

Mémoire présenté par

Paula Négron

Martin Gagnon

Simon Bastien

Kévin Bédard

Philippe Dubé

Bernard Guimond

Sarah-Maude Ippersiel-Guindon

dans le cadre des consultations publiques sur le
**Projet de développement d'un centre commercial
et d'espaces verts thématiques
sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel**

Office de consultation publique de Montréal

Déposé le 5 juin 2008

TABLE DES MATIÈRES

<u>LA RESPONSABILITÉ D'UN « GRAND PROJET »</u>	2
<u>CERTAINS FONDEMENTS DE LA FORME ACTUELLE DU PROJET</u>	3
DES IMPACTS COMMERCIAUX ÉVALUÉS PAR UNE ANALYSE D'IMPACT LIMITÉE	3
LES PRINCIPES DIRECTEURS DU PROJET ET L'ACCESSIBILITÉ AU SITE	5
LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES DU PROJET	7
LE CADRE NATUREL, DAVANTAGE ÉVOQUÉ QUE MIS EN VALEUR	8
<u>QUELQUES RECOMMANDATIONS POUR DEVENIR UN VÉRITABLE « GRAND PROJET »</u>	12
ASSURER L'ARRIMAGE AVEC LA STRUCTURE URBAINE DU QUARTIER SAINT-MICHEL	12
UNE VÉRITABLE PROMOTION DES TRANSPORTS ALTERNATIFS	16
S'ENGAGER DANS UNE VÉRITABLE MISE EN VALEUR DU PAYSAGE	18
Conservation du boisé no. 1	19
Implantation de stationnements étagés et reconfiguration des bâtiments	19
Aménagement de toits verts	20
Reconfiguration des bâtiments et conservation des vues	20
<u>QUE CONCLURE SUR LES FONDEMENTS DU PROJET</u>	22
<u>RÉFÉRENCES</u>	23

La responsabilité d'un « grand projet »

Le projet commercial présenté pour la carrière Saint-Michel est un des quatre grands projets prévus par la ville de Montréal dans son plan « Imaginer-Réaliser Montréal 2025 ». La ville considère que les projets inscrits dans cette catégorie doivent répondre à cinq critères¹ :

- « Générer des retombées économiques importantes.
- Exercer des effets positifs sur la qualité de vie des citoyens, l'environnement et la culture.
- Avoir un impact structurant sur la trame urbaine/ou agir comme effet de levier.
- Présenter une grande complexité et une grande sensibilité sur le plan politique ou sociétal et avoir un caractère pluridisciplinaire, impliquant fortement plusieurs services centraux et arrondissements.
- Impliquer des coûts pour la Ville qui sont généralement élevés et qui requièrent un apport soutenu de ressources. »

Les retombées en matière d'emplois et le fait de donner une nouvelle utilisation à ce vaste espace, ne sont pas suffisants pour faire de ce projet un grand projet, il faudra aussi qu'il joue un rôle majeur dans la revitalisation du quartier Saint-Michel, l'environnement et la culture. Pour cela, il faudra miser sur la restructuration d'un quartier fortement fragmenté au niveau physico-spatial et mettre de l'avant les atouts paysagers du site.

La forme que prend aujourd'hui le quartier Saint-Michel au nord de l'autoroute Métropolitaine est surtout attribuable à l'exploitation des carrières Miron (à l'ouest) et Saint-Michel (à l'est). Bien que ces carrières aient fourni de l'emploi aux habitants du quartier durant de nombreuses années, leur exploitation a aussi entraîné une séparation par rapport au quartier voisin (au nord de l'Autoroute Métropolitaine), ainsi qu'une fracture à l'intérieur même du quartier. Ainsi, l'emplacement de l'ancienne carrière Miron a rendu quasi impossible la continuité du tissu urbain entre le quartier Saint-Michel et l'arrondissement voisin d'Ahuntsic-Cartierville à l'ouest. De son côté, la carrière Saint-Michel a empêché les liens entre le secteur structuré autour du boulevard Saint-Michel (aussi connu comme le « secteur 67 ») et la partie est du quartier, organisée le long du boulevard Pie-IX, et ce, de la voie ferrée au nord, jusqu'à la rue Jarry au sud.

La structure urbaine du quartier Saint-Michel a aussi été fragilisée suite à la construction de l'autoroute Métropolitaine dans les années 1960. Cette infrastructure a littéralement coupé le quartier en deux, en plus de créer une barrière très peu perméable entre la partie ouest de l'arrondissement et

¹ Information tirée de la brochure informative de la Ville de Montréal *Imaginer- Réaliser Montréal 2025*. La gestion de projets.

l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville au nord. La construction de cette infrastructure a déchiré le tissu urbain existant du quartier Saint-Michel et avec sa voie de service, constitue, encore aujourd'hui, une barrière physique imposante, dont la traversée présente de nombreux risques au niveau de la sécurité. Cet effet de barrière est d'ailleurs accentué par la présence de nombreuses industries et bâtiments d'imposant gabarit qui se sont installés le long de Jarry et de l'autoroute. S'ajoutent à cet effet de barrière deux externalités environnementales majeures : la pollution sonore et atmosphérique.

La mise en valeur de ces deux carrières constitue donc une grande responsabilité pour les autorités de l'arrondissement, car les projets mis de l'avant doivent adopter des caractéristiques physico-spatiales qui ne fragilisent pas davantage le quartier. Au contraire, ces projets se doivent d'être structurants, c'est-à-dire, contribuer à l'organisation de l'espace urbain dans lequel ils s'inscrivent en misant sur un arrimage aux équipements collectifs et lieux publics majeurs. Même si en raison de leur taille, leur influence dépasse le quartier immédiat, ces projets ne peuvent être isolés de la structure urbaine du quartier où ils s'inscrivent, et ce, même s'ils sont au fond d'une carrière.

Le projet de réaménagement de l'ancienne carrière Miron constitue déjà un grand pas à ce niveau. Le Complexe environnemental Saint-Michel et le Centre d'expertise sur les matières résiduelles, sont en voie de devenir d'importantes références dans le domaine de la gestion des matières résiduelles dans le monde. Jumelés à la Cité des arts du Cirque et à la réalisation d'un parc presque aussi vaste que le Mont-Royal dans l'ancien site d'enfouissement, ces installations permettront la création d'un pôle environnemental, culturel et récréatif majeur pour la ville de Montréal. De plus, ces installations redonneront à la population de Saint-Michel, une raison d'être à nouveau fière de cette ancienne carrière.

Le projet de développement et de mise en valeur de l'ancienne carrière Saint-Michel doit donc démontrer, par les activités, l'architecture, l'aménagement des espaces publics et l'arrimage à la structure urbaine du quartier Saint-Michel, qu'il s'inscrit dans la foulée du projet de l'ancienne carrière Miron : jouer un rôle majeur dans la revitalisation du quartier Saint-Michel, tout en fournissant des espaces publics de qualité qui mettront de l'avant les atouts uniques du paysage de l'ancienne carrière.

Certains fondements de la forme actuelle du projet

Des impacts commerciaux évalués par une analyse d'impact limitée

Le projet est présenté comme une réponse à un besoin de commerces dans la zone de marché. L'analyse d'impact de Géocom s'affiche comme une étude de l'impact de l'arrivée du centre commercial sur les commerces concurrents. « *Le mandat visait à évaluer l'impact de la réalisation de ce projet sur la structure commerciale en place.* » (Géocom, 2007 : 1). C'est-à-dire plus précisément de « [...] *l'érosion probable des ventes de la structure commerciale actuelle pour chacune des grandes catégories de magasins impliquées dans ce projet [...]* » (Géocom, 2007 : 1).

Il s'agit donc de circonscrire le groupe de clients susceptibles de transférer une partie de leurs achats vers le projet (ci-après simplement nommés « clients »), d'évaluer l'ampleur de ces transferts et d'identifier les commerces qui seront affectés. Pour ce faire, Géocom circonscrit tout d'abord géographiquement les clients dans une zone de marché qui « [...] *représente le territoire à l'intérieur duquel le projet proposé puisera la majorité de sa clientèle.* » (Géocom, 2007 : 9). Elle évalue les dépenses de ces clients en 2007 à 3,6 milliards \$ (Géocom, 2007 : 28) dont « [...] *1,8 milliard \$ est destiné aux établissements de la zone de marché et 1,5 milliard \$, à ceux de l'extérieur.* » (Géocom, 2007 : 36).

Géocom évalue ensuite les transferts, qui correspondent aux ventes anticipées du projet, à 292,5 millions \$ dont 260,9 million \$ « [...] *attribuables aux résidents de la zone de marché, c'est-à-dire la source réelle des impacts, [...]* » (Géocom, 2007 : 45). Il est bien sûr impensable de tenter d'évaluer l'érosion des ventes due aux transferts des clients résidant hors de la zone de marché mais nous ne comprenons pas pourquoi l'érosion découlant de transferts de 31,6 millions \$ ne serait pas une source réelle d'impact. Plus « grave », dans la suite de son étude Géocom n'évalue les impacts—l'érosion des ventes—que pour les commerces qui sont situés dans la zone de marché. Géocom chiffre les transferts provenant des magasins hors de la zone de marché du projet à plus de 140,3 millions \$ (voir Tableau 1 ci-dessous), auquel s'ajoutent un montant indéterminé pour les secteurs de la restauration et de la pharmacie. Au final, l'arrivée du projet représente donc plus de 140 millions \$ de ventes perdues pour les commerces situés à l'extérieur de la zone de marché, soit plus de la moitié des 260,9 millions \$ de ventes perdues auprès des clients.

Tableau 1 - Transferts de ventes (secteurs chiffrés dans les pages 46 à 67 de l'étude)

Secteur commercial	Transferts totaux	Transferts des magasins hors de la zone de marché	Part
Marchandises diverses	72 000 000 \$	63 075 000 \$	88%
Rénovation et quincailleries	28 900 000 \$	23 300 000 \$	81%
Biens modes	38 300 000 \$	25 500 000 \$	67%
Alimentation	38 000 000 \$	2 600 000 \$	7%
Électronique, électroménagers, ordinateurs et logiciels	25 700 000 \$	18 200 000 \$	71%
Articles et de vêtements de sports	10 200 000 \$	7 650 000 \$ ²	75%
Total	213 100 000 \$	140 325 000 \$	66%

Puisque les transferts provenant des magasins hors de la zone de marché s'avèrent majoritaires, il nous apparaît difficile de justifier que les autorités municipales ne devraient y voir aucun impact. Géocom semble motiver ce désintérêt en « illégitimisant » ces impacts par le qualificatif de *fuites commerciales* :

² Suivant l'hypothèse de Géocom (2007 : 64), ce montant est estimé à 75% des ventes dans la zone de marché.

« Les fuites commerciales représentent les dépenses des résidents d'une zone qui sont destinées aux établissements de l'extérieur de la zone. Dans le cadre de cette étude, les fuites commerciales forment les achats effectués à l'extérieur de la zone de marché : dans les secteurs Henri-Bourassa, Renaude-Lapointe, Galeries d'Anjou, Versailles, centre-ville, Acadie-Rockland, etc. » (Géocom, 2007 : 32).

Comment justifier de discriminer l'étude des impacts sur les commerces sur la base d'une zone qui n'est rien d'autre que l'aire de marché du projet, et qui exclut les principaux concurrents du projet? Cela est d'autant plus ironique que les fuites dont on parle n'existaient pas jusqu'à ce que le projet de centre commercial soit suffisamment avancé pour que l'on puisse en délimiter la zone de marché. Par ailleurs, on ne peut évaluer l'impact du projet sans prendre en considération les impacts sur les autres surfaces commerciales de même type de la ville, puisque en tant que « grand projet », les impacts doivent être évalués pour les autres arrondissements.

Les principes directeurs du projet et l'accessibilité au site

Le projet de Smart Centres met de l'avant différentes lignes directrices se traduisant par des interventions inscrites au plan d'aménagement. Ces dernières reprennent un certain nombre de principes de développement durable qui privilégient l'utilisation des transports alternatifs à l'automobile en solo. Ainsi, selon la stratégie et les principes directeurs retenus dans son plan de gestion des déplacements, le promoteur désire mettre en place un cadre d'aménagement minimisant l'utilisation de l'auto, répondant par le fait même, à première vue, au plan de transport de la Ville de Montréal (Mobiligo et CIMA, 2008 : 3).

Le projet de Smart Centres est un centre commercial de type *power center*, comme on en retrouve en périphérie des quartiers centraux. Une des caractéristiques de ce type de développement est son emplacement au croisement d'autoroutes, ce qui permet d'accroître considérablement l'accessibilité automobile et sa visibilité. La présence d'accès directs à des infrastructures autoroutières étend le pouvoir d'attraction des *power centers*. Dans le cas qui nous intéresse, le *power center* se localise dans un milieu urbain central à densité élevée, mais reproduit le même modèle d'établissement que les centres en zone de faible densité, faisant fi du contexte d'insertion.

Effectivement, les principaux accès motorisés au projet de Smart Centres se localisent dans le secteur de l'intersection de la rue Jarry et du boulevard Saint-Michel, là où autrefois était le cœur villageois de Saint-Michel. Or, le boulevard Saint-Michel a toujours constitué le chemin principal pour accéder au territoire aujourd'hui occupé par le quartier Saint-Michel. Le boulevard est aujourd'hui l'artère commerciale locale la plus importante du quartier, notamment pour les habitants « du secteur 67 », situé entre les deux carrières. La forme prise par la croissance et la structure urbaine du quartier a fait en sorte que le boulevard Saint-Michel est la seule voie pouvant assumer un tel rôle. Il joue aussi le rôle d'unique voie d'entrée et de sortie du dit secteur et accueille plusieurs types de commerces et institutions participant à la dynamique sociale et de consommation. L'ajout d'une circulation véhiculaire supplémentaire de provenance régionale aura nécessairement des impacts en termes de congestion, de

bruit, de pollution et de sécurité. La dynamique urbaine actuelle pourrait être déstabilisée par l'augmentation de l'achalandage automobile ce qui n'est pas sans conséquence pour les résidents du secteur et la saturation d'un transport collectif qui devra être adapté pour répondre à la nouvelle demande.

Dans la même optique, l'accès depuis la rue Jarry, via la 17e avenue, augmentera la circulation sur cette voie, qui a passablement pâti depuis quelques dizaines d'années. Elle subit les pressions de l'autoroute Métropolitaine, qui a favorisé l'implantation d'industries et de commerces régionaux. Les petits commerces locaux se font de plus en plus rares, le visage de la rue se transforme et joue ainsi de moins en moins un rôle à l'échelle du quartier. Pourtant, il s'agit du lien privilégié entre les secteurs situés à l'est et à l'ouest de la carrière Saint-Michel. Considérant ces faits, la ville a déjà manifesté, via son plan d'urbanisme, son intérêt pour un projet de revitalisation de la rue Jarry (voir figure 1). Ainsi, dans la synthèse des orientations pan-montréalaises pour l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, le Plan d'urbanisme prévoit favoriser la qualité des milieux de vie en misant sur le soutien à la vitalité commerciale aux alentours de l'intersection du boulevard Saint-Michel et de la rue Jarry. L'arrivée d'une circulation de nature régionale en raison de l'emplacement de l'accès au site constituera un handicap à cette revitalisation.



Figure 1. Publicité du projet d'aménagement pour la rue Jarry.

La stratégie de gestion de la demande de transport présentée par le promoteur « vise principalement à réduire l'utilisation de l'automobile en solo et à maximiser l'utilisation des modes de transport alternatifs, tels que le transport en commun, le covoiturage, la marche et le vélo » (Mobiligo et CIMA, 2008 : 3). Les programmes de promotion du transport alternatif mentionnés dans le plan semblent plutôt intéressants, mais il faut toutefois les concrétiser afin qu'ils ne deviennent pas des vœux pieux. Si on désire influencer réellement les différentes clientèles pour les amener à prendre le transport collectif, il importe, en premier lieu, de réaliser des aménagements qui favorisent le transport actif plutôt que l'automobile. Or,

le concept d'aménagement semble clairement être établi en fonction de l'automobile, auquel on aurait greffé une navette reliant le site à la station de métro Saint-Michel, comme seule action concrète pour favoriser l'accessibilité par des modes alternatifs à l'automobile.

Les caractéristiques morphologiques du projet

Même si le promoteur affirme vouloir favoriser le transport collectif, le vélo et la marche (Mobiligo et CIMA, 2008 : 5-6), quatre caractéristiques physico-spatiales présentées dans le concept d'aménagement reflètent clairement une organisation exclusivement en fonction de l'automobile, contraignant l'accessibilité à l'intérieur du site pour les autres usagers (piétons, cyclistes).

- **Un seul axe relie les différentes zones du centre commercial aux accès.** Les accès au site à partir de Pie-IX (2 accès), de Jarry (1 accès) et de Saint-Michel (1 accès) rejoignent tous la même voie centrale (que le promoteur appelle « boulevard interne »). Seul l'accès par l'ascenseur proposé dans le parc George-Vernot offre une alternative pour les piétons. Toutefois, une fois arrivé dans le deuxième palier, le piéton devra traverser le stationnement pour se rendre aux magasins, ce qui favorise plutôt l'automobile.
- **De vastes espaces vides entre les bâtiments.** Cette structure permet d'aménager un maximum de stationnement véhiculaire aux pourtours des immeubles, ce qui aggrave la situation des piétons. Étant donné qu'il n'y a pas de lien piéton prévu entre les divers édifices du centre commercial, les piétons devront traverser à chaque fois les espaces de circulation véhiculaire pour aller d'un commerce à un autre. Cela ne fera que favoriser un comportement néfaste souvent constaté dans les centres commerciaux de type *power center* : la nécessité de se déplacer en automobile à l'intérieur même du centre commercial pour aller d'un commerce à l'autre.
- **Une offre de stationnement surabondante.** Même si le promoteur affirme faire un effort en diminuant l'offre de stationnement, selon les standards du manuel Parking³, l'aménagement de places de stationnement exclusivement au sol augmente significativement la superficie accaparée et par conséquent les distances à parcourir pour les piétons. À cela s'ajoute le problème de la formation d'îlots de chaleur inhérent à de grandes surfaces asphaltées. Or, de nouveaux standards en matière de stationnement ont été introduits en 1999 par le International Council of Shopping Centres (ICSC) et le Urban Land Institute (ULI) :

« Les nouvelles normes de design recommandées sont de 4.5 espaces par 1000 pieds carrés pour les centres plus grands que 600,000 pieds carrés, un ratio de 4.0 à 4.5 pour les centres de 400,000 à 600,000 pieds carrés et de 4.0 pour les centres inférieurs à 400,000 pieds carrés. » (Bond, 2002)

Si certaines journées de l'année concentrent un achalandage exceptionnel, des études de suivi dans divers centres commerciaux ont montré que suite à la diminution du ratio d'espaces de

³ Robert A. Weant et Herbert S. Levinson (1990) *Parking*. ENO foundation transportation.

stationnement disponibles, « *les clients avaient espacé leurs visites pendant la période de Noël afin de mieux utiliser les espaces offerts* » (Bond, 2002). Bref la demande peut s'adapter à une nouvelle forme d'offre. Ainsi, le ratio proposé par le promoteur de 4,0 cases de stationnement par 1000 pieds carrés de surface commerciale n'apparaît que légèrement inférieur aux plus récents standards en matière de gestion de la demande de stationnement et ne constitue donc pas un changement majeur dans la gestion de la demande de transport.

- **Les façades principales des bâtiments sont orientées vers les stationnements.** Cela pose un problème majeur d'accessibilité aux bâtiments pour toute personne se déplaçant à pied ou à vélo, car l'absence d'aménagement pour la circulation des piétons leur impose de traverser une mare de stationnement à chaque fois. Ceci affecte aussi les automobilistes, car une fois leur voiture stationnée, il leur faudra atteindre l'accès au magasin à pied, à travers le stationnement. Même lorsque les personnes arrivent en transport en commun par la voie centrale, une fois descendues de l'autobus elles arriveront par l'arrière des bâtiments, et non pas par l'avant. On peut se questionner sur les conditions d'accessibilité durant l'hiver, une fois la neige tombée.

Le cadre naturel, davantage évoqué que mis en valeur

Le projet proposé par Smart Centres s'insérera dans un site doté d'un paysage unique. La Ville de Montréal, décrit le site comme suit :

« Le terrain convoité est situé entre le boulevard Saint-Michel et le boulevard Pie-IX, au nord de la rue Jarry, dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Il occupe la portion non utilisée de la carrière Saint-Michel, soit un espace d'environ 370 000 mètres carrés (4 millions de pieds carrés), ce qui constitue 40% de la superficie totale de la carrière. Le reste de la carrière continuera à être utilisé comme dépôt à neige. Le site choisi et le concept proposé comportent un défi technique et urbain particulier parce qu'il est envisagé de construire le complexe commercial sur différents paliers, ceux-ci étant inférieurs au niveau du sol des terrains entourant la carrière. »⁴

Outre cette description qui traite davantage à la superficie du site, que de ses caractéristiques naturelles, la carrière Saint-Michel offre présentement un potentiel paysager impressionnant (voir photo 1). La spécificité de ce site vient du fait qu'il est situé en milieu urbain dense et qu'il offre présentement d'importants atouts sur les plans paysager, environnemental et pédagogique. Il s'agit d'un site exceptionnel, monumental, qui peut rappeler un peu une vallée entre deux collines, qui mérite que l'on s'y attarde de manière détaillée en réfléchissant soigneusement aux diverses opportunités qu'il peut présenter pour Montréal.

⁴ Ville de Montréal – Montréal 2025 – Carrière Saint-Michel, *Imaginer – Réaliser MONTRÉAL 2025*, Page consultée le 1^{er} juin 2008, En Ligne,

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3256,6387650&_dad=portal&_schema=PORTAL



Photo 1. Chaque palier de la carrière offre un paysage saisissant qu'il faut mettre en valeur.

Le promoteur et les experts auxquels il s'est référé pour analyser l'environnement de la carrière, ont fractionné le paysage en différentes parties : le boisé, la géologie, les bâtiments existants, la valeur archéologique du site. De plus, il réduit son regard sur cet environnement à la seule valeur écologique (rareté et noblesse des espèces végétales), une valeur jugée faible (Groupe SM International, 2008 : 8) à laquelle pourraient prétendre de nombreux parcs de l'île de Montréal. C'est ainsi que le boisé situé à l'ouest de la carrière (boisé 1 dans le rapport) est voué à disparaître sous un stationnement puisqu'il n'a pas de « valeur écologique » aux yeux des experts et des promoteurs. Or, c'est plutôt à l'aune de la valeur paysagère qu'il faut juger ce site. Ce boisé, considéré comme un élément d'un tout, plutôt que comme un élément isolé, participe fortement du paysage naturel qu'offre la carrière. Les parois rocheuses et la végétation présentes font partie du paysage et conjointement ont une valeur qui dépasse la somme des parties. Contrairement à de petits arbres fraîchement plantés, ce boisé, déjà présent sur le site, serait immédiatement efficace pour diminuer l'effet d'îlot de chaleur causé par un vaste stationnement. Dans le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement, l'article 30 exige du promoteur une plantation d'arbres à grand déploiement afin de diminuer l'effet d'îlot de chaleur engendré par un stationnement. Cependant, les arbres ont poussé là où ils pouvaient sur le site, soit là où il y a des remblais, la nature du sol de la carrière rend difficile la plantation d'arbres à grand déploiement. Ainsi, on peut se demander comment le promoteur compte-t-il planter des arbres à grand déploiement sur un sol rocailleux qui jusqu'à présent n'a pas permis la croissance d'arbres.

Le promoteur met de l'avant le fait qu'il veut mettre en valeur les parois rocheuses, partie intégrante du paysage de la carrière, en aménageant une passerelle piétonne en prolongation du palier 2 et qui se prolongerait au dessus du palier 3. D'un côté, les piétons observeraient les parois et des plaques explicatives seraient disposées ici et là sur le parcours afin d'offrir des renseignements sur les activités de

la carrière et sur les types de roches présentes. Le promoteur n'a pas précisé le nombre de plaques, ni leur emplacement, ni leur contenu précis, ce qui nous laisse croire qu'aucune réflexion en profondeur n'a été menée à ce sujet. De l'autre côté de la passerelle, les piétons auraient vue sur un vaste stationnement et des commerces, et un peu plus loin, sur le dépôt à neige. Dans son plan concept, le promoteur indique des espaces verts tout au long de la partie est de la carrière. Or, l'espace se trouvant juste au nord de la rue Robert correspond à une chute à neige, laquelle s'accumule jusqu'au printemps (voir photo 2). Comment le promoteur peut-il prétendre que des arbres (à grand déploiement en plus) pourront pousser dans ce secteur, alors que la neige est encore présente sur le site au mois de mai?



Photo 2. Vue du dépôt à neige au nord de l'accès par la rue Robert (gauche). On voit que le cumul dépasse le quai de la chute à neige, là où le promoteur prévoit une végétation abondante.



Figure 2. Section du plan d'aménagement d'ensemble.
(Source : DCYSM Architectes (2008).
Carrière Saint-Michel. Quartier Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Concept)

Ni le promoteur, ni les experts n'ont pris soin d'analyser les endroits du site où les vues seraient les plus intéressantes. Sans cette analyse, ils n'ont pu réaliser qu'un stationnement et des toits de bâtiments ne constituent pas un paysage attrayant, que l'aménagement proposé dans le site dégradera le paysage

actuel de la carrière et que la présence de végétation sera limitée par les caractéristiques du sol. Certes, l'Arrondissement a émis le souhait d'y voir des bâtiments dont l'architecture sera soignée dans une optique de développement durable et d'efficacité énergétique, mais il aurait été intéressant d'inclure cette réflexion au sein de normes facilitant la prise de décision tant pour le promoteur que pour le conseil chargé de l'analyse du projet et misant sur les toits verts comme éléments pouvant favoriser la conservation des vues d'intérêt. La vue la plus intéressante dans la carrière est la vue sur le palier 3 à partir du palier 2. La dénivellation est de 40 mètres entre ces 2 paliers. Les toits des bâtiments deviennent donc leur 5^e façade et doivent recevoir un traitement équivalent à l'importance de leur exposition aux yeux des visiteurs du site. Le promoteur n'a cependant rien proposé pour améliorer l'apparence des toits et rien dans la réglementation prévue par la ville ne laisse envisager la nécessité d'un tel aménagement. Or, les toits verts seraient une solution à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur en plus d'offrir une vue nettement plus intéressante.

Ironiquement, divers documents déposés par le promoteur font référence à un « *développement à vocation commerciale avec espaces verts thématiques dans la carrière Saint-Michel* ». Les termes « espaces verts thématiques » n'ont jamais été définis, leur forme n'a pas été précisée, et leur emplacement jamais précisé non plus. Il y a un espace public sur le palier 2 mais il n'est même pas possible de savoir ce qui s'y trouve et pourquoi il est situé au milieu d'un stationnement. Encore une fois, le promoteur et les experts n'ont pas fait d'analyse du paysage de la carrière à partir de ce palier et n'ont pas cherché à le mettre en valeur. Ce n'est sûrement pas au milieu d'un stationnement qu'il sera possible de contempler le paysage de la carrière. Pourtant, ces espaces verts seraient partie intégrante du paysage de la carrière et favoriseraient la diminution de l'effet d'îlot de chaleur. Lorsqu'on observe le plan d'ensemble proposé par le promoteur, il est possible de constater qu'il y a très peu de véritables espaces verts. En fait, on indique que « *les espaces publics et les espaces verts compteront pour +/- 15% de la superficie totale du développement. Ceci inclus [sic] des zones récréatives, des allées piétonnières, des pistes cyclables etc. Les circulations piétonnières et cyclistes seront intégrées à l'intérieur du site.* » (BLOUIN TARDIF, 2008 : 7). Ce regroupement d'espaces publics et d'espaces verts reflète le manque d'engagement du promoteur dans le développement d'espaces verts, même si le promoteur affirme : « *il y a une place absolument prépondérante qui est faite aux espaces verts* »⁵.

⁵ Office de consultation publique de Montréal. *Transcriptions de la séance d'information du 20 mai 2008*. Première partie, volume 1, page 9.

Quelques recommandations pour devenir un véritable « grand projet »

Assurer l'arrimage avec la structure urbaine du quartier Saint-Michel

Plusieurs éléments nous permettent d'affirmer que lors de l'élaboration du concept d'aménagement on n'a pas pris en considération les caractéristiques de la structure urbaine du quartier Saint-Michel. Par conséquent, le projet dans sa forme actuelle ne peut avoir d'effet structurant sur la trame urbaine, ni être le levier que l'on est en droit d'attendre d'un grand projet. Pour cela, les liens du projet avec l'extérieur doivent être cohérents au niveau urbain, ils doivent permettre l'arrimage entre les points d'accès au centre commercial proposé et les principaux éléments de la structure urbaine du quartier Saint-Michel. Ils constituent les articulations du site avec le quartier, et par conséquent constituent des lieux privilégiés dans l'espace ainsi formé et reformé.

Les accès proposés actuellement pour le site se trouvent sur trois axes : Pie-IX, Jarry, en passant par la 17^e avenue, et Saint-Michel, à partir du prolongement proposé de la rue d'Hérelle. L'ensemble des voies d'accès permet le passage par automobile, à pied et à vélo. Or, comme nous le verrons ci-après, un tel amalgame n'est pas raisonnablement envisageable lorsqu'on prend en considération les caractéristiques des trois principaux axes qui composent la structure urbaine du quartier.

Le boulevard Saint-Michel traverse le quartier en plein cœur. Historiquement le chemin principal pour parvenir au village de Saint-Michel, il est aujourd'hui l'artère commerciale la plus importante pour le quartier, puisque c'est la seule voie pouvant assumer ce rôle pour les habitants du « secteur 67 », situé entre les deux carrières. L'absence d'une voie importante est-ouest dans le secteur est directement en lien avec la présence des deux anciennes carrières; cela fait en sorte que le boulevard Saint-Michel remplit des fonctions semblables à celles des traditionnelles voies commerciales est-ouest montréalaises. Qui plus est, les commerces ayant pignon sur le boulevard Saint-Michel répondent principalement aux besoins de la population locale en terme de consommation. Le volume de circulation n'y est pas encore excessivement lourd, et le camionnage est moins présent sur cette voie, que sur le boulevard Pie-IX. La proximité du boulevard Métropolitain constitue toutefois une « trappe » dont les débordements accentuent la lourdeur de la circulation à ses abords.

La rue Jarry, ancienne côte Saint-Michel, a joué un rôle majeur dans le développement du quartier Saint-Michel : il s'agissait, avec le boulevard Saint-Michel (ancienne montée Saint-Michel), de la seule voie donnant accès au secteur. Les premiers commerces et industries, notamment en lien avec les carrières, s'y sont implantés, et son effervescence était à son paroxysme aux alentours du milieu du siècle dernier lorsque plusieurs institutions s'y sont aussi installées. Avec l'arrivée de l'autoroute Métropolitaine, le visage de la rue Jarry s'est transformé. La présence d'une telle infrastructure a réorienté l'utilisation du sol dans ses alentours. Situées à proximité de la voie rapide, des industries à caractère régional se sont implantées dans le nouveau secteur industriel bordé par la rue Jarry. Par ailleurs, la logique métropolitaine s'est emparée de cet axe, qui accueille régulièrement un flot de déplacements de transit débordant de l'autoroute Métropolitaine. Les petits commerces locaux se font rares, à l'exception du

croisement avec le boulevard Saint-Michel, et les industries gagnent depuis plusieurs années du terrain, ce qui entraîne de plus en plus une forte présence de camionnage.

Le projet du promoteur propose un accès à partir de la rue Jarry, en lien avec la 17^e avenue. Dans divers plans de la documentation présentée par le promoteur, cet accès est prévu pour tous les modes de déplacement : en automobile, à pied, en transport en commun et à vélo⁶. Or, comme nous l'avons indiqué plus haut, la rue Jarry montre présentement un changement important dans les utilisations du sol, délaissant peu à peu les activités résidentielles et institutionnelles pour s'orienter davantage vers les activités industrielles et commerciales de grand gabarit. Inciter piétons et cyclistes à circuler sur la 17^e avenue risque de créer de nombreux problèmes de sécurité, puisqu'il s'agit d'une zone avec des sorties de camions. D'un autre côté, cette rue est souvent empruntée par les automobiles en provenance du boulevard Pie-IX, comme voie de contournement pour éviter la congestion au coin de Pie-IX et Jarry. La circulation à pied ou à vélo est donc totalement déconseillée.

Nous avons mentionné que les activités industrielles et commerciales lourdes le long de Jarry diminuaient au fur et à mesure qu'on se rapprochait du boulevard Saint-Michel. Nous pensons qu'il serait plus sécuritaire d'aménager un accès pour les piétons et les vélos le long de l'avenue Joseph Guibord, qui établit la limite est de l'îlot où se trouve le nouveau bâtiment commercial du Pharmaprix. Cet accès, sur une rue beaucoup plus calme et sécuritaire, pourrait aussi rejoindre l'accès principal au site, proposé dans l'axe de la rue Hérelle.

Pour sa part, le boulevard Pie-IX se caractérise par sa portée qui s'étend du boulevard Notre-Dame au sud jusqu'à la ville de Laval, au nord, reliant ainsi, en plus de nombreux arrondissements de Montréal, des secteurs sur l'île de Laval. Le boulevard Pie-IX rejoint aussi un réseau d'autoroutes au nord de l'île de Montréal, avec la 25 et la 440, tout en desservant des bâtiments et des institutions d'importance majeure, tels le port de Montréal, le stade Olympique, le Jardin Botanique et le vaste quartier industriel dans Saint-Michel. On y retrouve donc une importante circulation de transit en plus d'une présence marquée de camionnage, accentuée par la présence de nombreuses industries et commerces de grande surface dans sa partie ouest. La vitesse de déplacement y est rapide, lorsque la voie n'est pas congestionnée, particulièrement à la hauteur du quartier Saint-Michel. Le boulevard Pie-IX est la seule voie d'importance permettant d'entrer ou de sortir du secteur nord-est de Saint-Michel et agit en tant que rue collectrice pour le quartier, assumant un flux de circulation important pour les résidents. Quelques commerces locaux s'y sont tout de même implantés, plutôt par manque d'alternative, étant donné la nature de la voie. La voie en question joue donc, un double rôle, soit celui d'artère commerciale locale pour la partie est du quartier et de voie de transit régionale. Néanmoins, par son importance et son intensité, le second rôle l'emporte nettement sur le premier.

Le projet du promoteur prévoit deux accès vers le site à partir du boulevard Pie-IX : un le long de la rue Jean-Rivard qui permettrait l'accès en automobile, à pied et à vélo, et un deuxième, qui emprunterait le

⁶ SmartCentres. *Étude d'impact sur les déplacements – Carrière Saint-Michel*. Présentation du 21 mai 2008, Office de consultation publique de Montréal.

boulevard Robert, pour ensuite descendre le long d'une petite côte, pour rejoindre la voie centrale. Les activités qu'on trouve à l'ouest du boulevard Pie-IX sont des activités qui amènent beaucoup de camionnage dans les rues adjacentes aux édifices, particulièrement le long de la rue Jean-Rivard, où on trouve quatre sorties de camions. Bien que la création d'un lien cyclable vers le réseau qui se trouve à Saint-Léonard soit une bonne initiative, inciter les cyclistes à circuler dans un tel environnement durant environ 500 mètres constitue à nos yeux un risque inutile. Le lien vers le réseau de Saint-Léonard pourrait continuer à être assuré par un lien à partir du boulevard Robert, parcourant une plus faible distance (environ 200 mètres) avant de rejoindre le boulevard Pie-IX.

En raison de son importance dans la structure du quartier, le boulevard Saint-Michel constitue un axe privilégié pour assurer des liens avec le projet de centre commercial. D'ailleurs, le concept proposé prévoit déjà le prolongement de la rue d'Hérelle, au nord de la rue Jarry, assurant ainsi l'accès principal au site par divers modes : transport collectif, vélo, automobile, à pied. Un deuxième accès, pour les piétons, est proposé à partir de l'ascenseur qui sera installé dans le parc George-Vernot. Toutefois, nous pensons qu'un accès supplémentaire à partir de la rue Émile-Journault est requis pour **quatre** raisons.

En premier lieu, une entrée supplémentaire au site permettrait de proposer un meilleur accès à une plus grande partie du quartier, puisque l'accès à partir du parc George-Vernot ne se trouve qu'à environ un tiers de la distance entre la rue Jarry et la limite nord du quartier. Un accès supplémentaire à partir de la rue Émile-Journault conférerait aux citoyens habitant la partie nord du secteur, organisée autour du boulevard Saint-Michel, des conditions d'accès au site semblables à celles des gens habitant plus au sud.

Deuxièmement, la rue Émile-Journault constitue une des rares rues est-ouest du secteur à disposer de commerces de proximité, d'institutions et d'espaces récréatifs, ce qui confirme son importance dans l'organisation et la vitalité du quartier. Un accès à partir de cette rue viendrait renforcer son rôle dans la structure du quartier.

En troisième lieu, la rue Émile-Journault permet actuellement un lien direct avec la piste cyclable du Complexe environnemental Saint-Michel, contrairement au lien proposé par le promoteur⁷ à partir de la rue d'Hérelle, qui se bute à un énorme garage du transport adapté de la Société de transport de Montréal. Le Plan directeur d'aménagement du complexe environnemental Saint-Michel (CESM) dans l'ancienne carrière Miron prévoit déjà un axe majeur à travers le futur parc, dans le prolongement de la rue Émile-Journault⁸ (voir ligne en rouge sur la figure 3). Ainsi, cette rue donnera accès au futur parc à partir de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. L'installation d'un accès au projet de centre commercial à partir de la rue Émile-Journault renforcerait la cohérence entre les deux projets.

⁷ SmartCentres. *Étude d'impact sur les déplacements – Carrière Saint-Michel*. Présentation du 21 mai 2008, Office de consultation publique de Montréal.

⁸ Ville de Montréal. Révision du plan directeur du Complexe environnemental Saint-Michel, septembre 2001. <http://www.tohu.ca/fr/CESM/>, site consulté le 1^{er} juin 2008.



Plan directeur
COMPLEXE ENVIRONNEMENTAL DE SAINT-MICHEL

Montréal 
Mission de plus de 300 ans
 Un d'urbanisme, un plan de transport
 Un d'urbanisme, un plan de transport
 Un d'urbanisme, un plan de transport
 Un d'urbanisme, un plan de transport

Figure 3. Plan directeur, CESM.

Finalement, bien que le projet comporte plusieurs points de contact avec la trame de rue du quartier, les deux paliers inférieurs—la quasi-totalité du site—ne sont drainés que par une seule voie, le boulevard interne. Le projet ne comporte donc pour l’essentiel qu’une seule issue pour les véhicules, jusqu’à l’intersection avec le prolongement de la rue Robert (la voie d’urgence). La voie d’urgence n’étant rien d’autre que la voie la plus à l’est de la chaussée du boulevard, elle est vulnérable à tout incident se produisant sur ce boulevard en amont de l’intersection précitée. Il est tout à fait envisageable qu’un accident routier survienne en amont de la jonction entre le chemin d’urgence et la voie principale. Le cas échéant, en posant les hypothèses suivantes :

- l’accident survient à un moment de fort achalandage estival;
- 2800 des 3200 places de stationnement annoncées sont occupées (2800 véhicules);
- il y a en moyenne 2 personnes par véhicule (2800 véhicules x 2 = 5600 personnes);
- 8% de clients supplémentaires sont venus en transport alternatif (5600 + 8% = 6048 personnes);
- l’accident implique un semi remorque renversé en travers de la chaussée, ou un carambolage, ou un camion de carburant ayant pris feu, ce qui bloque totalement le passage.

Il en résulterait que :

- 1) aucun véhicule d'urgence ne peut accéder aux second et troisième paliers;
- 2) les 2880 véhicules stationnés sont bloqués sur le site;
- 3) les 6048 personnes présentes n'ont pour seule issue que l'ascenseur. Le promoteur n'a pas précisé la nature de cet équipement, mais en supposant une énorme capacité de 1500 personnes à l'heure (le plus puissant ascenseur de la tour Eiffel à une capacité de 920 personnes à l'heure sur 115 mètres), il faut plus de 4 heures pour évacuer le site ($6048 / 1500 = 4$ heures), sans compter qu'une majorité de clients doivent passer du troisième au second palier pour atteindre l'ascenseur.

Il est donc indispensable d'augmenter le nombre d'accès au site du côté ouest, afin de faciliter l'évacuation des personnes se trouvant au fond de la carrière, advenant un incident majeur sur le boulevard interne. Dans la même lignée, les interventions du promoteur devraient, en plus de favoriser la durabilité des interventions d'aménagement, faire en sorte de diminuer les impacts émanant de l'achalandage additionnel en termes de véhicules qu'engendrera le nouveau projet. La circulation aurait ainsi intérêt à être canalisée sur les axes de transport plus lourds permettant de sortir du quartier, où l'augmentation du nombre de voitures pourra être absorbée. Cela diminuerait les impacts sur les rues plus locales, où des services de proximité sont offerts à la population résidante du quartier.

Une véritable promotion des transports alternatifs

L'implantation d'une ligne d'autobus pénétrante, reliant le centre commercial à la station de métro, a pour objectif principal de desservir le centre commercial. En effet, on y compte trois arrêts à l'intérieur de la carrière et une à l'intersection de Saint-Michel. Or, considérant l'entente établie avec Smart Centres qui voit à l'implantation et la mise en service du circuit pour les trois premières années⁹, il serait intéressant que Smart Centres s'implique davantage à moyen et long termes. Par exemple, des ententes de partenariat entre la STM et Trans-Canada –ligne 71– ainsi que Bombardier Aéronautique –ligne 174–, font en sorte qu'une partie des frais d'exploitation de ces lignes d'autobus est assurée par les entreprises privées afin d'en rentabiliser l'exploitation et d'offrir un service aux travailleurs. Ainsi, la Société de transport de Montréal (STM) n'aurait pas à assurer l'ensemble des frais reliés au nouveau circuit desservant essentiellement un agglomérat d'entreprises privées. Il pourrait être question, comme dans les référents mentionnés, d'une norme de performance d'un minimum de 25 passagers par véhicule par heure¹⁰. En deçà de ce niveau, Smart Centres assumerait le manque à gagner. Tout compte fait, pourquoi la STM assumerait-elle les coûts d'exploitation d'une ligne qui dessert uniquement le site du promoteur?

⁹ Office de consultation publique de Montréal. *Transcriptions de la séance d'information du 21 mai 2008*. Première partie, volume 2, page 81.

¹⁰ Société de transport de Montréal. www.stm.info. Site consulté le 1er juin 2008.

Dans le même ordre d'idées, si l'on désire inciter les usagers du futur site à utiliser les transports collectifs, comme le présentent les orientations du promoteur, il faut rapprocher les arrêts d'autobus des entrées des magasins, à l'instar des stationnements en auto-partage. Dans la proposition faite par le promoteur, le circuit qu'emprunte la navette reste en périphérie du site, à l'arrière des commerces. Il aurait été intéressant de développer des aménagements intégrant le parcours de cette navette aux activités du site plutôt que le contourner (voir figure 1.1.3, Mobiligo et CIMA, 2008 : 21). De cette façon, les usagers du transport collectifs pourraient jouir d'une mesure prioritaire leur permettant un accès direct aux commerces et aux lieux d'emplois, évitant ainsi la traversée des grands stationnements ou le détour des bâtiments commerciaux de grandes surfaces.

Le promoteur affirme aussi être désireux d'offrir un accès privilégié aux commerces pour les utilisateurs de programmes d'auto-partage (Mobiligo et CIMA, 2008 : 9). Or, il aurait été intéressant de localiser les interventions et de mentionner le nombre de cases de stationnement dédiées. Dans l'optique d'augmenter le nombre d'usagers du transport alternatif – auto-partage –, la mise en place de cases de stationnement réservé à ce type de clientèle aurait pu faire l'objet de normes de la part de l'Arrondissement. Il serait possible d'indiquer le nombre minimal de cases ainsi que des balises d'aménagement favorisant leur localisation à proximité des entrées principales des commerces, comme c'est le cas pour les places de stationnement destinées aux personnes à mobilité réduite.

Dans la mesure où les utilisateurs des transports collectifs doivent tout de même parcourir de courtes distances à la marche, il devient alors nécessaire d'aménager l'espace en fonction d'un déplacement actif entre les arrêts d'autobus et les destinations. Ainsi, il est important d'assurer un environnement sécuritaire et de qualité destiné aux piétons, un aménagement qui irait au-delà d'un simple trottoir.

La volonté de favoriser l'accès au site par les transports actifs semble peu soutenue en termes d'aménagements concrets. Le désir de sécurité ne serait, lui aussi, qu'un vœu pieux pour lequel Smart Centres n'offre pas de mesures réelles? Le plan de déplacements cherche à favoriser le vélo en facilitant les déplacements vers le site ainsi que sur le site (Mobiligo et CIMA, 2008 : 6). Pour y arriver, le plan de gestion des déplacements compte « *installer des supports à vélo sécuritaires et aménager des espaces pour ce type d'usagers à des endroits stratégiques* », tant pour les employés que pour les visiteurs. Selon le plan d'aménagement (Mobiligo et CIMA, 2008 : 9), les emplacements sont au nombre de quatre, soit trois sur le plateau inférieur et l'autre sur le plateau à 40 mètres de profondeur. Cependant, dans l'esprit de favoriser les transports actifs, ces emplacements devraient se situer à proximité des principaux lieux de destination, c'est-à-dire les commerces. Or, sur trois des quatre sites, le cycliste doit, après avoir stationné son vélo, franchir une voie de circulation automobile ou traverser un stationnement ou, dans certains cas, les deux. Dans ces situations, la sécurité est compromise et l'accès en automobile est favorisé aux dépens de celui en vélo. Cela revient à la même problématique que celle des transports collectifs. On mentionne une volonté de favoriser les transports actifs sans toutefois lui accorder une position prioritaire dans le concept d'aménagement en évitant de mettre en place des dispositions visant l'atteinte de tels objectifs.

Les accès routiers provenant de la rue Jarry ainsi que de la 17e avenue sont accompagnés de trottoirs et de pistes cyclables afin d'en promouvoir l'accès. Toutefois, l'étude d'impact sur la circulation et le stationnement déposée par le promoteur (CIMA, 2007 : 20) montrait qu'un nombre important de piétons et cyclistes étaient impliqués dans les accidents relevés dans les intersections Pie-IX-Robert (16 accidents sur 38) et Pie-IX-Jean-Rivard (9 accidents sur 34). L'accès au site à travers ces accès contrevient à l'esprit des transports actifs puisque la sécurité des piétons et des cyclistes est aussi compromise dans ces rues industrielles (Robert et Jean-Rivard, à l'ouest de Pie-IX) générant une activité de camionnage importante. Le boulevard Pie-IX est une artère régionale qui génère une circulation importante, tant sur le boulevard que dans la zone industrielle. L'action posée par le promoteur d'ajouter une circulation piétonne et cycliste dans un tel cadre doit donc être suffisamment importante afin d'assurer un maximum de sécurité dans l'accès au site à partir de Pie-IX.

En plus du vélo, dans la stratégie de gestion de la demande de transport il est aussi question de favoriser la marche. Les liens piétonniers, en plus de compléter la liaison entre le transport collectif et le site, permettent l'accès à ce dernier depuis les rues avoisinantes. Smart Centres prévoit ajouter au boulevard interne une combinaison de pistes cyclables et de sentiers piétonniers. De plus, on prévoit implanter un ascenseur du côté ouest afin de permettre aux piétons et cyclistes d'accéder aux plateaux inférieurs. Toutefois, il n'y a aucun accès pour les usagers de transport actif du côté ouest, au nord de la rue Robert. Comme indiqué précédemment, cette rue est la seule rue du côté est du quartier dont les caractéristiques physiques n'entreraient pas en conflit avec la circulation piétonne. Cela entre en contradiction avec les points 4.1 et 4.4 du plan de déplacements (Mobiligo et CIMA, 2008 : 10), qui visent à promouvoir la marche et assurer le confort des piétons.

S'engager dans une véritable mise en valeur du paysage

La mise en valeur du paysage de la carrière Saint-Michel débute par l'identification des vues à conserver. Comme il a été mentionné précédemment, la vue la plus prenante de la carrière est la vue du palier 3 à partir du palier 2 (voir photo 3). Cette vue est intéressante en raison de la profondeur de la carrière, l'encadrement des parois et la présence du boisé 1 et de la végétation dispersée sur le palier 3. Ainsi, l'espace longeant l'escarpement entre les paliers 2 et 3 devrait favoriser la contemplation du paysage de la carrière et l'aménagement du palier 3 doit être pensé dans l'optique de conserver ces éléments du paysage et de diminuer l'impact négatif de la venue de commerces et de stationnement sur celui-ci. La passerelle débutant sur le palier 2 et se prolongeant au dessus du palier 3 permettrait d'avoir une vue différente de ce dernier. Cependant, il est nécessaire de revoir l'aménagement de ce palier afin d'altérer le moins possible le paysage. Cette mise en valeur du paysage sera possible à travers quatre éléments précis qui répondent à l'objectif de la ville de : « *favoriser l'aménagement d'espaces permettant la mise en valeur des caractéristiques naturelles du site et de ses particularités géologiques* »¹¹.

¹¹ Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, *Règlement autorisant l'implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie du site de la carrière Saint-Michel*, Article 29.



Photo 3. Vue du pallier 3 à partir du bord du pallier 2.

Conservation du boisé no. 1

Bien qu'une certaine volonté du promoteur de valoriser le paysage de la carrière soit mentionnée, il reste que ce paysage sera fortement transformé par les interventions proposées dans le cadre de l'aménagement du centre commercial. Il est notamment question de la disparition du boisé 1 au profit d'espaces de stationnement. Or, ce boisé est celui qui a la plus grande superficie et la plus grande diversité d'essences végétales (Groupe SM International, 2008). La conservation de ce boisé permettrait non seulement de mettre davantage en valeur le paysage existant, en conservant une concentration végétale sur le site, mais en plus, cela constituerait une vue intéressante pour les futurs utilisateurs des espaces extérieurs. Finalement, cela permettrait de rencontrer l'objectif de l'Arrondissement de réduire l'effet d'îlot de chaleur¹², puisque la plantation d'arbres à grand déploiement pourrait être compromise par la nature du sol.

Implantation de stationnements étagés et reconfiguration des bâtiments

Dans la continuité de diminuer l'espace minéralisé afin de réduire l'effet d'îlot de chaleur, il serait préférable d'implanter un stationnement étagé sur le palier 3 afin de diminuer le nombre de places de

Documentation déposée à l'OCPM. Page consultée le 1^{er} juin 2008, en Ligne :
<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P27/1b.pdf>

¹² Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, *Règlement autorisant l'implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie du site de la carrière Saint-Michel*. Article 30.

Documentation déposée à l'OCPM. Page consultée le 1^{er} juin 2008, en Ligne :
<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P27/1b.pdf>

stationnement à ciel ouvert. Tel que présenté actuellement, le stationnement contribuera certainement à l'effet d'îlot de chaleur par la forte présence d'asphalte sur le site. D'un autre côté, un stationnement étagé permettrait de réduire la superficie au sol occupée par le stationnement à ciel ouvert, donnant ainsi davantage de superficie aux espaces végétalisés. En plus de contribuer à cette réduction de chaleur, le stationnement étagé offre le même nombre de places de stationnement sur une plus petite superficie au sol. En concentrant le nombre de places de stationnement sur une plus petite superficie, il sera plus facile de reconfigurer la disposition des bâtiments projetés afin de conserver et tirer parti du paysage. L'emplacement privilégié du stationnement étagé serait contre la paroi ouest de la carrière sur le palier 3, cet emplacement permettrait de libérer la vue du palier 3 à partir du palier 2. La passerelle piétonne pourrait passer au dessus du stationnement et être reliée à ce même stationnement par l'ascenseur qui donnerait un accès supplémentaire au site à partir de la rue Émile-Journault. L'accès à partir de ce point pourrait aussi permettre une vue périphérique de l'ensemble du projet, le mettant davantage en valeur.

Aménagement de toits verts

Afin de favoriser la mise en valeur du paysage qu'offre la carrière Saint-Michel, il est nécessaire de traiter les toits des bâtiments puisqu'ils sont leur cinquième façade et qu'il est peu intéressant d'admirer des toits de béton et de goudron lorsque l'on se retrouve sur les paliers supérieurs ou sur les passerelles. L'aménagement de toits verts permettrait non seulement d'améliorer le paysage pour les personnes en provenance des paliers supérieurs et des passerelles, mais aussi d'améliorer les capacités énergétiques et techniques des bâtiments. Effectivement, les toits verts procurent de nombreux avantages sociaux, économiques et environnementaux. Un mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre du nouveau plan d'urbanisme 2004 en font d'ailleurs référence (Laroche *et al.*, 2004), et permet de prendre en compte ces faits. Parmi d'autres avantages, les toits verts permettent de contrer l'effet d'îlot de chaleur urbain, d'aider au contrôle et à la réduction des eaux de ruissellement, de contribuer à l'assainissement de l'air en milieu urbain et de contribuer à l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments (Boucher, 2006).

Reconfiguration des bâtiments et conservation des vues

Comme il a été mentionné précédemment, la meilleure vue du paysage de la carrière est certainement celle que l'on a à partir du palier 2. La configuration des bâtiments du palier 2 proposée par le promoteur ne permet pas de mettre en valeur cette vue puisque les bâtiments sont tournés vers l'intérieur du palier 2. Un des bâtiments tourne dos complètement au palier 3, bloquant ainsi la vue (voir figure 4). Par ailleurs, aucun espace public de contemplation exceptée la passerelle piétonne, n'a été prévu. De plus, l'accès au 2e palier pour les automobiles se situe au nord du palier 2, exactement là où la vue est la plus intéressante.



Figure 4 : Section du plan d'aménagement d'ensemble montrant quelques-uns des immeubles proposés pour le palier 2
(Source : DCYSM Architectes (2008). *Carrière Saint-Michel. Quartier Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Concept*)

La disposition des bâtiments sur le 2e palier est donc à revoir. Nous proposons de déplacer la place publique proposée par le promoteur, du centre du stationnement ou elle est présentement projetée, au bord du palier 2, encadrée par les magasins, afin de mettre en valeur la vue sur le palier 3. Le nouvel aménagement placerait les deux bâtiments situés au nord du palier 2 face-à-face, un dos à la paroi rocheuse à l'ouest, et le second faisant dos à la voie d'accès des véhicules. Un troisième bâtiment pourrait prendre place à l'extrémité sud des deux autres bâtiments et devrait être à double façade afin de permettre l'entrée au sud comme au nord. Le stationnement serait donc concentré au sud du palier 2. Comme cette place publique aurait vue sur le palier 3, il serait intéressant que les magasins possèdent des nombreuses fenêtres augmentant la transparence et offrant à la clientèle, le paysage de la carrière. De plus, les locaux situés sur le bord du palier 2 devraient être prioritairement réservés à la restauration afin que des terrasses puissent être aménagées avec vue sur la carrière. Cette place serait aussi reliée à la passerelle piétonne qui se continuerait au dessus du palier 3, assurant un lien entre les paliers par le biais d'espaces publics extérieurs.

Que conclure sur les fondements du projet

Le projet présenté par Smart Centres comporte de nombreuses lacunes dans sa forme actuelle. En terme de marché, le développement commercial du site n'est pas nécessaire car il ne comble aucun besoin insatisfait de la demande. Par contre, le développement du site a ceci d'utile qu'il en permet l'accès, donc qu'il donne à la population la possibilité de découvrir et de profiter des richesses paysagères et des capacités ludiques et thématiques qu'offre le site—en autant qu'elles soient préservées. Ajoutons que les objectifs environnementaux et l'intention du promoteur de faire « *du nouvel urbanisme ; [...] un concept de projet intégré d'aménagement durable évidemment* »¹³, bref, un projet exemplaire en terme de développement durable et de promotion du transport alternatif, lui confère une appréciable plus-value collective—si les buts fixés sont atteints. Mais cela implique la responsabilité de s'assurer que l'aménagement physique du site en magnifie les potentialités, notamment dans la promotion des modes de transport alternatifs et dans la consolidation de la structure urbaine du quartier Saint-Michel.

Compte tenu de tout cela, et compte tenu que la ville injectera plusieurs millions de dollars dans un projet à vocation commerciale qui est en concurrence directe avec plusieurs autres sites qui ne bénéficieront pas d'une aide comparable, l'autorité municipale comme les citoyens se doivent d'être très exigeants et vigilants afin que les objectifs civiques déclarés par le promoteur soient véritablement et pleinement atteints. La Ville et l'Arrondissement se doivent donc de prendre tous les moyens à leur disposition pour guider ce projet vers une forme qui permettra l'atteinte de ces objectifs.

¹³ Office de consultation publique de Montréal. *Transcriptions de la séance d'information du 20 mai 2008*. Première partie, volume 1, page 10.

Références

- Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, *RÈGLEMENT AUTORISANT L'IMPLANTATION D'UN CENTRE COMMERCIAL ET D'ESPACES VERTS THÉMATIQUES DANS LA PARTIE DU SITE DE LA CARRIÈRE SAINT-MICHEL*, Article 29. Documentation déposée à l'OCPM. Page consultée le 1^{er} juin 2008, en Ligne : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P27/1b.pdf>
- BLOUIN TARDIF, Architecture + Environnement (2008) *Approche environnementale et de développement durable. Développement de la Carrière St-Michel.*
- Bond, Ralph (2002) « Le stationnement dans les centres commerciaux : Quelle est la quantité suffisante? ». Dans *The Parker*, 4^e trimestre, Association canadienne du stationnement.
- Boucher, Isabelle (2006) *Les toits verts*. Document de veille, Ministère des affaires municipales et des régions, Gouvernement du Québec. Page consultée le 2 juin 2008, en ligne : http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/obse_muni/obse_toits_verts.pdf
- Géocom (2007) *Projet commercial de la carrière St-Michel. Analyse d'impact*. Rapport préparé pour Smart Centres, Projet 2007-063-01.
- Groupe SM International INC. (2008) *Caractérisation des boisés*. SMART CENTRES, carrière Saint-Michel – Projet de développement Montréal.
- Laroche, Dany; Mitchell, Anne-Marie et Péloquin, Sophie (2004), *Les toits verts aujourd'hui; c'est construire le Montréal de demain*, Page consultée le 1^{er} juin 2008, En Ligne : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/41/8aa.pdf>
- Mobiligo et CIMA (2008) *Plan de gestion des déplacements, stratégie de gestion de la demande en transport*. Développement SMART CENTRES, Site de la Carrière Saint-Michel.
- Office de consultation publique de Montréal. *Transcriptions de la séance d'information du 20 mai 2008*. Première partie, volume 1.
- Office de consultation publique de Montréal. *Transcriptions de la séance d'information du 21 mai 2008*. Première partie, volume 2.
- Smart Centres. *Étude d'impact sur les déplacements – Carrière Saint-Michel*. Présentation du 21 mai 2008, Office de consultation publique de Montréal.
- Société de transport de Montréal. www.stm.info. Site consulté le 1er juin 2008.
- Ville de Montréal – Montréal 2025 – Carrière Saint-Michel, *Imaginer – Réaliser MONTRÉAL 2025*, Page consultée le 1^{er} juin 2008, En Ligne, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3256,6387650&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Ville de Montréal. Révision du plan directeur du Complexe environnemental Saint-Michel, septembre 2001. En ligne, <http://www.tohu.ca/fr/CESM/>, site consulté le 1^{er} juin 2008.
- Weant, Robert A. et Levinson Herbert S. (1990) *Parking*. ENO foundation transportation.