



PROJET ROYALMOUNT

Mémoire à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de l'agglomération de Montréal

Janvier 2019

VILLE DE MONT-ROYAL

PROJET ROYALMOUNT

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DU
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE
L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

C'est un grand plaisir pour la Ville de Mont-Royal de soumettre ce mémoire aux membres de la Commission du développement économique de l'agglomération de Montréal.

Le projet Royalmount fait beaucoup jaser et nous apprécions grandement l'opportunité qui nous est donnée de présenter le point de vue des élus de la Ville de Mont-Royal et d'expliquer en détail les raisons qui les ont poussés à donner à ce projet ambitieux le feu vert.

Rappelons-le d'entrée de jeu : la Ville de Mont-Royal appuie le projet de développement du « Royalmount », un projet unique au Canada. Le Royalmount verra le jour sur un site industriel laissé en jachère depuis de nombreuses années et qui s'avérait difficile à développer. Nous savions tous que ce site, avantageusement situé au carrefour des autoroutes 15 et 40, méritait mieux qu'une industrie lourde, un magasin quelconque, un bâtiment de vente en gros ou un autre concessionnaire de voitures.

Ainsi, depuis plus de 20 ans, Mont-Royal attendait le bon projet, celui qui permettrait non seulement de mieux utiliser cette énorme superficie, située en plein cœur de l'agglomération de Montréal, mais également d'en faire quelque chose de novateur, de différent, au bénéfice des résidents de l'île de Montréal.

Mise en contexte : un secteur industriel classique

D'abord, une brève mise en contexte : la Ville de Mont-Royal est constituée de deux secteurs complètement distincts, de part et d'autre de l'autoroute Décarie. À l'est, notre secteur résidentiel, la moitié la mieux connue de notre territoire. À l'ouest, notre secteur industriel, destiné à accueillir le Royalmount.

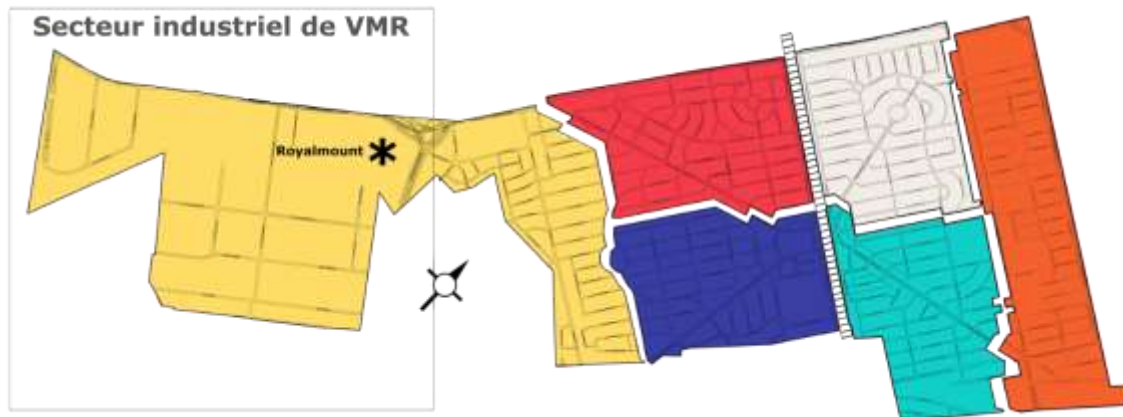


Illustration 1 - Le secteur industriel, à l'ouest de l'autoroute Décarie.

Pour la petite histoire, le secteur industriel de Ville de Mont-Royal a été officiellement créé en 1944 et la première entreprise à s'y installer fut la Canada Dry Ginger Ale, en 1945. D'autres entreprises lui ont emboîté le pas, dont l'imposante usine de Kraft en 1953. Le secteur couvre 205 hectares, soit environ 35 % du territoire de notre ville, et compte pour 60 % des emplois recensés à Mont-Royal.

Aujourd'hui, notre secteur industriel attire chaque jour 14 000 travailleurs vers ses quelque 500 entreprises. Ce pôle d'emploi est important pour l'économie de l'agglomération. On y assiste depuis quelques années à une croissance du nombre de sièges sociaux ou de centres de distribution de grandes marques de l'industrie de la mode, telles que Manteau Manteau, American Apparel, Le Château, Dynamite et Garage.

Néanmoins, à l'instar de la grande majorité des secteurs d'emploi de l'agglomération montréalaise, le secteur industriel de Mont-Royal est aux prises avec une problématique de délocalisation de ses entreprises manufacturières de même qu'une désaffectation de ses actifs, processus qui continue de s'amplifier. Les parcs industriels de Laval et des banlieues en couronne nous font une importante concurrence et il est de plus en plus difficile de convaincre une industrie manufacturière d'opter pour nos terrains, compte tenu du prix de ces derniers et des défis de mobilité locaux.

La tendance dans le marché de l'emploi à Montréal consiste désormais à convertir les anciens immeubles industriels en centres de distribution, commerces de gros et espaces à bureau. Or, la configuration des bâtiments les plus anciens du secteur industriel de Mont-Royal se prête mal à la reconversion. Les bâtiments de large gabarit, conçus pour la fabrication de produits, ne sont pas attractifs pour les entreprises émergentes.

La Ville de Mont-Royal, ses élus et ses fonctionnaires ont donc amorcé, il y a plus d'une décennie, une profonde réflexion sur l'avenir de ce secteur industriel.

Notre première tentative d'en modifier la vocation a été la consolidation de ce que l'on appelle désormais le Quartier Design Royalmount. Ce regroupement de leaders en matière de design et de décoration, soit plusieurs dizaines de détaillants et manufacturiers en design d'intérieur, représente pour nous un fier succès. À la suite de ce repositionnement réussi, le Quartier Design Royalmount rassemble aujourd'hui près de 70 entreprises œuvrant dans un même secteur d'activité; l'initiative a d'ailleurs été saluée par plusieurs organismes de promotion du design. Mais le Quartier Design Royalmount ne forme qu'une très modeste portion de notre immense secteur industriel, toutes choses considérées.

Il demeurait toujours cet espace d'envergure, au coin des autoroutes 15 et 40, en attente d'une nouvelle vocation. Le propriétaire de certains des lots envisageait d'y aménager son nouveau siège social. Un premier dialogue s'est établi entre la Ville et lui en 2008. Quatre ans plus tard, en 2012, le propriétaire du site nous soumettait une première proposition.

C'est ainsi que naissait le projet Royalmount.

Les promoteurs du projet Royalmount ont compris le souhait de la Ville de faire de ce terrain quelque chose de novateur et différent. Ils avaient saisi également la valeur extraordinaire du site, en plein cœur de l'île de Montréal. Ils ont proposé à la Ville de Mont-Royal une formule qui devait allier différents usages : espaces à bureau, hôtellerie, tourisme, culture, divertissement, commerce et restauration, pour enfin redévelopper cette friche industrielle sous-exploitée.

« Les promoteurs du projet Royalmount avaient saisi la valeur extraordinaire du site, en plein cœur de l'île de Montréal. Ils ont proposé à la Ville une formule pour enfin développer cette friche industrielle sous-exploitée. »

Un choix se présentait alors clairement aux décideurs publics de Mont-Royal : soit favoriser un projet nouveau et jusqu'ici absent du paysage montréalais, soit préserver la vocation industrielle du terrain, malgré une décroissance de longue date. Le conseil municipal de Ville de Mont-Royal a choisi la voie de l'avenir, privilégiant un développement moderne de même que la possibilité de créer un quartier unique au Canada. À terme, le Royalmount avait le potentiel de devenir une destination de choix en plein cœur de l'île de Montréal.

Le PPU Royalmount : une démarche rigoureuse et novatrice

En 2014, les élus de la Ville de Mont-Royal ont donc amorcé une réflexion sur la mise en valeur du site. La ligne maîtresse de nos ambitions : la consolidation et l'optimisation de cet espace stratégique au cœur de la métropole.

La Ville de Mont-Royal a mandaté une firme d'urbanistes et d'architectes réputée, Provencher Roy, pour la réalisation d'un nouveau PPU (programme particulier d'urbanisme). Les orientations du PPU se déclinent comme suit :

- Enrichir les fonctions urbaines du secteur grâce à la diversification des usages autorisés ;
- Optimiser l'efficacité du réseau routier afin de faciliter les déplacements motorisés et l'accessibilité au site ;
- Maximiser l'utilisation des espaces vacants grâce à l'intensification des activités économiques ;
- Donner un rôle significatif au transport collectif dans la planification du secteur ;
- Créer un milieu favorable à la mobilité active ;
- Développer un quartier prospère reposant sur une économie durable et disposant d'une signature distinctive.

Le PPU a été adopté en 2015. Une refonte des règlements d'urbanisme de Mont-Royal suivait peu après, en 2017. Le PPU respecte en tous points les exigences du Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, en vertu duquel nous avons reçu de l'Agglomération un certificat de conformité en bonne et due forme.

Soulignons que le PPU a permis de mettre en lumière la nécessité croissante de solutions de transport collectif et actif dans le secteur du projet Royalmount. Nous avons vu et voyons toujours dans le projet l'opportunité de changer enfin la dynamique du tout-à-l'auto autour de l'intersection 15/40, connue au bas mot pour être achalandée.

D'ailleurs, le changement de zonage pour permettre la venue du Royalmount s'accompagnait d'une condition, soit l'obligation non négociable de relier la station de métro de la Savane, à l'est de Décarie, à ce projet situé de l'autre côté de l'autoroute.

Les enjeux de mobilité dans le secteur

Les enjeux de mobilité sont au cœur du débat entourant l'arrivée du Royalmount.

Il convient de féliciter l'ouverture et la collaboration des promoteurs qui travaillent sur une base régulière, voire quotidienne, avec les équipes de Ville de Mont-Royal, de la ville-centre, de l'arrondissement Côte-des-Neiges et du Ministère des Transports. L'impact d'un tel projet, notamment sur la circulation, doit évidemment être étudié, modélisé et associé à des mesures de mitigation concrètes.

Un tel climat de collaboration, nous le croyons, permettra d'améliorer significativement ce secteur qui, convenons-en, a grand besoin d'une intervention structurante. La Ville de Mont-Royal souhaite donc voir dans Royalmount, tout comme dans les 13 projets résidentiels en cours recensés à proximité, tels ceux de l'Hippodrome et du Triangle

Namur-De la Savane à Côte-des-Neiges, une occasion pour améliorer les infrastructures collectives, afin notamment de favoriser des modes de transport alternatifs à l'automobile.

La passerelle qui reliera le Royalmount au métro de la Savane, l'une des stations les moins utilisées du réseau de la STM, s'avère à elle seule un concept fort prometteur. L'installation permettra de franchir l'autoroute Décarie en toute sécurité et ce, autant pour les piétons que les cyclistes. Il va de soi de miser sur l'utilisation des transports collectifs par les futurs visiteurs pour se rendre au Royalmount : les comportements changent en matière de mobilité durable et l'opportunité est belle, avec cette nouvelle destination, de contribuer à un tel mouvement.



Illustration 2 - Une passerelle reliera le métro de la Savane au Royalmount.

La voiture, telle que nous la connaissons de nos jours, est appelée à perdre de son lustre dans les prochaines décennies. Observer et analyser les enjeux de circulation autour de Royalmount à travers le seul prisme du moment présent est une erreur. L'avancée n'est que graduelle, mais notre système de transport continue d'évoluer et nous entrons chaque année toujours davantage dans l'ère de la mobilité durable. Royalmount, comme les autres grands projets résidentiels du secteur, doit s'inscrire dans cette transformation de notre société.

Dans l'immédiat et à court terme, des mesures de mitigation seront toutefois nécessaires. Une étude d'impact des déplacements commandée à la firme de génie-conseil WSP par Carbonleo, après avoir dressé l'état des lieux, formule neuf recommandations fort judicieuses et tout à fait réalisables. Hormis la passerelle à partir de la station de la

Savane, elles comprennent entre autres des raccordements au réseau cyclable, l'aménagement d'une gare d'autobus à même le site du Royalmount et diverses interventions sur le réseau routier environnant et sa signalisation, y compris sur l'avenue Royalmount.

« La voiture, telle que nous la connaissons de nos jours, est appelée à perdre de son lustre dans les prochaines décennies. Observer et analyser les enjeux de circulation autour de Royalmount à travers le seul prisme du moment présent est une erreur. »

À lui seul, le raccordement éventuel du boulevard Cavendish aura un impact majeur sur la réduction de la circulation dans le secteur. Rappelons que la nécessité de ce prolongement des voies, amplement documentée, précède de plusieurs décennies la venue du projet de Carbonleo et pèse

lourdement, en ce moment même et depuis très longtemps, sur la congestion que connaît l'intersection 15/40. Royalmount nous permet aujourd'hui de rappeler la position de notre municipalité à l'effet que ce projet de prolongement de Cavendish doit rapidement voir le jour. Il ne s'agit, sur ce dernier point, de rien de nouveau.

Une vision moderne du projet Royalmount permettra par ailleurs de profiter pleinement du potentiel de l'emplacement de Mont-Royal en plein cœur de l'île alors que le Grand Montréal souhaite limiter les fuites commerciales, ce qui fait écho au PMAD que nous avons tous ensemble adopté en 2012.

La Ville de Mont-Royal est consciente des enjeux liés à la circulation, mais croit que les mesures de mitigation, l'utilisation du métro et du REM, ainsi que le changement des comportements des Montréalais en matière de mobilité, déjà bien amorcé, amoindriront les impacts négatifs et maximiseront les impacts positifs.

Ces impacts positifs liés au projet, il importe aussi de les identifier, car ils sont nombreux. Mont-Royal ne donnerait pas son appui à un projet de développement sur la seule base de ses impacts économiques et fonciers. Or, les effets structurants du Royalmount, pour l'agglomération de Montréal, sont considérables.

1. Au premier chef, la construction d'espaces à bureaux modernes et branchés et d'un milieu de travail hors du commun permettra la mise en place d'un nouveau pôle économique, qui profitera à la création d'emplois au cœur de l'île, à proximité de quartiers résidentiels tels Saint-Laurent, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic, Outremont et Mont-Royal. Les employés des futures entreprises qui occuperont ces espaces trouveront rapidement avantage à habiter à proximité et développeront ainsi une véritable économie locale, alliant travail et milieu de vie. Travailler à une courte distance de sa résidence : voilà un objectif de vie qu'il sera possible d'offrir mieux que jamais auparavant sur notre territoire.

2. Également, le développement d'un nouveau pôle hôtelier à une courte distance de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (YUL) amènera sur le site des visiteurs extérieurs enclins à prolonger leur séjour dans la métropole. Rappelons que la plupart de ces visiteurs n'utiliseront pas la voiture, mais bien de confortables navettes vers l'aéroport, à la fine pointe des tendances.
3. La Ville de Mont-Royal voit aussi d'un très bon œil que le projet inclut des actifs récréotouristiques, tel un parc aquatique. Ces éléments sont très peu présents sur le territoire de l'île de Montréal. Bon nombre de familles montréalaises se déplacent et dépensent régulièrement à l'extérieur du territoire pour avoir accès à de telles installations. Qui ne souhaiterait pas offrir aux familles et aux jeunes de Montréal des options similaires de divertissement et des installations de qualité à proximité? C'est ce que propose le promoteur du projet Royalmount.

« La Ville de Mont-Royal est consciente des enjeux liés à la circulation, mais croit que les mesures de mitigation, l'utilisation du métro et du REM, ainsi que le changement des comportements des Montréalais en matière de mobilité amoindriront les impacts négatifs et maximiseront les impacts positifs. »
4. En ce qui concerne les actifs culturels et les salles de spectacles proposés par Royalmount, la Ville de Mont-Royal s'inscrit en faux quant aux craintes exprimées par les représentants du Quartier des spectacles de Montréal. Même avec une portée régionale, le Quartier des spectacles n'a pas le monopole de l'offre culturelle à Montréal. Les résidents des quartiers périphériques et des villes liées au sein de l'agglomération ont aussi le droit à des productions culturelles à proximité de leur lieu de résidence. D'ailleurs, Laval et Brossard l'ont bien compris. Cette notion de proximité est primordiale dans la croissance de l'achat du bien culturel par le consommateur. C'est donc une croissance du nombre de spectacles ou événements culturels *par personne* qui est envisageable avec un nouveau pôle culturel comme Royalmount. Contrairement à certaines idées véhiculées à tort, ce n'est pas un partage de la tarte qui est considéré, mais bien une augmentation et une diversification de l'offre totale à Montréal.
5. Quant aux impacts sur le commerce local et les artères traditionnelles, la Ville de Mont-Royal est d'avis que l'offre de Royalmount est plutôt complémentaire au centre-ville de Montréal et diffère amplement de ce que proposent, par exemple, la Plaza Saint-Hubert, le boulevard Saint-Laurent ou la rue Saint-Denis. Cette

« Les villes et leurs élus n'ont pas à choisir les gagnants d'une concurrence commerciale, c'est le consommateur et le citoyen qui feront ce choix. Mais surtout, les résidents de l'île de Montréal n'auront plus à se rendre à Laval ou à Brossard pour fréquenter ce genre de destination commerciale de nouvelle génération. »

même offre de Royalmount, par ailleurs, ne correspond en rien au créneau occupé par des commerces de proximité : on parle plutôt ici de commerces de niche, répondant à une clientèle en propre, prête à se déplacer. Certes, des centres commerciaux des environs devront composer avec un nouveau joueur majeur, mais cela s'inscrit dans une concurrence saine et souhaitable. Les villes et leurs élus n'ont pas à choisir les gagnants d'une concurrence commerciale, c'est le consommateur et le citoyen qui feront

ce choix. Mais surtout, les résidents de l'île de Montréal n'auront plus à se rendre à Laval ou à Brossard pour fréquenter ce genre de destination commerciale de nouvelle génération.

Recommandations

À la lumière de tout ce qui précède, nos recommandations peuvent être synthétisées au nombre de quatre. Ainsi, la Ville de Mont-Royal recommande :

- que la Commission reconnaisse les retombées positives du projet sur l'agglomération de Montréal, notamment les retombées économiques et fiscales ;
- que la Commission prenne note du certificat de conformité qui nous a été délivré, faisant foi de la correspondance parfaite du projet au Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal et au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal ;
- que la Commission reconnaisse l'importance, dans le succès du projet, de la passerelle devant relier le Royalmount au métro de la Savane ;
- que la Commission encourage activement et facilite pour les parties prenantes – arrondissements et villes limitrophes, ministère des Transports, Société de transport de Montréal – la mise en place de nouveaux services de transport actif et collectif dans le secteur du projet Royalmount.

Conclusion

La Ville de Mont-Royal est convaincue que l'agglomération de Montréal, à laquelle elle appartient avec fierté, portera un regard cartésien et pragmatique sur le projet. Les

impacts positifs d'un investissement de cette taille et de la création d'un nouveau pôle économique dépassent largement les enjeux liés à la circulation. Sans être négligeables, ces derniers peuvent très bien être minimisés par des mesures de mitigation performantes et contemporaines, sans compter que nous tendons tous, en tant que société, vers l'adoption de nouveaux comportements en matière de mobilité durable, une tendance qui ne fera que s'amplifier au fil des prochaines années.

L'agglomération de Montréal a la chance de concrétiser aujourd'hui une vision moderne et durable du développement commercial et économique. En tant que membre de cette agglomération, il nous semble important à Mont-Royal de travailler de concert afin que de tels projets puissent voir le jour, non pas à Toronto ou à l'étranger, ni même à Laval, Boisbriand ou Brossard, mais ici même, sur l'île de Montréal, au bénéfice de tous les Montréalais et Montréalaises.

Il va de soi que la Ville de Mont-Royal répond favorablement à ce projet.