

PROJET MIRELIS

Secteur Marconi-Alexandra

Mémoire de

Francis Lepage

Jean-Philippe Grenier

déposé à

L'Office de consultation publique de Montréal

24 novembre 2012

I - INTRODUCTION

Francis Lepage et Jean-Philippe Grenier détiennent une formation en urbanisme à l'UQAM enrichie de voyages d'études dans plusieurs villes françaises ainsi qu'à Barcelone et Chicago. Depuis près de 5 ans, Francis et Jean-Philippe ont travaillé au sein de plusieurs organisations municipales et ministères. Les études de cas réalisées, les références théoriques et la pratique professionnelle indiquent que l'aménagement du domaine public demeure un élément essentiel à la réussite de tout quartier résidentiel à échelle humaine.

Ce mémoire portant sur le projet MIRELIS est conjointement déposé à titre de résident du quartier Marconi-Alexandra et de citoyens de Montréal. Une attention particulière est portée sur le domaine public de ce quartier en cours de requalification.

II – COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS

Domaine privé

Dans son ensemble, le projet présente plusieurs éléments de qualité. Le fait de réhabiliter des bâtiments industriels afin d'accueillir un usage résidentielle-mixte et d'y inclure des logements sociaux ainsi qu'un basilaire commercial milite en faveur d'un quartier diversifié et animé. Par ailleurs, la modification des bâtiments, le traitement des ouvertures et les matériaux de revêtement contribuent à la mise en valeur du projet et du quartier.

Domaine public

Parc et espaces verts

Au cours des dernières années, plusieurs nouveaux projets de condo ont vu le jour dans le quartier (dans un rayon de 100 mètres du projet MIRELIS) totalisant près de 100 unités. Le projet MIRELIS propose environ 278 nouvelles unités d'habitation. Selon le recensement 2011 de Statistiques Canada, les ménages se composent en moyenne de 1.8 personne/ménage dans l'arrondissement Rosemont-la-Petite-Patrie. À terme, ces données se traduisent par l'arrivée d'environ 680 nouvelles personnes dans le quartier. Considérant le potentiel de développement du secteur et le développement du futur Campus Outremont, plusieurs centaines de nouveaux résidents s'ajouteront à la population existante.

Le parc Jarry constitue un parc d'arrondissement pourvu d'un rayon d'attraction correspondant à une desserte régionale. Le parc de la Petite-Italie, constitue un parc de quartier qui répond à la demande actuelle. De plus, ce dernier est bordé par la rue Clark et le boulevard Saint-Laurent, deux voies artérielles où la vitesse des véhicules y circulant n'est pas adaptée à un milieu de vie

comme le sera le secteur Marconi-Alexandra au terme de sa requalification. Dans ce contexte et considérant, la densité des nouveaux projets, la demande en espaces verts et lieux publics seront grandes dans les futures années.

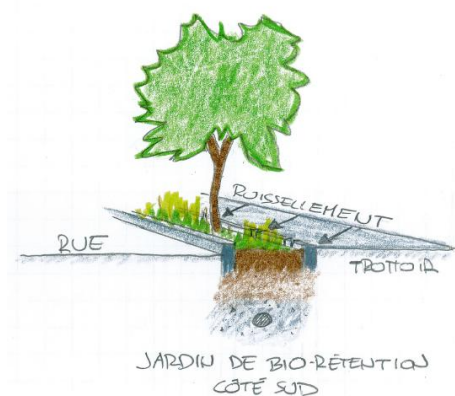
Il serait judicieux que l'Arrondissement prévoie des parcs de quartier et des mini-parcs afin de desservir la population. En ce sens, il pourrait être judicieux d'utiliser le 10% de frais de parc exigibles en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en terrains, dans le secteur, plutôt qu'en exigeant une somme d'argent, ce qui ne garantit pas la création d'espaces verts de qualité dans le secteur concerné.

L'aménagement de parcs de quartier ne nécessite pas l'installation d'équipements sophistiqués et coûteux. Il s'agit avant tout de fournir des espaces de fraîcheur et des aires de détente dans un quartier en cours de densification. En ce sens, l'Arrondissement devrait profiter de l'investissement de MIRELIS pour prévoir des servitudes publiques sur la propriété du Canadien Pacifique et se doter d'un plan d'ensemble afin de répondre à la demande grandissante en parcs et espaces verts.

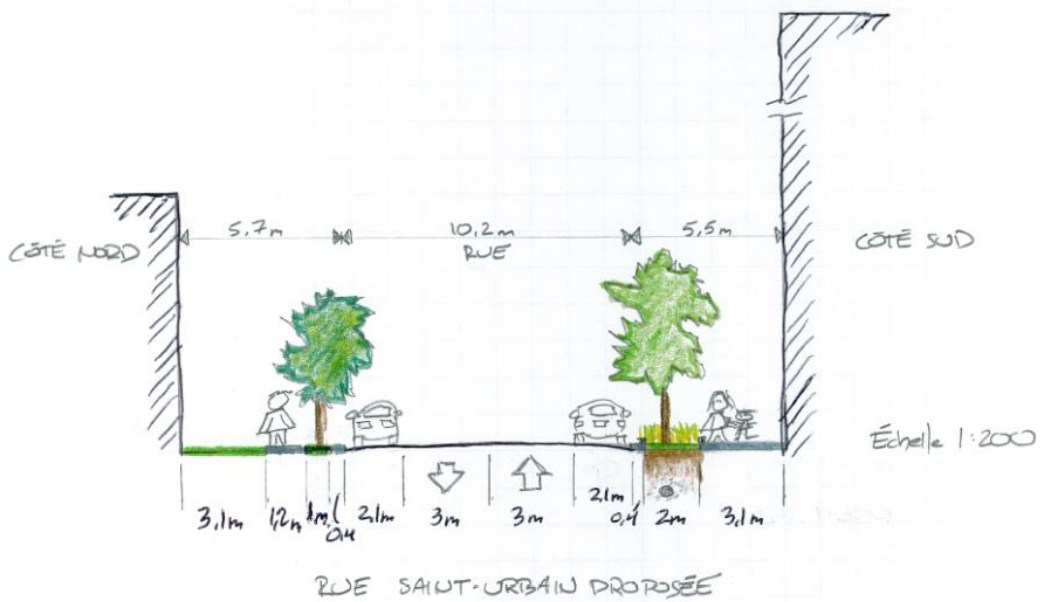
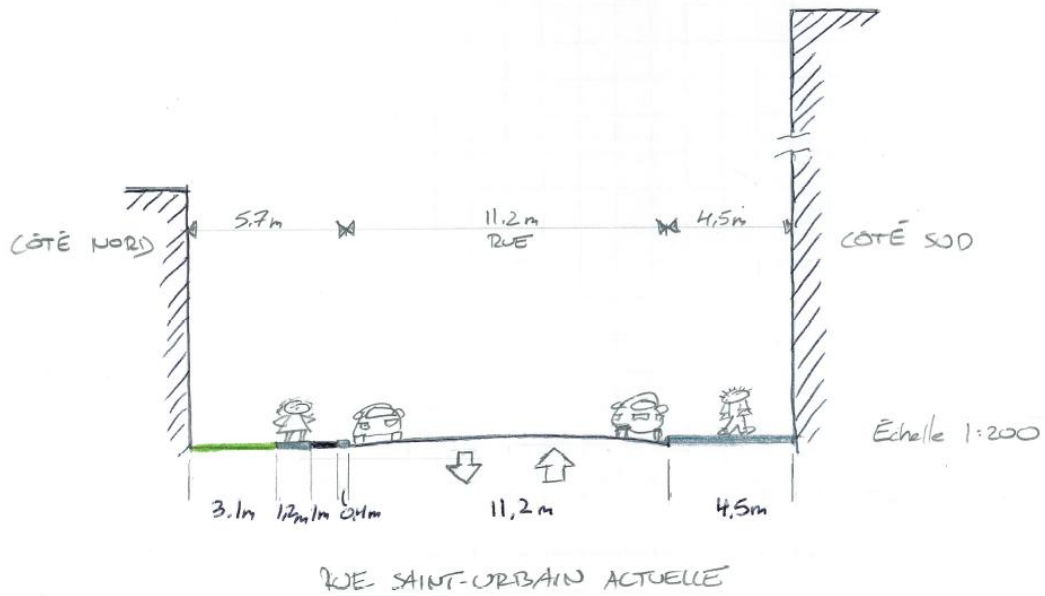
Aménagement des voies

Historiquement, ce secteur accueillait bon nombre de compagnies manufacturières, ce qui explique la largeur des voies de circulations et la taille des étendues de stationnement qui permettaient ainsi des manœuvres pour le camionnage. Aujourd'hui en transition, ce type d'activité laisse place à de nouvelles entreprises de la nouvelle économie tels la création, le design et les technologies de l'information cités en exemple lors de la présentation publique du 13 novembre dernier. Malgré la présence de manufactures, d'entreprises de construction, de transport, d'entrepôt et de distribution, certains tronçons méritent qu'on s'y attarde, notamment la rue Saint-Urbain, entre la rue Beaubien Ouest et l'avenue Beaumont, qui a accueilli de nombreux nouveaux projets résidentiels ces dernières années.

Les bâtiments industriels et commerciaux, et leurs vastes surfaces actuellement en place mériteraient donc d'être transformés afin de refléter davantage le caractère résidentiel et humain de ce secteur en mutation. Les coupes, ci-après, traduisent le passé manufacturier du secteur, fortement minéralisé, et son potentiel en termes de végétalisation et de convivialité. Des jardins de bio-rétention pourraient être intégrés au nouvel aménagement des trottoirs permettant ainsi de récolter et nettoyer les eaux de ruissellement afin de réduire l'empreinte écologique du réseau routier non perméable. Cette intervention modifiera le champ de vision des piétons et des automobilistes, modifiant ainsi leurs

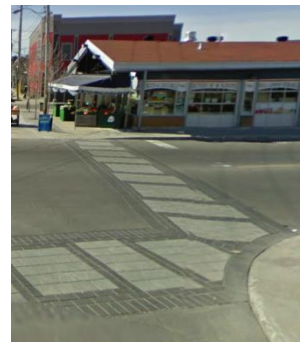


perceptions des écarts de hauteur, du jeu de volumes et d'échelles entre les bâtiments et l'espace public.



Une place accrue des piétons, jeune et moins jeune, devrait aussi être prise en considération. Pour un parcours plus sécuritaire, confortable et agréable, une réduction de la largeur des rues (au moins 1 mètre), des avancés de trottoir et un marquage au sol défini aux intersections mériterait donc d'être mis en place.

Exemples d'aménagement de trottoirs et perspective modifiée du projet MIRELIS



Stationnement

L'étude de circulation n'est pas réaliste et comporte des lacunes. Elle ne considère pas que les soirs et la fin de semaine, la rue Saint-Urbain sert de stationnement pour plusieurs clients des restaurants sur le boulevard Saint-Laurent.

Cette réalité devrait être considérée par les autorités publiques dans le cadre de la gestion du stationnement et des déplacements. Comme il a d'ailleurs été souligné lors de la consultation du 13 novembre 2012 de l'OPCM par un des commissaires, le document de planification du Campus Outremont ne présente pas les mêmes conclusions que l'étude de la firme AECOM concernant la question de la gestion des déplacements. Ces études devraient davantage servir d'outils de réflexion et non pas d'outil de prise de décision. La question du stationnement doit être abordée sous un angle quantitatif, mais devrait également être approchée de manière qualitative. La qualité du paysage urbain et l'espace réservé aux voitures sur des rues de quartier qu'on souhaite « animée » devrait être cohérents avec les objectifs d'aménagement.

Par ailleurs, la proximité de points de transport en commun (métro et bus) n'empêche pas les nouveaux ménages de posséder tout de même une voiture. En tant que nouveau résident du secteur depuis près de 2 ans, je constate, selon mes observations personnelles, que près de 100% des nouveaux ménages possèdent au moins une voiture. En effet, ceux qui n'en possédaient pas au moment de l'achat de leur condo en ont acheté une au cours des mois qui ont suivi. Le taux de motorisation des nouveaux résidents risque de changer les statistiques actuelles du secteur.

III – CONCLUSION

En somme, les infrastructures du quartier doivent refléter davantage les activités que l'on y retrouve désormais. La venue de nouvelles entreprises, de nouveaux résidents, de commerces et d'institutions à proximité (campus Outremont) doivent contribuer à remodeler l'espace public afin de stimuler cette transformation, à une échelle humaine, à l'image d'un quartier habité et animé.