

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Royalmount – Inauguration

Chronique du 9 septembre 2024

Le centre commercial se voulant de grand luxe, une destination de classe mondiale va-t'on jusqu'à dire, du niveau de Dubaï ou Singapour si l'on veut, a été inauguré jeudi dernier. L'urbaniste que je suis s'y est précipité dès cette première journée.

Le projet

L'image qui suit présente le concept du Royalmount, tel que voulu par son promoteur Carbonleo et conçu par la firme d'architecture et d'urbanisme Lemay.



Le projet fut dévoilé en 2015. Le promoteur évoquait alors l'érection d'un deuxième centre-ville, ce qui a soulevé l'ire de Luc Ferrandez, alors chef de l'Opposition officielle au conseil municipal, en plus d'être une source d'inquiétudes pour les commerçants du centre-ville. C'est moi, en tant que membre du Comité exécutif, qui avait la tâche de répondre à mon ami Luc. En substance :

« Quand un promoteur annonce un projet de 3 milliards de dollars (G\$), il manifeste sa confiance en l'avenir de Montréal. La réaction de l'autorité municipale ne doit pas être de rejeter son projet mais bien d'offrir sa collaboration dans le but d'en faire le meilleur projet possible pour Montréal ».

Depuis lors, le projet est passé à une fourchette comprise entre 7 et 10 G\$. On parle d'un centre commercial accueillant 170 enseignes, d'un ou plusieurs hôtels, d'édifices à

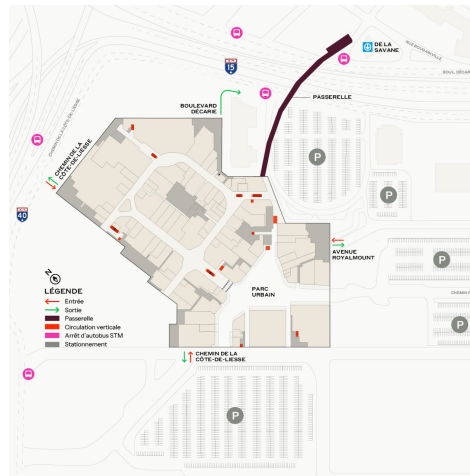
bureaux, d'une salle de spectacle potentiellement concurrente de Wilfrid Pelletier, d'un aquarium, d'un cinéplex, et quoi encore ! Sans oublier une bonne vingtaine de tours résidentielles devant compter de 5 000 à 7 000 logements.

La phase 1, qui fut inaugurée jeudi dernier, ne serait ainsi qu'un début.

La phase 1

Par comparaison à ce qu'annonce le concept d'ensemble, force est de constater que vue de l'extérieur, cette phase 1 ne paie pas de mine :

- Le centre commercial proprement dit ne se distingue pas de ce que l'on a vu 1 000 fois, à savoir un immeuble de faible hauteur occupant le milieu du site et entouré de milliers d'espaces de stationnement (officiellement 1 800 cases);



- Les immeubles à bureaux, ou autres fonctions, adjacents au centre commercial proprement dit, sont d'une extraordinaire banalité architecturale... aux antipodes de ce que l'on voit à Dubaï ou Singapour;
- La bonne surprise, le seul effet WOW ! de cette phase 1, c'est la passerelle. Elle nous accueille dès la sortie du métro. Un escalier roulant nous transporte au niveau supérieur. Les dimensions intérieures sont généreuses. On raconte qu'elle aurait coûté 50 M\$ au promoteur, ce qui m'apparaît plausible. En prime, quel plaisir d'observer, tout en bas, la congestion sur l'autoroute Décarie.



L'intérieur du centre commercial est indéniablement de grande qualité architecturale. C'est beaucoup plus raffiné que les Galeries d'Anjou ou Place Versailles, pour fixer les esprits. Trop raffiné, à mes yeux d'habitué aux déambulations dans les allées hyper encombrées d'un Dollarama. Bref, cette qualité de l'espace intérieur ne me touche pas.

Incertitude quant à la suite

Le Royalmount n'est pas situé à Montréal mais bien sur le territoire de Ville Mont-Royal, une municipalité défusionnée et donc seule maîtresse de son destin en matière d'urbanisme.

Ville Mont-Royal compte autour de 20 000 habitants... et entend bien en rester là. Au moment de l'annonce du Royalmount, le maire **Philippe Roy** a immédiatement fait savoir que jamais il n'autoriserait la construction de milliers de logements sur ce site. La position demeure la même chez l'actuel maire **Peter J. Malouf**.

Le droit de regard de la Ville de Montréal ne fut toujours limité qu'à la passerelle, laquelle, après bien des tergiversations, a par bonheur été construite. **Robert Beaudry**, responsable de l'urbanisme au Comité exécutif de la Ville, se désole qu'il n'y ait pas de logements au Royalmount : c'est tout le pouvoir qu'il a sur cet aspect du projet, s'en désoler.

Pas plus tard que mercredi dernier, j'expliquais comment le dossier se réglerait si Québec avait assumé ses responsabilités en matière de « voie rapide », façon ontarienne : Québec se substituerait à l'administration de Ville Mont-Royal et autoriserait la réalisation du volet habitation du Royalmount.

Reste à savoir quels impacts sur la réalisation des autres volets annoncés résulteraient de l'absence d'une population d'environ 10 000 personnes vivant sur place. Manifestement, le promoteur tient au volet habitation de son projet. Jusqu'à en faire la condition *sine qua non* à tout nouvel investissement ? L'avenir le dira.

TOD ou C&T-OD?

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a popularisé une compréhension ultra minimaliste du concept de **Transit Oriented Development**, le fameux TOD :

- Tout ce qui est construit à 1 km et moins d'un point d'accès à un mode structurant de transport collectif, métro, train de banlieue, REM, tramway, jusqu'au SRB.

À ce compte, le Royalmount serait un projet TOD. D'autant plus que le promoteur a construit une magnifique passerelle permettant de passer aisément du métro à son projet.

Cela dit, ce même promoteur a construit ledit projet au croisement de deux autoroutes et aménagé sur site des milliers d'espaces de stationnement. Du reste, il prévoit que 70 % de l'achalandage se fera par véhicules privés, 30 % par métro.

Au sens strict, un projet TOD ne devrait pas se limiter à faciliter l'accès par transport collectif mais également **DISSUADER l'accès par véhicules privés**. Comment ?

- Rien de plus facile : limiter drastiquement l'offre de stationnement;
- Ce qui serait un contresens pour qui a veillé à se localiser au croisement de deux autoroutes.

Concluons donc que le Royalmount n'est pas un **Transit Oriented Development**, mais bien un **Car & Transit Oriented Development**. De là ce laborieux acronyme **C&D-OD**.

Pôle urbain de deuxième rang

Faisons ici l'hypothèse que d'ici une quinzaine d'années, le projet Royalmount sera pleinement réalisé, c'est-à-dire qu'il aura pris la forme illustrée en première page de ce texte. J'entends les cris d'orfraie provenant de toutes parts :

- Les uns crieront à l'hyper densité, tout en dénonçant l'absence de logements sociaux;
- Les commerçants du centre-ville opineront que l'on veut leur mort;
- D'autres se plaindront de la baisse d'achalandage des équipements et lieux de culture concentrés au centre-ville;
- Et ainsi de suite.

J'ai souvent fait remarquer à cette antenne que Montréal demeure la métropole la plus unipolaire d'Amérique du Nord, c'est-à-dire que c'est ici que l'on rencontre la plus forte proportion de l'espace à bureau métropolitain concentré en un pôle unique, le centre-ville. Il en va de même pour les offres hôtelière et culturelle.

Jugeant cette situation incongrue, j'ai salué les décisions de Laval et Longueuil de se doter chacune d'un véritable centre-ville, d'autant que lesdits centre-ville correspondent chez les deux à une tête de ligne du métro. J'appuie également la volonté de la mairesse Assaad de doter Brossard d'un centre-ville, centré pour sa part sur la station Panama du REM.



Et sur l'île de Montréal, où trouve-t-on un véritable pôle de deuxième rang ? En autant que je sache, nulle part. Une comparaison avec Toronto s'impose ici. À 15 km du centre-ville, centré sur deux stations de métro, l'on y trouve le pôle North-York, illustré ci-contre.

N'est-ce pas que cela ressemble étrangement au projet Royalmount ?

S'il est conduit à terme, ce qui pour l'heure est loin d'être assuré, le Royalmount deviendra le premier véritable pôle de deuxième rang de Montréal. Ce qui n'est pas du tout excessif pour une île de Montréal qui tend vers les 2,5 millions d'habitants et une région métropolitaine qui tend elle-même vers les 5 millions.