invitait les parties prenantes à s'engager formellement dans une discussion pour revoir les irritants du projet

et de s'engager à traiter le tout rapidement dans les instances prévues à cette fin. Or, le deuxième paragraphe de cette recommandation qui évoque une volonté d'intrusion dans les responsabilités d'une ville liée constitue un dangereux précédent de nature à fragiliser les relations entre les villes liées et la Ville de Montréal.

Nous croyons que les solutions émergeront entre les parties prenantes, si tous y participent de bonne foi. Nous invitons respectueusement le comité exécutif à ne pas donner suite à celle-ci.

### **R-3**

Nous ne sommes pas opposés à l'idée d'évaluer la pertinence de nouveaux outils urbanistiques visant à assurer la cohésion de tout développement d'envergure régionale, avec les objectifs inscrits au Schéma d'aménagement et de développement de Montréal. Cependant, cette discussion doit faire l'objet d'échanges constructifs entre les partenaires au sein de l'agglomération de Montréal. Il est utile de rappeler que la Ville de Montréal et l'AMB ont convenu, l'été dernier, de mettre sur pied quatre divers comités de travail sur les questions de la gouvernance.

Nous suggérons au comité exécutif, en regard à cette recommandation, de plutôt favoriser une démarche de collaboration avec les villes liées, en privilégiant le cadre déjà existant comme étant celui le plus propice pour la discussion. Nous rejetons d'emblée toute démarche qui aurait pour but une intervention unilatérale auprès du gouvernement du Québec.

### **R-4**

Nous ne pouvons appuyer la recommandation d'un nouvel outil fiscal permettant de collecter de nouveaux revenus de taxation de la Ville de Mont-Royal et de l'agglomération. Il s'agit une fois de plus d'une intrusion dans les compétences locales. Il revient à Mont-Royal de gérer ses revenus selon les priorités de son conseil municipal.

En ce qui concerne la recommandation que le conseil d'agglomération dédie aux transports collectifs les revenus tirés du projet Royalmount, il nous apparaît plus judicieux que le comité exécutif suggère que cette recommandation soit discutée au sein du comité conjoint AMB — Ville de Montréal traitant du potentiel fiscal.

## **2. Mobilité**

### **R-5**

En ce qui concerne la recommandation d'une collaboration des parties prenantes avec le MTQ pour assurer le développement de nouveaux modes de transport actifs et collectifs tout en s'assurant de mettre en place des mesures qui favorisent l'interconnectivité aux différents réseaux existants, nous appuyons cette recommandation. L'enjeu de la mobilité et de l'accessibilité au site est revenu constamment dans les discussions de la Commission.

Par ailleurs, en plus des nouveaux modes de transport actifs et collectifs, nous jugeons

incontournable la nécessité d'assurer la connexion du boulevard Cavendish, un boulevard inachevé et pourtant clé dans le rétablissement de la fluidité du secteur. Depuis trop d'années, les administrations se succèdent à l'hôtel de ville de Montréal sans qu'aucun avancement probant ne soit réalisé dans ce dossier. Nous invitons le comité exécutif à accélérer les pourparlers avec les parties prenantes impliquées.

#### **R-6**

Nous souscrivons entièrement à ce que le MTQ examine les mesures de mitigation proposées par le promoteur afin qu'il statue sur leur faisabilité en considérant les besoins de ce secteur et de toutes les parties prenantes.

#### **R-7**

Nous tenons à exprimer une profonde réserve quant à la recommandation d'exiger au promoteur de réduire de manière substantielle le nombre de cases de stationnement au projet Royalmount. Sans vouloir porter atteinte au bien-fondé de la recommandation, il est important de rappeler que le projet Royalmount, dans sa conception actuelle, doit respecter le Règlement local de Mont-Royal en matière de stationnement.

Nous jugeons qu'il revient à Mont-Royal de valider la pertinence de cette recommandation et s'il est nécessaire, dans le cadre de ce projet, de modifier ou non son règlement local sur les espaces de stationnement.

Les discussions à venir entre les parties prenantes, en tenant compte des solutions possibles en transports collectifs et actifs, permettront à Mont-Royal de valider la nécessité ou non de modifier son règlement local.

### **3. Habitation et urbanisme**

#### **R-8**

À maintes reprises, le maire de Mont-Royal a affirmé que son conseil municipal allait analyser et étudier l'ajout d'une composante résidentielle. À cet égard, nous sommes d'accord avec la recommandation dans la mesure où l'ensemble des parties prenantes prennent position en faveur de cette requête. Nous sommes convaincus que Mont-Royal tient déjà compte du caractère métropolitain de ce projet.

#### **R-9**

Nous invitons le comité exécutif à traiter la recommandation d'établir un plan de gestion de la qualité de l'air et du bruit en tenant compte des obligations déjà prévues par la loi et de référer la réalisation d'une telle étude par les autorités compétentes.

#### **R-10**

Nous croyons que la recommandation d'exiger du promoteur de revoir l'ampleur des superficies réservées aux usages de bureaux, de commerces de destination et de divertissement est inappropriée. Nous contestons totalement cette recommandation qui fait fi des compétences exclusives des villes liées. Il revient à Mont-Royal de définir ces paramètres du projet, selon les règles prévues à son plan d'urbanisme local et au Schéma d'aménagement. Compte tenu de l'ampleur du projet, nous sommes de l'avis que les autorités de Mont-Royal tiendront compte des besoins de ce secteur dans sa globalité.

#### **R-11**

En ce qui concerne l'inclusion de logement social, abordable pour les familles, nous sommes favorables à l'intégration de ces facteurs dans le cadre d'un développement résidentiel. Cependant, nous croyons qu'une décision en ce sens relève de la juridiction de chacune des villes liées. À cet effet, nous ne pouvons souscrire à l'idée que Montréal ou l'agglomération, dans le cadre actuel, puissent dicter ce qui doit ou ne doit pas être fait.

#### **R-12**

Nous n'avons pas d'opposition de principe à ce que le promoteur et Mont-Royal évaluent l'intérêt d'une étude de faisabilité pour intégrer la géothermie et les autres énergies renouvelables dans le projet *Royalmount* afin de viser l'atteinte de la carboneutralité. Nous comprenons qu'il ne revient pas à l'agglomération d'obliger la réalisation d'une telle étude.

### **4. Développement économique, commerce de proximité et offre culturelle**

#### **R -13**

Voir les explications à R-8.

#### **R-14 et R-15**

La Commission propose aux recommandations 14 et 15 à ce que la Ville de Montréal et l'agglomération travaillent à identifier les emplacements et les superficies les plus appropriées aux activités commerciales, à l'offre de divertissement, aux tours de bureaux et de définir les proportions des espaces nécessaires en tenant compte du secteur et de l'offre culturelle et de divertissement existante ailleurs sur l'île, notamment au centre-ville.

Nous ne pouvons souscrire aux recommandations 14 et 15. À notre avis, il ne revient pas à l'agglomération de Montréal de jouer un rôle dans la réécriture des composantes du projet *Royalmount*. Il s'agit d'une compétence dont le seul responsable est la municipalité locale, en l'occurrence Mont-Royal. Cependant, nous invitons toutes les parties prenantes à poursuivre le dialogue pour trouver des solutions aux irritants identifiés dans le cadre de la consultation menée par la Commission.

## Conclusion

À titre de représentants des villes liées de l'agglomération de Montréal, nous croyons que le projet Royalmount constitue un développement nécessaire, non seulement pour le secteur dans lequel il se situe, mais également pour l'enrichissement collectif de l'ensemble de l'agglomération de Montréal.

Il s'agit d'un projet avec une portée régionale pour lequel des solutions doivent être identifiées afin d'en garantir la réussite. Les enjeux d'intégration urbaine, de mobilité et d'accessibilité au site sont légitimes. Tant la Ville de Mont-Royal que le promoteur du projet ont exprimé à plusieurs reprises, autant devant la Commission que sur la place publique, leur volonté de travailler en collaboration avec les parties prenantes au projet.

Cet esprit de collaboration doit continuer de primer. Les défis d'intégration tous azimuts ne doivent pas servir de prétexte à une intrusion de la Ville ou de l'agglomération de Montréal à l'intérieur des compétences exclusives des villes liées, comme semblent le démontrer les recommandations de la Commission.

Lors de la dernière séance du conseil d'agglomération du 31 janvier, les représentants des villes liées ont demandé à la mairesse de Montréal, madame Valérie Plante, de préciser sa pensée aux recommandations de la Commission. Nous prenons acte de sa volonté de ne pas « remettre en question l'autonomie des villes, un principe, dit-elle, défendre bec et ongles à la grandeur du Québec ».

Tout comme la mairesse, nous souhaitons que des « voies de passage » soient identifiées à la satisfaction de toutes les parties prenantes afin que ce projet puisse prendre pleinement son envol pour le bien de l'ensemble de l'agglomération de Montréal. Enfin, la réussite de ce projet sera un signal fort auprès de la communauté d'affaires qu'il est possible de réaliser des projets d'envergure sur l'île de Montréal.

## **ANNEXE 2 : Personnes-ressources de la Ville de Montréal attitrées au dossier**

### Service de l'urbanisme et de la mobilité

M. **Karim Charef**, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Direction de l'urbanisme, Division de l'aménagement et du design urbain

M<sup>me</sup> **Maude Ladouceur**, conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme

M. **Jean-Philippe Desmarais**, ingénieur, chef d'équipe, Direction de la mobilité, Division de la fonctionnalité des transports

M. **Bastien Dupuis**, ingénieur, préposé à la planification, Direction de la mobilité, Division de la fonctionnalité des transports

### Service du développement économique

M. **Dieudonné Ella-Oyono**, professionnel chef d'équipe, Direction de la Mise en valeur des pôles économiques,

### Service des finances

M. **Philippe Brillant**, chef de division, Division de la planification de l'investissement

M. **Richard Lévesque**, conseiller budgétaire, Division de la planification de l'investissement

## **ANNEXE 3 : Représentants de Carbonleo et de leurs partenaires corporatifs**

### **Carbonleo**

**Claude Marcotte**, vice-président exécutif et associé

**Marie-Ève Harvey**, directrice de projet

**Quentin Chazelas**, directeur développement & Hôtellerie

**Constantin Nassif**, directeur gestion hôtellerie

### **GBI**

**Serge Beaudoin**, président, associé principal

### **Groupe Altus**

**Jean-Francois Grenier**, directeur senior, Recherche Marketing

### **Lemay**

**Daniel Arbour**, associé principal senior

**Stephane Tremblay**, vice-président, développement immobilier

### **WSP Canada Inc.**

**Vincent Ermatinger**, vice-président planification des transports,

**Sébastien Lachance-Picker**, chargé de projet

## **ANNEXE 4 : liste des personnes et des organismes ayant présenté un mémoire**

### **Assemblée publique du 19 décembre 2018, à 14 h**

---

**RAYSIDE LABOSSIÈRE, Architecture Design Urbanisme** : M. RON RAYSIDE, architecte

**ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE MONTRÉAL (ASDCM)** : MME CAROLINE TESSIER, directrice

**PROJET GENÈSE CDN-NDG** : MME CLAIRE ABRAHAM, Organisatrice communautaire

**M. ANDY NULLMAN**, citoyen

**PARTENARIAT DU QUARTIER DES SPECTACLES** : MM. JACQUES PRIMEAU, président du CA, ET PIERRE FORTIN, directeur général

### **Assemblée publique du 9 janvier 2019, à 19 h**

---

**HÉRITAGE MONTRÉAL** : MMES FANNY CARDIN-PILON ET MARIE-ODILE TRÉPANIÉ

**TOURISME MONTRÉAL** : M. PIERRE BELLEROSE, directeur général

**M. RÉJEAN BENOÎT**, analyste en transport et expert en tramway moderne

**M. MICHAEL JOHNSON**, citoyen

**M. ROBERT BOIRE**, citoyen

**M. JEAN-MARC SÉGUIN ET AL.**, regroupement citoyens de Ville Mont-Royal

### **Assemblée publique du 16 janvier 2019, à 14 h**

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN**, M. Michel Leblanc, président et chef de la direction

**IMAGINE LACHINE-EST**, M. Jean-François Lefebvre, président fondateur

**M. CHARLES GRENIER**, chercheur

**M. JEAN-CLAUDE MARSAN**, O.C., officier de l'Ordre du Canada

**CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE DE CÔTE-DES-NEIGES**, Mme Jennifer Auchinleck, Organisatrice communautaire

**ULTRA ELECTRONICS**, M. Denis Couillard, Directeur

### **Assemblée publique du 16 janvier 2019, à 19 h**

---

**VILLE DE CÔTE SAINT-LUC**, M. Mitchell Brownstein, maire, accompagné de Mme Dida Berku, conseillère, et de M. Oren Sebag, conseiller

**ARRONDISSEMENT DE SAINT-LAURENT**, M. Alan DeSousa, maire de l'Arrondissement

**M. IAN CRAIG**, citoyen

**ARRONDISSEMENT DE CÔTE-DES-NEIGES – NOTRE-DAME DE GRÂCE**, Mme Sue Montgomery, mairesse de l'Arrondissement, accompagnée de M. Christian Arseneault, conseiller de la Ville

**SHAFTER BROTHERS**, M. Michael Shafter, propriétaire

**SÉBASTIEN ADAM ET FRANÇOIS DELWAIDE**, citoyen

### **Assemblée publique du 17 janvier 2019, à 14 h**

---

**VILLE DE MONT-ROYAL**, M. Philippe Roy, maire

**COMMISSION SCOLAIRE MARGUERITE-BOURGEOYS**, Mme Geneviève Hotte, directrice du bureau de projet

**APCHQ**, M. François Bernier, Vice-président principal Affaires publiques

**COALITION CLIMAT**, M. Jean-François Boisvert

**VIVRE EN VILLE**, M. Christian Savard, directeur général

**MME RUBA GHAZAL**, Députée de Mercier, responsable en matière de transition économique et écologique

**ANDRÉANNE HARBEC**, citoyenne

**PHARMASCIENCE**, Mme Valérie Piuze, responsable des communications

**CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL**, Mme Tania Gonzalez, responsable Transport, GES et aménag. du territoire

**OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ DURABLE, FACULTÉ DE L'AMÉNAGEMENT DE L'UDEM**, Mme Paula Negron, Ph.D., professeure agrégée

**DRSP (DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE, CENTRE INTÉGRÉ UNIVERSITAIRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DEMONTRÉAL)**, Dr. David Kaiser, médecin

---

*Consultation publique – Les impacts du projet Royalmount*

**Rapport d'étude et recommandations** *Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation*