



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Projets de règlement P-04-047-62 et P-08-019

**Implantation d'un centre commercial
et d'espaces verts thématiques
dans la partie ouest du site de la carrière Saint-Michel**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 29 août 2008



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556

Montréal, le 29 août 2008

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Monsieur Claude Dauphin, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur les projets de règlements P-04-047-62 et P-08-019 - Implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie ouest du site de la carrière Saint-Michel

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur l'implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie ouest du site de la carrière Saint-Michel (Projets de règlements P-04-047-62 et P-08-019), dans l'Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Plus de 250 personnes ont participé à la consultation publique dont des résidants de l'arrondissement ainsi que des représentants de groupes sociaux-communautaires et d'organismes publics. La commission a reçu 21 mémoires et a entendu 15 présentations verbales.

Le projet élaboré par le promoteur, la compagnie Smart Centres, se situe à l'intérieur du quadrilatère formé par la rue Jarry, les boulevards Saint-Michel et Pie-IX et les voies du CN longeant le boulevard Industriel, dans un secteur d'emplois au Plan d'urbanisme. Il comporte 75 000 m² de superficie locative commerciale ainsi que 50 000 m² d'espaces verts thématiques qui permettraient de mettre en valeur le caractère majestueux du site.

Tous les participants à la consultation souhaitent que la requalification de l'ancienne carrière Saint-Michel joue un rôle structurant dans la revitalisation du milieu en supportant le développement de l'emploi tout en apportant des changements dans l'aménagement du quartier et dans les conditions de vie des résidants. La commission conclut que le projet est porteur de renouveau. Cependant, tout en reconnaissant les efforts et les résultats de la concertation à laquelle le promoteur a participé, à la lumière des interventions lors de la

Le 29 août 2008

2

Monsieur Gérald Tremblay, maire

Monsieur Claude Dauphin, président du comité exécutif

consultation publique, la commission considère que de nombreux éléments restent à préciser à cause du caractère préliminaire du concept d'aménagement qui n'est pas assez avancé pour permettre d'évaluer sa conformité avec les objectifs de la Ville et les attentes des citoyens. De plus, les activités d'élimination des neiges usées limitent les possibilités de redéveloppement de la partie non-utilisée de l'ancienne carrière.

L'implantation d'un centre commercial dans une ancienne carrière, à 40 mètres sous le niveau des rues, présente des défis principalement au chapitre de la circulation sur le site, de la qualité de l'air et des effets d'îlot de chaleur urbain.

L'accès aux différents plateaux, en automobile, à pied ou à vélo ainsi que l'évacuation du site en cas d'accident ont soulevé des questions et des inquiétudes légitimes. La commission considère que la mise en place d'un stationnement étagé bien positionné entre le plateau central et le plateau inférieur, permettrait à la fois de réduire les déplacements en auto solo entre les commerces, de faciliter la fluidité des déplacements vers la sortie tout en diminuant les émanations de gaz carbonique dans un environnement relativement confiné. Elle estime toutefois que la Ville devrait s'associer aux intervenants de la santé pour valider le concept d'aménagement avant de procéder à la vente du terrain, afin de s'assurer de réduire les impacts potentiels sur la qualité de l'air à des limites acceptables.

Selon la commission, la proposition d'aménagement ne permet pas d'atteindre les objectifs de la Ville concernant la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain. Elle suggère, entre autre, l'établissement d'exigences spécifiques relatives à la réduction des surfaces minéralisées et recommande de faire du boisé situé sur le plateau inférieur, l'assise de l'aménagement des espaces verts thématiques.

Par ailleurs, le risque que la circulation dans le noyau villageois augmente de façon significative avec l'implantation du centre commercial est réel. La commission recommande d'évaluer les effets du projet sur la circulation de transit dans les quartiers résidentiels situés à proximité et d'adopter des mesures particulières en matière de signalisation routière afin d'éviter une augmentation importante de l'achalandage sur le boulevard Saint-Michel, dans un secteur à caractère résidentiel.

Il semble possible de faire en sorte que l'arrivée du centre commercial permette le développement de l'emploi dans le secteur si le promoteur poursuit son travail de collaboration avec les organismes du milieu pour permettre la préparation de la main d'œuvre. De ce côté, les perspectives sont bonnes. Toutefois, pour soutenir les efforts de

.../3

Le 29 août 2008

3

Monsieur Gérald Tremblay, maire

Monsieur Claude Dauphin, président du comité exécutif

revitalisation de la rue Jarry et optimiser le projet, la commission recommande à la Ville d'avoir recours aux services d'un expert indépendant et de s'associer les partenaires du milieu pour évaluer les meilleures conditions de complémentarité avec les commerces existants.

Une première étape a été franchie dans un contexte d'ouverture et de collaboration. Dans le même esprit et pour s'assurer que le projet remplisse bien ses promesses, la commission est d'avis qu'un plan d'ensemble plus détaillé devrait être présenté aux citoyens et aux organismes du milieu avant d'être accepté par la Ville.

L'Office rendra ce rapport public le 10 septembre 2008, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

Louise Roy

c.c. Monsieur Alan DeSousa, membre du comité exécutif
Responsable du développement économique et de Montréal 2025

Monsieur André Lavallée, membre du comité exécutif
Responsable de l'aménagement urbain

Table des matières

Introduction	1
1 Le projet	3
1.1 Le milieu d'insertion	3
1.2 Le concept d'aménagement.....	4
1.3 Les coûts, les retombées économiques et les emplois créés	8
1.4 Les études et analyses d'impact	8
1.5 L'accord de développement	10
1.6 Les projets de règlements.....	10
2 La synthèse des interventions des participants	11
2.1 L'accueil au projet.....	11
2.2 Une vision d'ensemble pour le développement du quartier.....	12
2.3 Le concept d'aménagement.....	13
2.4 Les impacts sur circulation et les déplacements	15
2.5 L'impact commercial	16
2.6 La création d'emplois.....	17
2.7 La santé et la sécurité	18
2.8 La concertation locale	18
3 L'analyse de la commission	21
3.1 Le projet d'un nouveau centre commercial.....	21
3.2 Le concept d'aménagement.....	24
3.3 La gestion des déplacements.....	29
3.4 L'impact sur la structure commerciale.....	34
3.5 Le développement de l'emploi.....	37
3.6 La mise en œuvre et le suivi.....	39
Conclusion	43

Annexe 1	Les renseignements relatifs au mandat
Annexe 2	La documentation
Annexe 3	Le projet de règlement P-04-047-62
Annexe 4	Le projet de règlement P-08-019

Liste des abréviations

AMT	Agence métropolitaine de transport
CAU	Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme
CDÉC	Corporation de développement économique communautaire
CESM	Complexe environnemental de Saint-Michel
CSSS	Centre de santé et de services sociaux
DSP	Direction de santé publique
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
SITE	Service des infrastructures, transport et environnement
SMVTP	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
VSMS	Vivre Saint-Michel en santé

Introduction

En 2005, la compagnie Smart Centres a proposé d'aménager un centre commercial dans une partie non utilisée de l'ancienne carrière Saint-Michel et identifiée au Plan d'urbanisme comme un nouveau secteur d'emplois à transformer. Le comité exécutif a alors mandaté les services municipaux d'établir les critères de développement et les études requises pour la mise en valeur du site.

Le projet élaboré par le promoteur comporte 75 000 m² de superficie locative commerciale ainsi que 50 000 m² d'espaces verts thématiques. Sa mise en œuvre nécessite d'apporter des modifications au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension.

À cette fin, le conseil municipal a adopté à son assemblée du 28 avril 2008 le projet de règlement P-04-047-62 modifiant le Plan d'urbanisme et le projet de règlement P-08-019 autorisant l'implantation du projet. Au même moment, il mandatait l'Office de consultation publique de Montréal pour qu'il tienne la consultation publique requise en application de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal et de l'article 109.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Le projet de règlement P-08-019 a été adopté en vertu de l'article 89 de la Charte car il vise un établissement commercial situé hors du centre des affaires dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 m². Un règlement adopté par le conseil municipal selon cette procédure n'est pas susceptible d'approbation référendaire.

L'avis annonçant la consultation a été publié le 7 mai 2008. La consultation publique s'est déroulée du 20 mai au 11 juin 2008 et a accueilli plus de 250 personnes. La commission a reçu 21 mémoires et a entendu 15 présentations verbales. Les renseignements relatifs au mandat et à la documentation déposée, de même que les deux projets de règlements, sont présentés en annexe.

Ce rapport comprend trois chapitres. Le premier résume les informations sur le projet de centre commercial et d'espaces verts thématiques présentées par le promoteur ainsi que par la Ville dans le cadre de la consultation publique. Le second fait une synthèse des interventions des participants. Dans le troisième chapitre, la commission rend compte de son analyse et des conclusions qu'elle en tire.

1 Le projet

La compagnie Smart Centres exploite 185 centres commerciaux au Canada, dont 23 au Québec et 4 sur l'île de Montréal. Elle propose de réaliser un projet qu'elle qualifie de novateur dans l'ancienne carrière Saint-Michel, qui tiendrait compte des caractéristiques particulières du site.

Ce chapitre résume les informations présentées par le promoteur et par la Ville dans le cadre de la consultation publique. Elles concernent le milieu d'insertion du projet, le concept d'aménagement, les coûts de construction, les retombées économiques et les emplois créés, les études et les analyses d'impacts, l'accord de développement entre la Ville et le promoteur, et les projets de règlement encadrant sa réalisation.

1.1 Le milieu d'insertion

L'ancienne carrière Saint-Michel est localisée dans l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension. Autrefois appelée la carrière Francon, elle est comprise à l'intérieur du quadrilatère formé par la rue Jarry, les boulevards Saint-Michel et Pie-IX, et les voies du CN longeant le boulevard Industriel. La zone excavée, d'une superficie de près de 100 hectares, est bordée par des secteurs de commerces et d'industries de même que par un quartier résidentiel, établi de part et d'autre du boulevard Saint-Michel. Un montage intégrant la maquette du projet à une photo aérienne est présenté à la figure 1.



Figure 1 Montage intégrant la maquette du projet à une vue aérienne, vers le nord, de l'ancienne carrière Saint-Michel (doc. 3.18, p. 2).

La carrière a été exploitée dès le début du 20^e siècle pour l'extraction de minerais utilisés dans la fabrication de ciment, d'asphalte et de pierres concassées. Elle est adjacente à une usine de production de béton bitumineux et est située à moins d'un kilomètre du Complexe environnemental de Saint-Michel. Cette propriété de la Ville englobe le site de l'ancienne carrière Miron, utilisé pour l'enfouissement de déchets jusqu'en l'an 2000 et réhabilité graduellement en grand parc urbain.

La Ville de Montréal a acquis la carrière Saint-Michel au début des années 80 et a transformé une partie de la zone excavée en lieu d'élimination des neiges usées. La partie ouest de la carrière a été exploitée jusqu'en 1986 et sert depuis comme cour de voirie et pour l'entraînement d'opérateurs de machinerie lourde. La localisation du terrain visé par le projet, à l'échelle de l'arrondissement, est illustrée à la figure 2.

Lors de la révision du Plan d'urbanisme, en 2004, la partie ouest de l'ancienne carrière a été identifiée comme secteur à transformer et son affectation a été modifiée d'« infrastructure publique » à « secteur d'emplois ». Cette propriété de la Ville a aussi été intégré au programme *Imaginer – Réaliser Montréal 2025*, qui vise à mettre de l'avant des grands projets susceptibles d'avoir des effets structurants sur leur milieu.

En 2005, la compagnie Smart Centres a proposé d'aménager un centre commercial dans ce nouveau secteur d'emplois, et le comité exécutif a mandaté les services municipaux d'établir les critères de développement et les études requises pour la mise en valeur du site. Le promoteur a soumis une offre d'achat, dans le cadre d'un appel de propositions public, et a conclu une entente avec la Ville établissant les conditions de vente du terrain.

Dans le cadre de cette entente, le promoteur s'est engagé à participer à un processus de concertation avec des représentants municipaux, des organismes communautaires et publics et des gens d'affaires du quartier. Le comité qui a été formé a tenu huit rencontres, en 2006 et 2007, pour discuter des préoccupations du milieu concernant le programme de développement du promoteur. Le projet a aussi été présenté au public, en novembre 2006 et en septembre 2007, lors d'une soirée d'information et d'une journée portes-ouvertes.

Un accord de développement a été conclu entre la Ville et le promoteur en février 2008. Cet accord prévoit entre autres que la réglementation d'urbanisme doit être modifiée dans un délai d'un an pour permettre la réalisation du projet.

1.2 Le concept d'aménagement

La partie de l'ancienne carrière visée par le projet a une superficie de 37 hectares. Le projet englobe aussi trois petits lots municipaux longeant le parc George-Vernot. De plus, afin de créer un nouvel accès au site, le promoteur a acquis une propriété privée d'environ 2,5 hectares située entre la carrière et le boulevard Saint-Michel, dans une zone de commerces et d'industries légères. Le plan d'aménagement d'ensemble du projet de centre commercial et d'espaces verts thématiques est présenté à la figure 3.

Implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie ouest du site de la carrière Saint-Michel

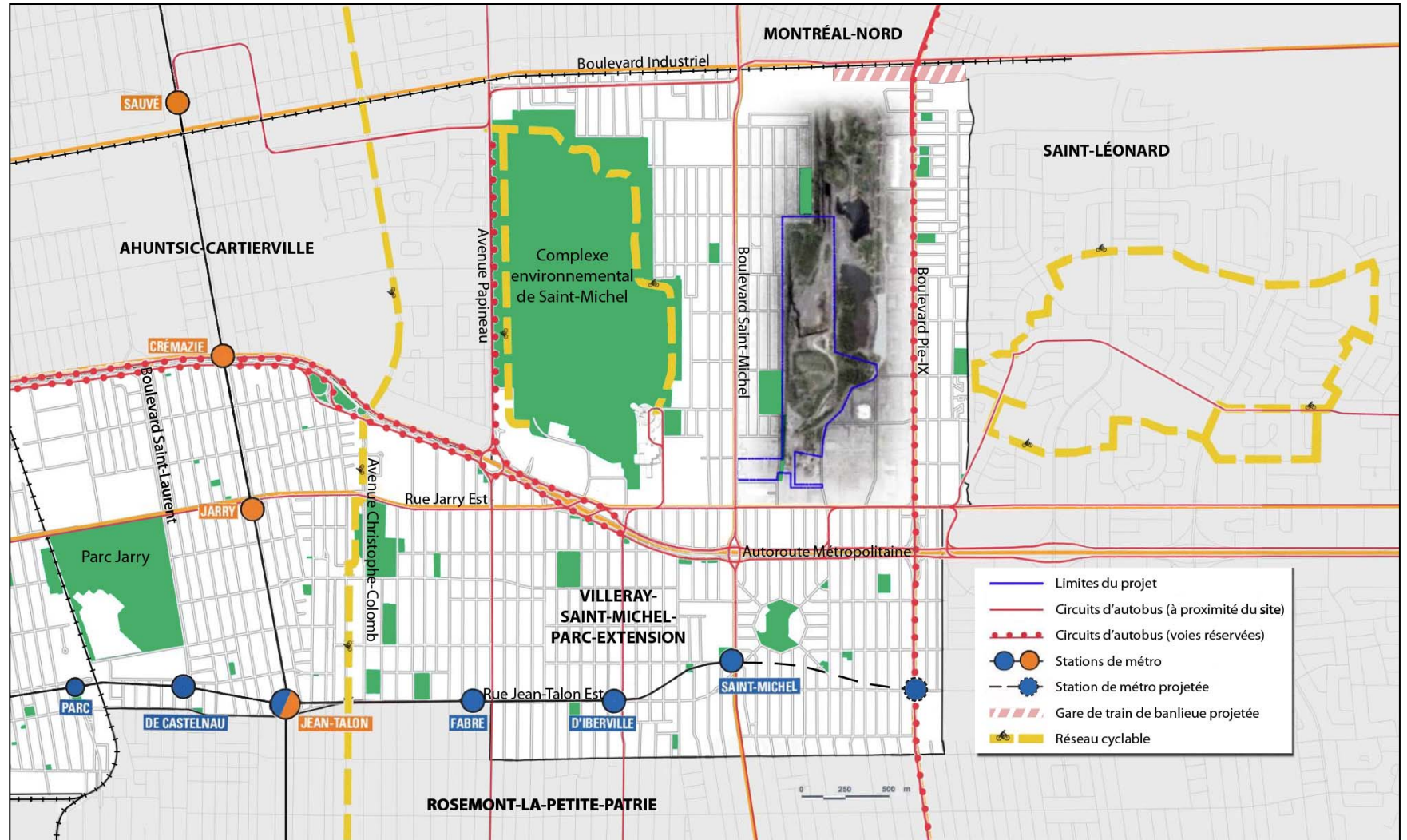


Figure 2 Localisation du projet de centre commercial à l'échelle de l'arrondissement (adaptée du document 3.1, p. 4-6).



Figure 3 Plan d'aménagement d'ensemble du projet de centre commercial et d'espaces verts thématiques (adapté du doc. 3.1, p. 7).

Le centre commercial comprendrait une vingtaine de bâtiments représentant 75 000 m² de superficie locative brute et répartis sur les trois plateaux de la zone excavée situés à 10, 40 et 70 mètres sous le niveau des rues avoisinantes. Un ou deux magasins de marchandises diverses agiraient comme locomotives et occuperaient le quart de la superficie.

L'offre serait complétée par des commerces de grande surface dans les catégories de l'alimentation et de la rénovation, par un ensemble de moyennes surfaces dans les catégories des biens modes, de l'électronique et des articles de sport, ainsi que par des restaurants et autres établissements de services. Le promoteur propose par ailleurs d'aménager 3 200 cases de stationnement pour desservir le centre commercial.

Les espaces verts thématiques occuperaient quelques 50 000 m² correspondant à près de 15% de la superficie du terrain. Les attraits naturels de la zone excavée seraient mis en valeur à l'aide d'un belvédère, de voies piétonnes et cyclables, d'aires de détente ainsi que d'une passerelle longeant les parois rocheuses.

Le chemin existant donnant accès à chacun des plateaux de la zone excavée serait utilisé comme principale voie de circulation sur le site. Ce boulevard interne serait relié au réseau de rues locales menant à la rue Jarry, au boulevard Saint-Michel et au boulevard Pie-IX. Une voie supplémentaire vers le boulevard Pie-IX serait aussi aménagée dans une partie non utilisée du lieu d'élimination des neiges usées.

Le centre commercial serait desservi par un nouveau circuit d'autobus, vraisemblablement relié à la station de métro Saint-Michel. Le promoteur verserait 300 000\$ par an à la Société de transport de Montréal pour financer l'exploitation de cette navette, durant les trois années suivant l'ouverture des premiers commerces.

La clientèle pourrait aussi accéder au plateau central, situé à 40 m sous le niveau des rues, par un ascenseur aménagé aux environs du parc George-Vernot, du côté du boulevard Saint-Michel, ainsi que par un escalier relié au boulevard Robert, du côté du boulevard Pie-IX. À l'intérieur du site, les plateaux seraient reliés par des escaliers et des tours d'accès. Un réseau piétonnier et cyclable longerait aussi le boulevard interne et ceinturerait chacun des trois plateaux.

Ce concept d'aménagement a fait l'objet d'un avis favorable de la part du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme de la Ville. Le Comité considère que le changement d'affectation vers une fonction commerciale est approprié, et formule plusieurs commentaires et recommandations portant sur la structure paysagère, les aires de stationnement, l'ordonnancement des bâtiments et l'implantation des tours d'accès.

Le projet a aussi fait l'objet d'avis favorables de la part des services municipaux concernés. Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine souligne toutefois l'importance de réaliser un projet de qualité, et de réduire l'effet d'îlots de chaleur associé notamment à l'aménagement de grandes surfaces asphaltées.

Le Service des infrastructures, transport et environnement estime que l'offre en stationnement est acceptable pour ce type de projet, et rappelle que le promoteur doit élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des déplacements pour favoriser les modes de transport actif et collectif.

1.3 Les coûts, les retombées économiques et les emplois créés

Le coût d'acquisition du terrain a été établi à 10 millions de dollars et les investissements requis en infrastructures ont été estimés à 35 millions. Environ 5 millions des coûts de viabilisation du terrain seraient défrayés par la Ville, en application du règlement concernant les ententes sur les infrastructures municipales.

Le promoteur évalue à 200 millions de dollars le coût de réalisation du projet et à près de 300 millions de dollars le potentiel annuel de ventes des commerces. Le centre commercial, une fois complété, générerait des retombées fiscales en taxes municipales de 2,6 millions de dollars par an.

Le projet générerait environ 1 200 emplois-année durant la période de construction, qui s'échelonne sur une période cinq à sept ans. L'exploitation des commerces fournirait 1 600 emplois annuellement, dont 55% seraient destinés en priorité aux résidents de l'arrondissement. Cette cible a été établie dans le cadre des travaux du Comité de concertation, qui a mis sur pied un groupe de travail visant à favoriser l'embauche locale et le maintien en emploi.

1.4 Les études et analyses d'impact

Plusieurs études et analyses ont été réalisées par les consultants du promoteur, selon les exigences de la Ville, entre janvier 2007 et mai 2008. Ces études ont conduit à la préparation d'un plan d'aménagement d'ensemble du projet, et sont résumées dans les paragraphes qui suivent.

Une étude a été réalisée dans le but d'évaluer l'impact du projet sur les commerces existants. La clientèle ciblée, qui englobe environ 30% des Montréalais, effectuerait près de la moitié de ses achats à l'extérieur de la zone de marché visée. Le transfert de ces fuites commerciales représenterait une part importante des ventes du projet (47%). Les magasins situés dans la zone de marché seraient peu touchés, car leur offre est orientée sur la desserte en biens courants, souvent dans des catégories spécialisées. La diminution de leurs ventes varierait entre 1% et 13%. Cet impact est jugé de faible à moyen.

Un plan de gestion des déplacements a été élaboré dans le but de réduire l'utilisation de l'auto en solo au profit des transports collectifs. Plusieurs mesures sont recommandées pour accompagner le promoteur et les futurs commerçants dans la mise en place du programme allégo, développé entre autres par l'AMT, et visant la gestion des déplacements liés aux activités professionnelles.

Une étude d'impact sur la circulation a été réalisée dans le but d'identifier les mesures permettant d'assurer une accessibilité adéquate au centre commercial et de maintenir des conditions de circulation semblables à la situation actuelle. Les mesures proposées comprennent l'ajout de six feux de circulation, la modification de la réglementation de stationnement sur la 17^e avenue ainsi que l'implantation des voies à sens unique, afin de limiter la circulation de transit dans le secteur résidentiel situé aux environs de l'entrée du projet qui donnerait sur le boulevard Saint-Michel.

Les études géotechniques et environnementales ont permis de déterminer la capacité portante du roc ainsi que la nature, la qualité et la quantité de remblais présents sur les différents plateaux. Les résultats ont été utilisés pour recommander les types de fondation les plus appropriés et pour préparer les plans préliminaires d'infrastructures souterraines. Considérant la quantité importante de remblais sur le site (environ 650 000 m³), il est suggéré d'en réutiliser une partie lors des travaux de construction.

Une étude de géologie structurale a été réalisée afin d'évaluer le potentiel de glissement ou d'éboulement des parois rocheuses. Les observations sur le terrain indiquent que la pratique d'escalade sportive sur les parois ne serait pas sécuritaire. Il est recommandé d'effectuer un écaillage sommaire des parois, afin de réduire les risques de chutes de blocs, et d'aménager des fossés de captage d'environ 4 m de large au pied des escarpements, afin d'assurer la sécurité du public. Ces fossés seraient reliés au réseau de drainage de surface et intégrés aux espaces verts thématiques du projet.

Des avis techniques ont été produits concernant les risques d'inondation des bâtiments, les risques d'explosion et d'incendie associés à l'entreposage et à la distribution de bonbonnes de propane, et les risques d'explosion liés la présence de matières explosives résiduelles qui subsisteraient dans l'ancienne carrière. Dans tous les cas, les probabilités d'incidents sont jugées faibles ou très faibles.

Une caractérisation des boisés situés sur le terrain a été réalisée dans le but de déterminer leur intérêt écologique. Ces boisés sont constitués d'espèces pionnières qui se sont développées sur des amoncellements de pierres, de béton et d'asphalte. Ils sont relativement jeunes, comportent une faible diversité d'espèces, et la quasi-absence de sol végétal limite les possibilités de croissance et de remplacement des communautés. Leur valeur écologique globale est jugée faible.

Une étude de potentiel archéologique a été réalisée pour la propriété privée acquise par le promoteur à l'ouest de la carrière. Cette propriété est occupée par des bâtiments de grande surface et des stationnements asphaltés. Le potentiel identifié se résume à l'occupation d'un four à chaux, identifié sur un plan d'arpentage datant de 1867. Il est recommandé qu'une tranchée d'inventaire soit réalisée à l'emplacement de l'ouvrage, dans l'aire de stationnement, préalablement à toute excavation de terrain.

Une étude préliminaire a été réalisée pour identifier les mesures de développement durable qui seraient appliquées au projet. L'effet de ces mesures est évalué selon la valeur de l'emplacement, la préservation environnementale, la connectivité, la relation et le transport, et la préservation des ressources.

1.5 L'accord de développement

L'accord de développement conclut entre la Ville et le promoteur prévoit l'encadrement des aspects du projet qui ne sont pas normatifs. Il comprend notamment les exigences de la Ville concernant le maintien des activités d'élimination de neiges usées, ainsi que les termes et conditions applicables à la vente du terrain.

L'accord de développement précise aussi les engagements du promoteur qui doivent être garantis sous forme de lettre bancaire. Ces obligations concernent entre autres le suivi de la qualité de l'air ambiant, l'aménagement des espaces verts thématiques et des réseaux cyclables et piétonniers, la construction d'un ascenseur, d'une promenade et d'un belvédère, ainsi que le financement d'une desserte en transport en commun dédiée (navette).

1.6 Les projets de règlements

Le projet de règlement P-04-047-62 prévoit les ajustements requis au Plan d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet. Les limites du secteur d'emplois visé seraient modifiées afin d'inclure une partie du lieu d'élimination des neiges usées, le coefficient d'occupation du sol serait diminué de 0,2 à 0,1 et le nombre d'étages autorisés serait augmenté de 2 à 4 étages.

La parcelle de terrain retirée du lieu d'élimination des neiges usées serait utilisée pour aménager des liens piétonnier et véhiculaire donnant accès au boulevard Robert, à l'est de la carrière. Une demande de modification du certificat d'autorisation délivré pour l'exploitation du lieu a été déposée par la Ville auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, afin de pouvoir céder ce terrain au promoteur.

Le projet de règlement P-08-019 modifie le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement et permet d'autoriser le projet d'implantation du projet dans l'ancienne carrière. Il comprend des dispositions relatives aux usages, à la hauteur et à l'implantation des bâtiments. Il autorise l'aménagement de centres-jardin à l'extérieur des établissements ainsi que l'exploitation de cafés-terrasse au sol ou sur un toit. Il permet d'aménager trois fois plus d'unités de stationnement que la norme prévue pour les usages commerciaux. Il comprend des critères d'aménagement, d'architecture et de design pour mettre en valeur le site et ses particularités géologiques, pour diminuer l'effet des îlots de chaleur et pour assurer la construction de bâtiments de qualité supérieure.

2 La synthèse des interventions des participants

La mobilisation populaire est importante dans le quartier Saint-Michel et les enjeux de la requalification des anciennes carrières font l'objet de forums de discussion dans la communauté depuis plusieurs années.

Environ 150 personnes ont participé aux séances d'information sur le projet. La commission a reçu 21 mémoires, dont 15 ont fait l'objet de présentations verbales par des citoyens, des représentants d'organismes communautaires, des porte-paroles d'organismes gouvernementaux et des élus municipaux. Les mémoires non présentés ont surtout été transmis par des résidants du secteur, opposés à l'implantation d'un centre commercial dans leur voisinage.

2.1 L'accueil au projet

Tous les participants à la consultation publique souhaitent que la requalification de l'ancienne carrière Saint-Michel joue un rôle structurant dans la revitalisation du quartier. Le projet présenté par le promoteur Smart Centres recueille cependant des opinions partagées.

Les élus locaux, la Corporation de développement économique communautaire Centre-Nord et l'organisme Vivre Saint-Michel en santé appuient le projet, principalement pour ses retombées en matière d'emploi. Ils ont participé aux travaux du comité de concertation, avec le centre local d'emploi et la commission scolaire, et font plusieurs propositions afin d'assurer que le projet soit orienté le plus possible vers les intérêts du milieu (Soraya Martinez, doc. 7.14 ; CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2 ; VSMS, doc. 7.11).

Plusieurs participants considèrent toutefois que l'implantation d'un centre commercial d'envergure régionale ne répond pas aux besoins du quartier. Certains suggèrent à la Ville de privilégier des projets plus novateurs pour la mise en valeur du site, tandis que d'autres s'opposent carrément au projet (Camil Gaston Breton, doc. 6.4 ; Michel Handfield, doc. 7.1 ; Léo Bricault, doc. 7.4 ; Guillaume Blouin-Beaudoin, doc. 7.5 ; Livio Parolin, doc. 8.2 ; Alexandre Boyer et André Bricault, doc. 8.4).

Le parti Projet Montréal estime que le quartier mérite mieux qu'un projet de centre commercial bas de gamme centré sur l'utilisation de l'auto, et considère que la vente du terrain au promoteur constitue une dilapidation d'un bien public parmi les plus stratégiques de Montréal (doc. 7.7).

Quelques résidants du secteur se sont aussi opposés au projet, en raison principalement de ses impacts sur la circulation locale (Sylvie Daneau, doc. 8.1 ; Géralda Beaulieu, doc. 8.3 ; Christine Arbour, doc. 7.5 ; Hélène Lesage, doc. 8.6).

Le propriétaire du centre commercial Le Boulevard, situé à deux kilomètres de l'ancienne carrière, estime que les impacts du projet sur les marchands du secteur ont été sous-estimés. Il suggère que le projet soit réduit de moitié, pour mieux répondre aux conditions actuelles du marché et tenir compte de la taille de la population, de sa croissance projetée et de sa capacité à consommer (Crofton Moore, doc. 7.3).

Plusieurs citoyens ont fait des recommandations visant à assurer une meilleure intégration du projet à la structure urbaine du quartier (Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8 ; Lise Roy, doc. 7.12 ; Francine Picard, doc. 7.13). L'initiative 1,2,3 GO! Saint-Michel a aussi proposé plusieurs mesures visant à assurer que le projet réponde aux besoins des familles et des tout-petits (doc. 7.9).

Les intervenants du milieu de la santé ont souligné qu'un projet commercial d'une telle envergure ne se fait pas sans difficultés ni changements majeurs dans la vie d'un quartier. Ils ont fait plusieurs mises en garde concernant les impacts du projet sur la qualité des milieux de vie et sur la sécurité urbaine (DSP de Montréal, doc. 7.6, CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel, doc. 7.10).

2.2 Une vision d'ensemble pour le développement du quartier

Plusieurs participants souhaitent que la Ville intègre à son plan *Imaginer – Réaliser Montréal 2025* une vision de développement pour l'ensemble du quartier Saint-Michel, incluant les projets de requalification des deux anciennes carrières et le projet de revitalisation de la rue Jarry.

La réhabilitation de l'ancienne carrière Miron a déjà des effets structurants sur le milieu, et le complexe de la Ville constitue un pôle environnemental, culturel et récréatif majeur pour Montréal. Les participants souhaitent que le développement de l'ancienne carrière Saint-Michel joue un rôle important aussi dans la revitalisation du quartier, en fournissant des espaces publics de qualité et en rehaussant l'image du secteur. Ils demandent également que le projet s'inscrive en complémentarité avec la structure commerciale locale et contribue à la revitalisation de la rue Jarry (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2, p. 7 ; CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel, doc. 7.10, p. 3 ; VSMS, doc. 7.11, p. 4).

Selon plusieurs participants, le projet doit permettre de créer un nouveau lien est-ouest transitant par la carrière afin de désenclaver le secteur René-Goupil situé à l'est du boulevard Pie-IX. Ils souhaitent que le projet soit couplé avec le développement du transport en commun et tienne compte des projets de station de train et de métro sur le boulevard Pie-IX (Michel Handfield, doc. 7.1, p. 8 ; 1,2,3 GO! Saint-Michel, doc. 7.9, p. 3).

Selon certains, le projet entraînerait une circulation de nature régionale sur le boulevard Saint-Michel et sur la rue Jarry, ce qui pourrait nuire à la revitalisation du noyau villageois du quartier (Léo Bricault, doc. 7.4, p. 4 ; Paula Négron *et coll.*, doc.7.8, p. 6).

2.3 Le concept d'aménagement

Plusieurs participants estiment que le projet n'est pas bien arrimé à la structure urbaine du quartier, et font de nombreuses suggestions afin d'assurer une meilleure connectivité avec les équipements collectifs et les lieux publics existants. Leurs commentaires concernent également la circulation sur le site, la mise en valeur du paysage de la carrière, les mesures visant à contrer l'effet des îlots de chaleur, les normes et critères de qualité de construction des bâtiments, et l'aménagement des abords du site.

Les accès et les voies de circulation

Des citoyens ont noté que les deux plateaux inférieurs, qui représentent la presque totalité du site, ne sont desservis que par une seule voie de circulation, le boulevard interne. Selon eux, il est essentiel de pouvoir évacuer rapidement les personnes se trouvant au fond de la carrière, advenant un incident majeur sur cette voie de circulation. Certains demandent de construire un accès véhiculaire supplémentaire par le nord de la carrière, tandis que d'autres demandent d'ajouter un deuxième ascenseur (Léo Bricault, doc. 7.4, p. 9-10 ; Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 14).

Cet ascenseur supplémentaire pourrait être aménagé dans le prolongement de l'avenue Émile-Journault, qui est un axe commercial naturel du quartier. Cet accès offrirait l'avantage d'établir un lien direct entre la rue et le plateau le plus bas de la carrière, et augmenterait les possibilités d'évacuation d'urgence en cas d'incident majeur. L'aménagement d'accès donnant sur les rues du quartier soulève toutefois des craintes chez les riverains, car ils redoutent une augmentation de l'achalandage dans leur voisinage résidentiel (Francine Picard, doc. 7.13, p. 2-3).

Les réseaux cyclable et piétonnier

Selon la DSP, une attention particulière doit être accordée à la sécurité des réseaux cyclable et piétonnier, car le nombre de blessés de la route dans l'arrondissement est parmi les plus élevés de l'île de Montréal. Les sentiers devraient être un peu plus larges, pour accueillir divers types d'usagers, les traverses bien signalées, et les intersections balisées avec des mesures d'apaisement de la circulation (doc. 7.6, p. 10).

Des participants proposent de développer le réseau cyclable vers le sud, par la rue Joseph-Guibord, afin de rejoindre les pistes utilisées pour les déplacements utilitaires. Ils suggèrent de relier le réseau à celui du Complexe environnemental de Saint-Michel, par l'avenue Émile-Journault, ainsi qu'à celui longeant le boulevard Gouin, vers le nord. Ils recommandent de porter une attention particulière aux liens avec le réseau de Montréal-Nord, puisque les pistes devront traverser un secteur industriel comprenant de nombreux accès pour les véhicules lourds (Michel Handfield, doc. 7.1, p. 8-9 ; DSP de Montréal, doc. 7.6, p. 9 ; Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 13-14 et 17).

Le paysage de la carrière

Un groupe de citoyens considère que le promoteur n'a pas pris soin de mettre en valeur les vues les plus intéressantes dans l'ancienne carrière. Selon eux, la place publique proposée dans le plateau central, au centre du stationnement, devrait être déplacée vers le bord du palier et reliée à la passerelle piétonne longeant les parois rocheuses. Les terrasses réservées à la restauration, de même que les fenêtres des bâtiments, devraient être orientées vers le nord, avec vue sur la carrière. De plus, la Ville devait établir des normes, plutôt que des critères, pour assurer que le promoteur porte une attention soignée à l'apparence des stationnements et des toits des bâtiments (Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 11, 21).

Les aires de stationnement

Plusieurs participants considèrent que le concept proposé ne fait que reproduire le modèle des mégacentres commerciaux traditionnels, orienté vers l'utilisation de l'automobile. Les aires de stationnements aménagées autour des bâtiments forcent les déplacements en auto, à l'intérieur même du centre commercial, et la clientèle doit traverser de vastes espaces réservés à la circulation pour accéder aux magasins. Ils suggèrent de revoir l'implantation des bâtiments, afin d'assurer que les arrêts d'autobus et les supports à vélos soient aménagés plus près de l'entrée des commerces (Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 17).

Les îlots de chaleur

Selon plusieurs, le plan d'ensemble du projet comporte très peu de véritables espaces verts. Ils demandent de réduire les surfaces minéralisées afin de contrer les effets d'îlot de chaleur et suggèrent au promoteur d'aménager des toits verts, d'utiliser des matériaux de revêtement qui absorbent moins la chaleur, de prévoir des aires de stationnement en damier pour accroître la présence d'arbres et d'arbustes, ou encore de construire un stationnement étagé. Ils recommandent aussi de conserver le boisé situé sur le plateau le plus bas, à la fois pour sa valeur paysagère et pour sa valeur écologique, car l'environnement de la carrière ne se prêterait pas à la croissance d'arbres à grand déploiement dont la plantation est exigée par la Ville (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2, p. 13 ; DSP de Montréal, doc. 7.6, p. 4-6 ; Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 20 ; Lise Roy, doc. 7.12, p. 8).

La qualité de construction

Les citoyens et organismes demandent à la Ville d'établir des critères précis pour évaluer les efforts du promoteur en termes de développement durable, de design et de qualité de construction. Ils souhaitent que les bâtiments soient de bonne qualité, afin qu'ils puissent être convertis si le centre commercial ne rencontre pas le succès espéré. Certains suggèrent que le projet vise une certification LEED Platine (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.7, p. 4-5 ; VSMS, doc. 7.2, p. 13 ; Alexandre Boyer et André Bricault, doc. 8.4, p. 9).

Les abords du site

Le projet inclut le réaménagement d'une bande de terrain en bordure de la 15^e avenue, entre le boulevard Robert et la rue Denis-Papin. Plusieurs citoyens s'opposent au recul de la clôture et à la coupe des arbres, car ils doutent que les lieux seraient bien surveillés et craignent pour la sécurité des enfants. Ils tiennent aussi à conserver l'écran végétal existant qui atténue la pollution visuelle, sonore et atmosphérique. Une citoyenne a déposé à cet effet une pétition signée par 61 personnes (Francine Picard, doc. 6.3, p. 55 ; Christine Arbour, doc. 8.5, p. 1).

2.4 Les impacts sur circulation et les déplacements

Plusieurs citoyens ont fait valoir que la congestion routière sur les artères du secteur, aux heures de pointe, affecte déjà leur qualité de vie. Ils craignent que le projet entraîne des conditions de circulation encore plus difficiles et demandent que des mesures d'atténuation soient implantées dès l'ouverture du centre commercial.

À cet égard, la conseillère du quartier et les intervenants du milieu demandent d'ajouter un nouveau volet à l'étude d'impact, afin de mieux évaluer les effets du projet sur la circulation et le stationnement dans les secteurs résidentiels. Ils suggèrent d'englober les parties des quartiers Saint-Michel et Villeray situés au sud de l'autoroute métropolitaine (VSMS, doc. 7.11, p. 6 ; Soraya Martinez, doc. 7.14, p. 2).

Plusieurs intervenants ont rappelé que les plans et politiques de la Ville ont comme orientations privilégiées de réduire la dépendance à l'automobile, d'augmenter l'utilisation du transport en commun et de favoriser les transports actifs. Afin d'atteindre ces objectifs, ils proposent d'instaurer des frais de stationnement, de réduire la taille des cases et de réserver des espaces aux voitures compactes. Ils demandent aussi de revoir la desserte en transport en commun dans le secteur, afin d'augmenter le niveau de service et de mieux desservir la population du quartier dans l'axe est-ouest (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2, p. 13-14 ; VSMS, doc. 7.11, p. 5-6 ; DSP de Montréal, doc. 7.6, p. 5 ; CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel, doc. 7.10, p. 4-5).

Plusieurs estiment que le promoteur devrait s'engager à défrayer une partie des coûts d'exploitation du circuit d'autobus qui desservirait le site, au-delà de période de trois ans convenue avec la Ville, afin d'assurer que son utilisation entre véritablement dans les mœurs des travailleurs et de la clientèle du centre commercial. Ils demandent que des mesures concrètes soient identifiées pour assurer l'implantation du programme allégo, qui vise les déplacements liés aux activités professionnelles, compte tenu de la multiplicité des acteurs concernés (DSP de Montréal, doc. 7.6, p. 10-11 ; Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 16 ; CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel, doc. 7.10, p. 4).

La CDÉC suggère que l'arrondissement soit l'un des premiers à être desservis par le projet de vélos libre-service actuellement développé par la Ville de Montréal. Une telle initiative permettrait de mettre en valeur à la fois le site de la carrière et l'ensemble du pôle de développement Saint-Michel (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2, p. 14). Afin d'encourager les transports actifs, un citoyen demande que le centre commercial offre un service de livraison à domicile pour les objets volumineux (Michel Handfield, doc. 7.1, p. 8).

2.5 L'impact commercial

Plusieurs participants considèrent que l'arrondissement n'a pas besoin d'un nouveau centre commercial. Selon eux, le projet ne fera que modifier les comportements d'achat d'une population dont la croissance démographique est presque nulle. Ils craignent que le projet entraîne la fermeture de commerces dans le quartier et dans les secteurs limitrophes (Michel Handfield, doc. 7.1, p. 2 ; Guillaume Blouin-Beaudoin, doc. 7.5, p. 1 ; Projet Montréal, doc. 7.7, p. 3).

Plusieurs questionnent le concept de récupération des fuites commerciales utilisé par le promoteur pour décrire le transfert de ventes au détail réalisées dans les secteurs périphériques. À cet égard, certains qualifient de cannibalisme économique les effets anticipés du projet sur la structure commerciale en place (Lise Roy, doc. 6.3, p. 6 ; Léo Bricault, doc. 7.4, p. 7 ; Alexandre Boyer et André Bricault, doc. 8.4, p. 6).

Un groupe de citoyens souligne que l'impact du projet sur les commerces a été évalué dans une zone de marché définie de façon à exclure les principaux concurrents. Il leur apparaît difficile de justifier que les autorités municipales ne voient aucun impact dans la diminution des ventes des magasins situés en périphérie de la zone de marché. Ils estiment que les effets du projet devraient être évalués pour les autres arrondissements et inclure les surfaces commerciales de même type de la ville (Paula Négron *et coll.*, doc. 7.8, p. 4-5).

Selon le propriétaire du centre Le Boulevard, le projet proposé par Smart Centres aura un impact négatif important sur les centres commerciaux et les plus petits détaillants, car il exercera un potentiel d'attraction très élevé sur la clientèle et sur les bannières commerciales. Il estime que dans son secteur, la diminution des ventes pourrait annuler la marge bénéficiaire d'établissements existants. Il considère que l'arrondissement, la Ville et le promoteur n'ont pas vraiment évalué les effets du projet, qui forcerait une réorganisation importante de la structure commerciale du quartier Saint-Michel et des secteurs limitrophes. Il recommande qu'une étude d'impact commercial indépendante soit réalisée (Crofton Moore, doc. 7.3, p. 4-6).

L'organisme VSMS recommande aussi une analyse plus approfondie des effets du projet sur les commerces de Saint-Michel, afin de permettre aux résidants et aux commerçants locaux de mieux comprendre l'impact du projet sur leur quartier (doc. 7.11, p. 6).

Par ailleurs, quelques participants considèrent que les conditions de l'offre d'achat donnent un net avantage commercial au promoteur. À leur avis, le prix de vente du terrain de la Ville est bien en deçà de la valeur marchande des terrains commerciaux dans les quartiers centraux de Montréal (M. Léo Bricault, doc. 7.4, p. 3-4 ; Alexandre Boyer et André Bricault, doc. 8.4, p. 5).

2.6 La création d'emplois

Les intervenants du milieu appuient la création d'un secteur d'emplois dans Saint-Michel, jumelée à une politique d'embauche locale. En effet, environ 40% de la population du quartier vit sous le seuil de faible revenu et le taux de chômage est plus élevé que la moyenne montréalaise. De plus, une bonne partie de la main-d'œuvre est peu scolarisée et plusieurs nouveaux arrivants éprouvent des difficultés d'intégration au marché du travail.

Ils estiment essentiel que les emplois créés soient de qualité et bien rémunérés, afin de permettre de lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Ils suggèrent que les locataires du centre commercial favorisent l'équité et l'égalité dans l'accès à l'emploi, la conciliation famille-travail, l'apprentissage du français ainsi que la promotion à l'interne. Ils demandent d'assurer que la disponibilité de l'emploi n'incite pas au décrochage scolaire, et que les horaires de travail soient ajustés au calendrier scolaire pour ne pas nuire à la progression académique des jeunes employés. Ils recommandent que le promoteur soutienne les entreprises d'économie sociale, en leur réservant par exemple des locaux à même le centre commercial (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2, p. 11 ; 1,2,3 GO! Saint-Michel, doc. 7.9, p. 4-5 ; CSSS de Montréal-Nord et Saint-Michel, doc. 7.10, p. 3 ; VSMS, doc. 7.11, p. 8-12).

La conseillère municipale du quartier, la CDÉC et VSMS demandent aussi au promoteur de collaborer avec le milieu communautaire en jouant un rôle d'intermédiaire auprès des futurs locataires du centre commercial, pendant au moins cinq ans suivant l'ouverture des premiers magasins. Ils souhaitent que le promoteur incite les commerçants à recourir aux ressources du milieu, pour le recrutement des employés, et contribue au financement de projets de développement local de la main-d'œuvre. La CDÉC souhaite aussi que l'accord de développement comporte des obligations de résultats concernant la stratégie d'embauche locale (Soraya Martinez, doc. 7.1, p. 7-8 ; Denis Sirois, doc. 6.3, p. 67).

Un citoyen considère par ailleurs que les locataires du centre commercial devraient privilégier la vente de produits locaux afin d'encourager l'économie montréalaise (Michel Handfield, doc. 7.1, p. 7-8).

Plusieurs participants craignent cependant que le centre commercial entraîne un déplacement des emplois au lieu d'en créer de nouveaux. Ils estiment qu'il n'y a aucune garantie que la cible de 55% des emplois destinés aux résidents de l'arrondissement soit atteinte, et considèrent que les conditions d'emploi dans la vente de marchandises au détail ne permettent pas d'améliorer la qualité de vie des travailleurs.

Ils croient que le promoteur devrait privilégier des bannières reconnues pour leur respect des droits des employés et s'opposent à la venue d'un magasin Wal-Mart sur le site (Léo Bricault, doc. 7.4, p. 4 ; Projet Montréal, doc. 7.7, p. 4 ; Livio Parolin, doc. 8.2, p. 4 ; Alexandre Boyer et André Bricault, doc. 8.4, p. 10).

2.7 La santé et la sécurité

Les intervenants du milieu de la santé soulignent que le centre commercial serait aménagé sous le niveau des rues et soustrait à la vigilance des résidents du voisinage. Cette caractéristique des installations appelle une vigilance particulière en matière de sécurité urbaine. Ils recommandent à la Ville d'interdire la venue de commerces de jeux de hasard et invitent le promoteur à mettre en place un plan de prévention du crime, en collaboration avec la police de quartier, pour identifier les vulnérabilités et mettre en place des mesures de surveillance dès l'ouverture des premiers commerces. Ils suggèrent aussi de prévoir un éclairage adéquat des lieux, d'éliminer les endroits isolés et d'installer des téléphones publics pour faciliter les appels à l'aide (DSP de Montréal, doc. 7.6, p.13 ; CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel, doc. 7.10, p. 5).

La DSP de Montréal considère que la grande quantité de véhicules qui circuleraient dans l'ancienne carrière, de même que la présence d'une usine de production de béton bitumineux à proximité, constituent des sources importantes de polluants atmosphériques. Considérant la formation en cuvette du site, l'organisme souligne l'importance d'implanter un programme d'échantillonnage de l'air ambiant et de limiter la création d'îlots de chaleur, qui contribuent à la dégradation de la qualité de l'air (doc. 7.6, p. 6-8).

Par ailleurs, sur le plan de la nutrition, des citoyens et les organismes désirent que les restaurants prévus dans le projet offrent un menu de type santé plutôt que de type malbouffe (1,2,3 GO! Saint-Michel, doc. 7.9, p. 5 ; CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel, doc. 7.10, p. 6 ; Mme Hélène Lesage, doc. 8.6, p. 1).

2.8 La concertation locale

Plusieurs citoyens se sont dits déçus de la consultation menée par l'OCPM. Étant donné l'importance du projet sur le développement du quartier Saint-Michel, ils estiment que la tenue des séances publiques n'a pas fait l'objet de suffisamment de publicité. Ils déplorent que les informations fournies au comité de concertation n'aient pas été relayées à la population, en amont de la consultation, et estiment qu'ils n'ont pas eu assez de temps pour prendre connaissance de la documentation. De plus, selon plusieurs, les présentations du promoteur et de la Ville étaient difficiles à comprendre (Michel Handfield, doc. 6.3, p. 14-15 ; Lise Roy, doc. 6.3, p. 3-4 ; Géralda Beaulieu, doc. 8.3, p. 1-2 ; Alexandre Boyer et André Bricault, doc. 8.4, p. 3-4).

Certains considèrent que la décision de soumettre le projet à une consultation par l'OCPM, qui a pour effet de soustraire le projet à un processus d'approbation référendaire, est

inacceptable sur le plan démocratique. Ils auraient préféré que la consultation sur les modifications à la réglementation soit menée par l'arrondissement, afin que les résidents du voisinage puissent s'exprimer sur l'opportunité d'ouvrir un registre (Léo Bricault, doc. 7.4, p. 14 ; Guillaume Blouin-Beaudoin, doc. 7.5, p. 2 ; Livio Parolin, doc. 8.2, p. 7).

Les intervenants communautaires se sont toutefois montrés en faveur d'une consultation menée par l'OCPM, plutôt qu'une séance d'information technique portant sur les changements de zonage, considérant que le projet proposé par Smart Centres est d'envergure métropolitaine. La CDÉC aurait cependant souhaité que soient tenus des ateliers thématiques, car ils permettent de discuter de points de vue indépendants de ceux du promoteur et de la Ville et d'avoir une meilleure compréhension du projet (doc. 7.2, p. 17).

Les citoyens, les organismes communautaires et les élus locaux soulignent l'importance de maintenir la concertation à toutes les étapes de mise en œuvre du projet, afin d'assurer que sa réussite dépasse les strictes dimensions commerciales. Le promoteur devrait participer à un comité de suivi regroupant des représentants de la Ville, de l'arrondissement, des organismes communautaires, des acteurs du milieu et des chercheurs universitaires, pour un mandat de cinq ans renouvelable au besoin. Le promoteur devrait aussi faciliter la compréhension des éléments plus techniques du projet par la population, et établir un plan de communication auprès du public comprenant par exemple un site Internet, un journal et des assemblées régulières d'information (CDÉC Centre-Nord, doc. 7.2, p. 15 ; VSMS, doc. 7.11 ; p. 9, Soraya Martinez, doc. 7.14, p. 2).

3 L'analyse de la commission

L'implantation d'un nouveau centre commercial dans le quartier Saint-Michel a été intégrée au programme *Imaginer – Réaliser Montréal 2025* de la Ville, qui vise à mettre de l'avant des grands projets susceptibles d'avoir des effets structurants sur leur milieu. La mise en œuvre du projet vise à soutenir la création d'emplois dans un quartier marqué par l'exploitation d'anciennes carrières dont les activités ont été définitivement abandonnées dans les années 1980.

L'entreprise Smart Centres, promoteur du projet, est en pourparlers avec l'administration municipale depuis 2005 et s'est engagée dans un processus de concertation avec les acteurs du milieu afin de prendre connaissance des préoccupations de la communauté.

Les participants à la consultation publique ont soulevé plusieurs enjeux d'intégration du projet à la vie de quartier. Certains se sont opposés au projet tandis que d'autres ont proposé des modifications visant à mieux encadrer sa réalisation. Tous souhaitent que la requalification de l'ancienne carrière contribue à améliorer les conditions socio-économiques des résidents de Saint-Michel.

La commission présente son analyse du projet en regroupant les préoccupations soulevées en audience publique selon les thèmes suivants : les enjeux du projet d'un nouveau centre commercial, le concept d'aménagement, la gestion des déplacements, l'impact sur la structure commerciale, le développement de l'emploi et la mise en œuvre et le suivi.

3.1 Le projet d'un nouveau centre commercial

Le projet proposé par Smart Centres est un centre commercial conventionnel, de type mégacentre de calibre régional. L'originalité du projet tient à la configuration du site, une carrière désaffectée dont la partie la plus profonde se trouve à plus de 70 mètres sous le niveau des rues avoisinantes. Le terrain convoité, d'une grande superficie, est localisé à proximité de l'autoroute métropolitaine, de l'avenue Papineau et du boulevard Pie-IX (route 125). Il jouit d'une position stratégique dans le réseau des grands centres commerciaux de la région de Montréal.

La Ville de Montréal, qui vendrait le terrain au promoteur, est favorable au projet non seulement pour ses retombées fiscales et économiques, mais aussi parce qu'il s'agit d'un projet novateur sur le plan de l'urbanisme. Il permettrait de requalifier une ancienne carrière à des fins de création d'emplois, dans une approche de développement durable.

Les élus locaux, les organismes communautaires de même que plusieurs citoyens appuient le projet, en raison principalement des opportunités qu'il offre en matière d'employabilité et de développement de la main-d'œuvre dans le quartier et dans l'arrondissement. Ils reconnaissent aussi que le maintien par la Ville des activités d'élimination de neiges usées limite les possibilités de redéveloppement de la partie non utilisée de l'ancienne carrière.

L'organisme Vivre Saint-Michel en santé de même que la CDÉC Centre-Nord ont pris le parti d'appuyer le projet et de participer aux réunions du comité de concertation, afin d'assurer que les enjeux locaux de développement de même que les préoccupations des citoyens soient pris en compte dès l'étape de conception du projet.

Selon eux, l'accord de développement convenu avec le promoteur comprend plusieurs exigences, conditions et obligations sans lesquelles le projet ne serait pas acceptable. Ces dispositions concernent entre autres les moyens mis en œuvre pour assurer le développement de l'emploi local de même que pour mettre en valeur le potentiel récréatif de la carrière, avec l'aménagement d'espaces thématiques et d'infrastructures d'accueil.

Des citoyens ainsi que le parti Projet Montréal se sont toutefois opposés à l'implantation d'un mégacentre commercial dans l'ancienne carrière. Selon eux, le projet est centré sur l'utilisation de l'automobile et s'oppose aux orientations de plusieurs plans et politiques de la Ville, qui visent à renforcer les services de proximité dans les noyaux villageois et à accorder une plus grande importance aux modes de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les citoyens du quartier ont soulevé plusieurs réserves quant au projet présenté par Smart Centres. Certains doutent que l'offre commerciale proposée réponde vraiment aux besoins de la population locale. Plusieurs craignent aussi l'augmentation de l'achalandage qui serait générée par le projet, car les conditions de circulation et de stationnement sont déjà difficiles dans le secteur de même que les déplacements en transport en commun, à pied ou à vélo, en particulier aux heures de pointe.

La commission constate que le milieu d'accueil est généralement favorable au développement d'un secteur d'emplois dans l'ancienne carrière Saint-Michel, notamment parce qu'il permettrait de donner un nouveau souffle au quartier en requalifiant un site à l'abandon depuis plus de vingt ans. Le projet d'implantation d'un centre commercial de calibre régional soulève toutefois plusieurs difficultés d'intégration dans le voisinage.

La commission recommande que le promoteur, la Ville et l'arrondissement entretiennent un dialogue continu avec la population locale afin d'assurer que les préoccupations, les demandes et les suggestions des citoyens soient prises en compte à chaque étape du projet. Les citoyens veulent en effet mieux comprendre les impacts du projet sur leur milieu de vie et s'assurer que l'implantation d'un centre commercial dans l'ancienne carrière contribue réellement à un nouvel essor du quartier.

Une vision d'ensemble pour le quartier

Il est important de rappeler que depuis de nombreuses années, les citoyens et organismes du quartier s'intéressent de près au potentiel de développement de la carrière, afin d'assurer que le site est mis en valeur dans le but de revitaliser le milieu et d'améliorer la qualité de vie des résidents.

Plusieurs citoyens de même que les élus et les acteurs du milieu ont appuyé le promoteur Camping Montréal dans l'élaboration d'un projet de développement récréotouristique, dans la partie non utilisée de l'ancienne carrière. En raison notamment de l'importance des investissements publics requis, le projet n'a cependant pas été retenu par la Ville.

L'organisme Vivre Saint-Michel en Santé a aussi initié une démarche collective de planification stratégique visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Le plan d'action du Chantier de revitalisation urbaine et sociale, adopté en 2004, est révisé par la communauté à chaque année. Ce plan identifie plusieurs priorités d'intervention pour le quartier en matière de revenus, d'habitation, de services et de sécurité urbaine.

C'est dans ce contexte que les citoyens et les intervenants du milieu souhaitent que la Ville intègre à son plan Montréal 2025 une vision de développement pour l'ensemble du quartier Saint-Michel, incluant les projets de requalification des deux anciennes carrières et le projet de revitalisation de la rue Jarry.

La réhabilitation de l'ancienne carrière Miron, rebaptisée Complexe environnemental de Saint-Michel, a déjà beaucoup changé l'image du quartier. Les matières putrescibles n'y sont plus acceptées depuis 2000 et le recouvrement final du site d'enfouissement, graduellement transformé en grand parc urbain, est en voie d'être complété.

Le complexe est ceinturé d'une piste cyclable et comprend une vitrine technologique, avec un centre de récupération des matières recyclables et une centrale thermique pour la valorisation des biogaz, ainsi qu'un pôle culturel regroupant un pavillon d'accueil, certifié LEED Platine et animé par la TOHU, les bureaux de l'École nationale de cirque, et le siège social et le centre d'hébergement des artistes du Cirque du Soleil.

Le projet de création d'un pôle civique et commercial sur la rue Jarry regroupe de nombreux partenaires. Les acteurs du milieu travaillent à l'élaboration d'une vision de développement de la rue Jarry en artère commerciale de quartier, en vue de permettre aux commerçants locaux de saisir de nouvelles opportunités d'affaires. Ils souhaitent que le projet de Smart Centres soit réalisé en complémentarité avec la structure commerciale en place et contribue à sa revitalisation.

La commission note que le plan Montréal 2025 comprend deux projets dans le quartier Saint-Michel : celui d'un pôle d'activités éducatives, sportives, culturelles dans l'ancienne carrière Miron (le Complexe environnemental de Saint-Michel) et celui d'un pôle d'emplois et d'espaces verts thématiques dans l'ancienne carrière Saint-Michel.

Dans ce contexte, la commission recommande fortement que la Ville et l'arrondissement développent une vision d'ensemble pour la revitalisation du quartier, incluant le tronçon de la rue Jarry compris entre les deux anciennes carrières.

Des effets structurants pour le milieu

Les intervenants du milieu souhaitent que le projet permette de répondre aux besoins spécifiques du quartier, identifiés entre autres dans le cadre du Chantier de revitalisation urbaine et sociale. Ces attentes concernent notamment l'amélioration du paysage urbain et le désenclavement du secteur René-Goupil.

La qualité de l'architecture est un élément important pour les citoyens, car le quartier Saint-Michel s'est développé sans planification particulière du point de vue de l'aménagement urbain et du paysage.

Le secteur René-Goupil est localisé à l'est du boulevard Pie-IX et est isolé du reste du quartier, ce qui entraîne pour la population des difficultés d'accès aux infrastructures de service en matière de transport, de santé, d'enseignement, de loisirs et de desserte commerciale. Ce secteur est densément peuplé et présente une problématique importante de pauvreté et de détérioration du stock de logements.

La commission constate que les citoyens et les organismes communautaires souhaitent que le redéveloppement de l'ancienne carrière agisse comme un levier de développement permettant d'apporter des changements importants dans les conditions de vie des résidents et dans l'aménagement du quartier. Elle est d'avis que la Ville, en tant que propriétaire du terrain, doit assurer que le projet ait un effet structurant sur le milieu, en particulier pour le secteur René-Goupil.

3.2 Le concept d'aménagement

L'intégration du projet à la trame urbaine du quartier soulève des défis majeurs. En effet, le secteur a connu une urbanisation rapide et désorganisée entre les années 1940 et 1960 : un peu partout les habitations côtoient carrières, industries, ateliers, entrepôts et voies de circulation, sans zone de transition. De plus, le projet de centre commercial se trouve sous le niveau des rues avoisinantes, c'est-à-dire complètement en dehors du cadre bâti.

Le promoteur a présenté en consultation publique un programme préliminaire de développement, une esquisse d'implantation et quelques vues en perspective à caractère promotionnel. Le concept d'aménagement est donc à l'étape d'avant-projet, et le plan d'ensemble proposé relève plus d'une planification générale des aménagements projetés que de l'expression d'une architecture arrêtée.

Le promoteur achèterait le terrain de la Ville une fois que la réglementation d'urbanisme aura été modifiée afin de permettre la réalisation du projet. Il entreprendrait ensuite des démarches auprès de différentes bannières commerciales pour finaliser son programme de développement.

La plupart de ces bannières ont leurs propres critères architecturaux pour mettre en valeur leur image. À ces critères s'ajouteront ceux du promoteur, qui doit s'assurer de préserver la qualité de l'ensemble du projet, ainsi que ceux de la Ville.

Les exigences de la Ville comprennent l'obligation d'aménager des espaces verts thématiques, une promenade, un belvédère, une piste cyclable et un réseau piétonnier ainsi que de construire un ascenseur intégré et accessible aux personnes à mobilité réduite. Ces exigences, spécifiées à l'accord de développement, font l'objet de garanties bancaires.

La commission est d'avis que la proposition du promoteur n'est pas encore assez élaborée pour permettre d'évaluer la conformité du projet aux objectifs de la Ville. Il ressort cependant que des efforts supplémentaires importants devront être consentis afin d'assurer que le projet présente un caractère novateur en matière d'aménagement urbain et de développement durable.

Les participants à la consultation publique accordent beaucoup d'importance à la mise en valeur de la carrière, qui fait partie de leur patrimoine collectif, ainsi qu'au verdissement du site. Ils ont fait de nombreuses suggestions afin d'améliorer la configuration des réseaux cyclable et piétonnier dans le centre commercial et d'en assurer une meilleure intégration à la trame urbaine. Ils ont aussi demandé que la qualité des aménagements et des bâtiments contribue à rehausser l'image du quartier.

La commission constate que le promoteur a présenté en consultation publique un concept d'aménagement préliminaire. Elle est d'avis qu'un plan d'ensemble plus détaillé doit être présenté aux citoyens et aux organismes du milieu avant d'être accepté par la Ville et par l'arrondissement.

La qualité des bâtiments et des aménagements

La Ville a élaboré toute une série d'exigences, spécifiées à l'accord de développement, relatives aux mesures de développement durable applicables au projet. Ces mesures comprennent un volet concernant les aménagements et les bâtiments, un volet social et un volet économique.

Les exigences relatives aux aménagements et aux bâtiments concernent la mise en valeur du site et de ses particularités géologiques, la réduction de l'effet des îlots de chaleur et la construction de bâtiments de qualité supérieure. Ces exigences relèvent du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale et sont prescrites sous la forme d'objectifs et de critères qualitatifs ne comportant pas de véritable obligation de résultat.

En ce qui a trait à l'innovation et au design, le promoteur a précisé qu'il ne chercherait pas à obtenir de certification de type LEED, décernée pour chaque bâtiment individuellement. Il viserait plutôt un aménagement écologique des lieux, l'efficacité énergétique et la gestion des ressources.

La commission note les efforts déployés par le promoteur pour proposer un ensemble de mesures de développement durable, compte tenu qu'il s'agit d'un projet comprenant une série d'aménagements de même que plusieurs bâtiments. Elle recommande cependant à la Ville et à l'arrondissement d'établir des objectifs mesurables, notamment pour la réduction de l'effet des îlots de chaleur, afin d'en assurer la mise en œuvre.

Plusieurs participants auraient souhaité une qualité de construction exemplaire, comme dans le cas du pavillon d'accueil du Complexe environnemental de Saint-Michel. Nombre d'entre eux ont aussi demandé que le promoteur considère sérieusement l'aménagement de toits verts, considérant les bénéfices qu'ils apportent sur le plan de l'environnement de même que sur le plan du paysage, puisque que les toitures seraient visibles depuis les voies de circulation et les lieux publics.

La commission considère que le caractère novateur du projet devrait amener le promoteur à considérer l'aménagement de toits verts sur un ou plusieurs bâtiments du centre commercial.

La mise en valeur de la carrière

Le promoteur s'est engagé à aménager et à entretenir un espace extérieur devant servir à des fins d'interprétation géologique. La localisation de cet espace n'a toutefois pas été spécifiée dans le cadre de la consultation. Le plan d'ensemble du projet montre néanmoins une place publique, située au milieu du stationnement aménagé dans le plateau central. Tel que mentionné par plusieurs participants, cette localisation ne semble pas optimale pour permettre d'apprécier le caractère particulier de la zone excavée et des parois rocheuses.

En ce qui a trait à la mise en valeur de la carrière, les esquisses et le plan d'ensemble ne montrent pas d'attention particulière au maintien et la création de perspectives visuelles. L'aménagement d'une passerelle longeant les parois rocheuses représente certainement un élément positif du projet, mais n'offre qu'une vue rapprochée des escarpements.

La commission estime que le promoteur aurait tout avantage à revoir l'implantation des bâtiments afin de permettre à la clientèle, aux travailleurs et aux visiteurs d'apprécier pleinement le caractère majestueux de la carrière. Le plan d'ensemble du projet devrait permettre de faire en sorte que le plateau central constitue un endroit privilégié pour mettre en valeur les perspectives vers le nord et apporter à l'observateur une expérience hors du commun en milieu urbanisé.

La commission note par ailleurs que les participants, de même que les membres du Comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville, ont souligné l'importance que la Ville et l'arrondissement doivent accorder à l'aspect des toitures qui seraient visibles depuis les lieux publics et les voies de circulation.

La commission recommande à la Ville et à l'arrondissement d'ajouter des critères spécifiques à l'aspect visuel des toitures, dans le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, afin d'éviter que le projet entraîne une dégradation du paysage de la carrière. Ces critères pourraient viser leur volumétrie, le choix des matériaux de revêtement et le camouflage des équipements hors toits.

Le verdissement du site

Il convient de rappeler que le premier plan stratégique de développement durable pour la collectivité montréalaise a identifié la lutte aux îlots de chaleur comme étant une priorité. Les données fournies par le promoteur indiquent toutefois que les bâtiments et les espaces verts thématiques ne représenteraient qu'environ 35% de la superficie du terrain.

Une partie importante du lieu serait donc aménagée en aires de stationnement et en voies de circulation. Par ailleurs, les espaces verts thématiques comprennent plusieurs surfaces minéralisées, comme les réseaux cyclable et piétonnier, le belvédère, la place publique et les fossés de captage aménagés au pied des parois rocheuses.

Tel que mentionné précédemment, la commission estime que la Ville doit établir des objectifs mesurables en ce qui a trait à la réduction de l'effet des îlots de chaleur. Ces objectifs pourraient inclure par exemple le nombre d'arbres et d'arbustes à planter sur le site de même que la superficie minimale d'espaces végétalisés à aménager.

Le promoteur prévoit remplacer le boisé situé sur le plateau inférieur par un stationnement. Cette décision serait motivée par la faible valeur écologique globale du boisé. La commission est toutefois d'avis que ce boisé devrait être conservé et utilisé comme assise pour l'aménagement des espaces verts thématiques. Ceci offrirait l'avantage d'assurer une superficie minimale d'espaces verts dès la mise en œuvre du projet et permettrait de limiter les efforts de plantation à réaliser lors des travaux d'aménagements. De plus, la croissance d'arbres à grand déploiement, dont la plantation est recommandée par la Ville, pourrait être limitée par l'environnement physique de la carrière une fois le projet complété.

La commission est d'avis que sur le plan du verdissement du site, la proposition d'aménagement ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de la Ville en matière de réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain. À cet égard, parmi les différents choix d'options possibles, la commission recommande en priorité de conserver le boisé situé sur le plateau inférieur de la carrière, considérant que sa valeur de remplacement est élevée. Le boisé pourrait de plus être utilisé comme assise pour l'aménagement des espaces verts thématiques.

La commission rappelle que l'échéancier de réalisation du projet serait échelonné sur une période de cinq à sept ans. Dans ce contexte, l'offre en stationnement pourrait être modulée avec l'ouverture des commerces et aménagée selon les besoins, ce qui permettrait d'évaluer le succès des efforts de verdissement du site.

Les accès, les voies de circulation et les espaces publics

L'ancienne carrière n'est présentement accessible que depuis le parc industriel Pie-IX et la Ville a exigé du promoteur qu'il construise un accès supplémentaire pouvant être utilisé comme voie privilégiée par les différents services d'urgence.

En réponse à ces exigences, le promoteur a acquis une propriété privée afin d'aménager un accès au centre commercial par le boulevard Saint-Michel. Il prévoit aussi ajouter un accès supplémentaire vers le boulevard Pie-IX dans une partie non utilisée du lieu d'élimination des neiges usées. De plus, à l'intérieur du site, une voie réservée aux véhicules d'urgence serait aménagée le long du chemin donnant accès à chacun des plateaux.

Cette proposition a été acceptée par les services municipaux concernés. Le représentant de service de sécurité incendie a expliqué, au cours de l'audience, que la voie supplémentaire aménagée vers le boulevard Pie-IX pourrait être utilisée pour l'évacuation du site en cas d'incident majeur. Il a ajouté que la propagation d'un incendie sur l'ensemble du centre commercial serait peu probable car le Code national du bâtiment exige l'installation de systèmes de protection, incluant des gicleurs automatiques qui permettent d'atténuer rapidement un foyer d'incendie.

Plusieurs participants ont noté que les deux plateaux inférieurs, qui représentent la presque totalité du site, ne sont desservis que par une seule voie de circulation. Ils ont demandé d'ajouter des infrastructures, pour les piétons ou pour les véhicules, donnant directement accès au plateau le plus profond, afin de pouvoir évacuer rapidement les personnes se trouvant au fond de la carrière advenant que cette seule voie soit bloquée.

La commission note que le promoteur prévoit aménager deux accès supplémentaires au centre commercial pour répondre aux exigences de la Ville sur le plan de la sécurité publique. Cette proposition ne rassure toutefois pas les citoyens quant à leur capacité d'évacuer le site dans des délais raisonnables. La commission estime que la Ville et le promoteur doivent démontrer clairement à la population que les procédures d'évacuation du site, en cas d'incident majeur, permettent d'assurer la sécurité des personnes.

Les intervenants du milieu de la santé ont souligné que l'aménagement des espaces publics doit tenir compte de la localisation du centre commercial, qui serait construit sous le niveau des rues avoisinantes. La difficulté d'accéder au site à pied pourrait faire en sorte que les lieux seraient peu fréquentés ou à tout le moins peu animés, ce qui pourrait entraîner des complications sur le plan de la surveillance.

La commission recommande d'accorder une attention particulière à la conception des espaces publics afin d'assurer qu'ils apportent un sentiment de sécurité aux employés et aux visiteurs ainsi que pour prévenir les comportements liés à la délinquance et à la criminalité.

3.3 La gestion des déplacements

Cette section traite de la stratégie proposée par le promoteur pour la gestion des déplacements de même que des mesures suggérées pour atténuer les impacts sur la circulation, adapter l'offre en stationnement, encourager l'utilisation du transport en commun et favoriser les transports actifs.

Le plan de gestion

Dans le Plan de transport 2008, la Ville affirme sa détermination de favoriser les modes de transport de remplacement de l'automobile, d'améliorer de façon significative le transport en commun, d'encourager les modes de transport actifs, d'accroître la sécurité des déplacements et de réviser sa politique de stationnement afin de l'adapter aux pratiques de transport durable.

De l'avis de plusieurs participants, le projet de centre commercial semble aller à l'encontre de ces orientations stratégiques. Les commerces de grande surface ont un potentiel d'attraction très élevé et la clientèle s'y rend généralement en voiture, en raison des distances à parcourir ainsi que de la quantité et du volume de marchandises à rapporter à la maison. L'offre en stationnement de ces centres commerciaux est donc considérable, et représente une superficie importante des espaces aménagés.

La Ville a toutefois choisi de favoriser le développement d'un secteur d'emplois dans le quartier Saint-Michel et, dans ce contexte, a convenu avec le promoteur d'une série d'engagements visant à soutenir le plus possible les objectifs du Plan de transport. Ces engagements concernent la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements permettant de réduire l'utilisation de l'auto en solo au profit des transports collectifs.

Le promoteur devra notamment :

- promouvoir auprès des commerçants les objectifs de réduction des déplacements en auto en solo et impliquer ceux-ci dans le déploiement de mesures envisagées ;
- aménager le centre commercial de façon à réduire le nombre de déplacements d'un palier à l'autre en voiture solo ;
- réserver dans l'aménagement des stationnements jusqu'à 10% des unités pour l'auto-partage, le covoiturage, les véhicules écoénergétiques et les micro-voitures ;
- assurer pendant au moins 3 ans le financement d'une desserte de transport en commun dédiée (navette) reliée à une station de métro, dès que 50% de la superficie des commerces aura été construite.

Il est important de souligner que le plan de gestion des déplacements vise en premier lieu les employés du centre commercial, par la mise en place du programme allégo développé entre autres par l'AMT. Le plan prévoit également plusieurs mesures concernant l'ensemble des usagers du site, en facilitant notamment les déplacements à pied et à vélo et en assurant la sécurité et le confort des piétons.

Il paraît important de rappeler que, selon l'enquête téléphonique réalisée par le promoteur dans la zone de marché, les deux-tiers des ménages n'ayant pas accès à une automobile effectueraient leur magasinage général en transport en commun. Le projet interpellerait ainsi en partie une clientèle dont le profil est différent de celle des regroupements de grandes surfaces localisés à la croisée d'importants axes de transport routier.

La commission note les efforts consentis par le promoteur pour favoriser une réduction de l'utilisation de l'automobile en solo, en particulier pour les travailleurs, et d'assurer une desserte du site en transport en commun. Elle estime cependant que les mesures recommandées dans le plan de gestion des déplacements doivent être accompagnées de cibles mesurables permettant de vérifier le niveau d'atteinte des objectifs visés.

La circulation

Le promoteur a réalisé une étude d'impact sur la circulation dans le but d'identifier les mesures permettant d'assurer une accessibilité adéquate au centre commercial et de maintenir des conditions de circulation semblables à la situation actuelle aux heures de pointe d'après-midi, en semaine et le samedi.

Selon cette étude, dans les conditions actuelles de circulation, les débits de pointe varient entre 1 200 et 5 300 véhicules à l'heure, sur la rue Jarry et les boulevards Saint-Michel et Pie-IX. Le promoteur estime que le centre commercial, une fois complété, générerait entre 4 400 et 5 600 déplacements véhiculaires, pendant les mêmes périodes.

Toutefois, moins du tiers de ces déplacements sont considérés comme des nouveaux mouvements s'ajoutant au réseau routier. En effet, environ 70% des déplacements sont considérés comme des mouvements entre les commerces, à l'intérieur du site, ainsi que des mouvements d'une clientèle circulant déjà sur le réseau et simplement déviée vers le site.

Les nouveaux déplacements ont été répartis sur le réseau routier, selon la provenance de la clientèle dans la zone de marché, tandis que les déplacements des usagers simplement déviés vers le site ont été répartis proportionnellement aux débits actuellement observés sur le réseau artériel. Selon cette répartition, environ 15% des déplacements attribuables au projet seraient observés sur le boulevard Pie-IX, 25% sur le boulevard Saint-Michel et 60% sur la rue Jarry.

La commission estime surprenant que seulement 15% des déplacements attribuables au projet seraient observés sur le boulevard Pie-IX, considérant que les débits qui y sont actuellement observés sont relativement élevés.

Les conditions anticipées de circulation ont été utilisées pour proposer des mesures de mitigation permettant d'assurer qu'il n'y a pas de dégradation importante des niveaux de service aux principales intersections du réseau routier. Ces mesures comprennent l'ajout de six feux de circulation, la modification de la réglementation du stationnement sur la 17^e avenue et l'implantation de voies à sens unique sur les rues résidentielles aux environs de l'entrée du projet donnant sur le boulevard Saint-Michel.

Il est important de noter que l'étude du promoteur confirme que les conditions de circulation aux heures de pointe sont déjà difficiles en périphérie de l'ancienne carrière, en particulier la semaine. Le projet ne permettrait donc pas d'améliorer la situation actuelle. De plus, la commission estime que les hypothèses utilisées par le promoteur pour évaluer les « nouveaux » déplacements pourraient introduire certains écarts entre les simulations et les conditions de circulation qui seraient réellement observées.

En effet, la méthodologie utilisée semble appropriée dans le cas d'un centre commercial aménagé au croisement d'autoroutes. Le projet serait toutefois réalisé dans un quartier central de Montréal présentant un tissu résidentiel nettement plus dense. Le comportement des usagers de la route simplement déviés vers le site pourrait dans ce cas être plus difficile à prévoir, et entraîner par exemple un achalandage accru sur les rues locales. À cet égard, plusieurs participants ont demandé que l'étude d'impact sur la circulation soit bonifiée afin de mieux circonscrire les effets du projet dans les secteurs résidentiels.

La commission recommande d'évaluer les effets du projet sur la circulation de transit dans les quartiers résidentiels situés à proximité de l'ancienne carrière, au nord comme au sud de l'autoroute métropolitaine. Cette évaluation permettrait d'identifier dès maintenant les infrastructures et les aménagements à prévoir pour mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation et pour assurer que les débits véhiculaires attribuables au projet sont canalisés vers le réseau artériel.

Certains participants ont également noté que le nouvel accès, qui serait aménagé sur le boulevard Saint-Michel, entraînerait un achalandage important au cœur du noyau villageois et pourrait compromettre le projet de création d'un pôle civique sur la rue Jarry. Considérant les particularités du milieu d'insertion du projet, la commission considère que cette préoccupation est fondée.

La commission suggère à la Ville et au promoteur d'adopter des mesures particulières, par exemple en matière de signalisation routière à l'approche du centre commercial, afin d'assurer que les automobilistes soient orientés de préférence vers le secteur industriel Pie-IX. Ceci permettrait d'éviter une augmentation importante de l'achalandage sur le boulevard Saint-Michel, dans un secteur à caractère résidentiel.

Le stationnement

Le promoteur prévoit aménager 3 200 cases de stationnement sur le site, ce qui correspond à un ratio de 4,0 cases par 1 000 m² de superficie locative brute aménagée. Ce ratio serait inférieur de 27% à celui suggéré dans les ouvrages de référence américains, et serait équivalent aux plus récents standards en matière de gestion de la demande en stationnement pour ce type de projet

Il convient de rappeler que la Ville propose dans son Plan de transport de ne pas augmenter la capacité de stationnement au cours des prochaines années, notamment dans les secteurs desservis par des infrastructures de transport en commun. Elle propose aussi de réviser sa politique de stationnement afin entre autres de réduire les effets de la minéralisation de grandes surfaces sur l'îlot de chaleur urbain et sur le réchauffement climatique.

Dans ce contexte, plusieurs participants ont suggéré au promoteur d'agir sur l'offre en stationnement, par exemple en réduisant le nombre et la taille des cases ou en instaurant une tarification pour accéder au site en voiture. Ils ont également proposé d'aménager les aires de stationnement en damier ou encore de construire un stationnement étagé, afin de minimiser l'emprise au sol des aires asphaltées.

La commission note que l'offre en stationnement dans le centre commercial devrait permettre de répondre amplement aux besoins de la clientèle visée. Dans ce contexte, la commission estime que le promoteur devrait accorder encore plus d'importance à la réduction des surfaces minéralisées. À cet égard, la construction d'un stationnement étagé sur le plateau inférieur et comprenant un ascenseur présenterait de nombreux avantages, en permettant notamment de réduire l'emprise au sol des aires asphaltées et de limiter le nombre de déplacements d'un palier à l'autre en auto solo.

On peut rappeler que le promoteur prévoit réserver jusqu'à 10% de l'ensemble des unités de stationnement pour l'auto-partage, le covoiturage et les véhicules écoénergétiques. Les participants ont d'ailleurs suggéré de réserver une localisation privilégiée à ces unités, près de l'entrée des commerces, afin d'encourager encore davantage le choix de modes de transport à caractère durable.

Le transport en commun

Le promoteur s'est engagé à assurer pendant au moins 3 ans le financement d'une desserte de transport en commun dédiée (navette) reliée à une station de métro, dès que 50% de la superficie des commerces aura été construite. Le plan de gestion des déplacements propose par ailleurs de limiter à 500 mètres la distance à pied entre les arrêts d'autobus et les bâtiments du centre commercial.

À l'instar de nombreux participants, la commission recommande que le promoteur s'engage à plus long terme pour l'exploitation d'une desserte de transport en commun dédiée. L'entente de partenariat avec la STM devrait en effet permettre d'assurer le service d'autobus sur une période suffisamment longue, après l'ouverture de l'ensemble des commerces, pour que son utilisation entre véritablement dans les mœurs des travailleurs et de la clientèle. Les arrêts d'autobus devraient aussi être localisés le plus près possible de l'entrée des commerces.

Il est important de souligner que les représentants d'organismes publics et communautaires ont demandé à la Ville d'identifier des mesures concrètes pour assurer l'implantation du programme allégo, compte tenu de la multiplicité des acteurs concernés.

De plus, selon de nombreux citoyens, la réalisation du projet de centre commercial et l'introduction d'une nouvelle ligne d'autobus, couplée aux projets de stations de train et de métro sur le boulevard Pie-IX, constituent une occasion privilégiée pour réévaluer la desserte du quartier en transport en commun.

La commission recommande à la Ville et à la STM de revoir la desserte en transport en commun dans le quartier afin d'optimiser les fréquences et d'améliorer les parcours, notamment pour les résidents du secteur René-Goupil.

Les réseaux cyclable et piétonnier

Les réseaux cyclable et piétonnier constituent un élément déterminant du projet, car la Ville souhaite encourager les modes de transport actif. À cet égard, plusieurs participants ont souligné que les déplacements à pied ou à vélo dans le centre commercial seraient particulièrement ardues, compte tenu des distances à parcourir entre les magasins et des dénivelés entre les plateaux.

Il paraît important de rappeler que la partie de la carrière qui serait aménagée fait plus d'un kilomètre de long et présente une profondeur de l'ordre de 70 m, ce qui correspond à un édifice de plus de vingt étages.

À l'intérieur du site, les réseaux cyclable et piétonnier comprennent une composante utilitaire le long du boulevard interne de même qu'une composante à vocation plus récréative longeant les parois du côté ouest de la carrière.

La commission rappelle l'importance de séparer les voies cyclables et piétonnes sur l'ensemble des réseaux aménagés. Il est en effet important d'assurer qu'il n'y a pas de conflit d'usage entre les cyclistes et les piétons, qui peuvent comprendre des familles avec poussettes ainsi que des personnes à mobilité réduite. Cette ségrégation devrait se faire à l'aide de plantations dans une bande séparatrice plutôt que par du marquage au sol.

Le réseau piétonnier comprend un ascenseur donnant accès au plateau central depuis le niveau de la rue, aménagé du côté du boulevard Saint-Michel. Un escalier permet aussi d'accéder au plateau central par le boulevard Robert, donnant sur le boulevard Pie-IX. Des escaliers et des tours d'accès relie également chacun des trois plateaux.

La commission note que le concept d'aménagement facilite surtout l'accès piétonnier vers le plateau central, à l'aide d'un ascenseur. Afin d'améliorer la fluidité des déplacements sur l'ensemble du centre commercial, la commission recommande d'aménager un deuxième ascenseur, entre le plateau central et le plateau inférieur.

Plusieurs citoyens ont souligné que le concept d'aménagement ne permettait pas d'intégrer à la trame de rue du quartier les réseaux cyclable et piétonnier aménagés dans le centre commercial. À cet égard, certains ont demandé qu'un autre ascenseur, donnant accès au plateau le plus profond, soit aménagé dans l'axe de l'avenue Émile-Journault. Cet ascenseur offrirait l'avantage d'établir un lien plus direct avec le quartier de même qu'avec le pôle récréatif du Complexe environnemental de Saint-Michel.

La commission est consciente que l'aménagement d'un tel accès peut représenter des contraintes importantes sur le plan de la faisabilité technique et financière, de même que sur le plan de la sécurité publique. Elle considère toutefois important d'établir un lien fonctionnel entre les deux anciennes carrières. À cet égard, l'avenue Émile-Journault constitue un axe naturel dans le quartier pour les déplacements à pied ou à vélo.

La commission recommande de mieux intégrer le projet à la trame urbaine du quartier afin de soutenir la vocation récréotouristique et éducative du projet, liée à l'aménagement d'espaces verts thématiques dans l'ancienne carrière. À cette fin, la commission suggère d'établir un lien formel entre le Complexe environnemental de Saint-Michel et le centre commercial et passant par l'avenue Émile-Journault.

3.4 L'impact sur la structure commerciale

L'impact potentiel du projet sur la structure commerciale a soulevé beaucoup de questions lors des séances publiques. Plusieurs participants sont restés perplexes devant la multitude d'hypothèses et de données utilisées par le promoteur, qui estime que l'impact commercial de son projet sera généralement faible.

L'analyse du promoteur

La zone de marché ciblée par le projet touche environ 30% des Montréalais, soit une population estimée à 465 900 personnes. Elle englobe les arrondissements Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension et Rosemont—La Petite-Patrie, ainsi que des quartiers situés dans Ahuntsic, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Hochelaga et le Plateau-Mont-Royal.

La zone de marché comprend une zone primaire centrée sur le site du projet et divisée en deux parties par l'autoroute métropolitaine, ainsi qu'une zone secondaire répartie en deux secteurs situés à l'est et à l'ouest de la zone primaire. Le promoteur estime que les résidents des zones primaire et secondaire contribueraient à 89% des ventes du projet, les 11% restants étant attribuables à une clientèle provenant de l'extérieur.

La zone de marché est caractérisée par une offre en marchandises de détail concentrée dans quelques centres d'achats ainsi que sur une trentaine d'artères commerciales, dont les principales sont les rues Saint-Hubert et Jean-Talon. Elle ne comprend pas de regroupement de commerces de grande surface ni de centres régionaux. Les grands pôles de desserte sont situés en périphérie de la zone le long des autoroutes 15 et 25, du boulevard Henri-Bourassa ainsi que dans le centre-ville.

Le promoteur a estimé la diminution probable des ventes des commerces existants attribuable au projet. Cette évaluation repose sur une analyse de l'offre et de la demande commerciale ainsi que sur une évaluation des comportements d'achat de la clientèle établie à l'aide d'une enquête téléphonique réalisée auprès de 800 ménages à l'automne 2007. On peut rappeler qu'environ deux-tiers de la superficie du projet serait réservée à la vente de biens durables et semi-durables¹, et le tiers à la vente de biens courants² et de services personnels³.

Les résultats de l'enquête téléphonique indiquent que la population ciblée effectue 47% de ses achats à l'extérieur de la zone de marché. Ces « fuites commerciales » sont plus importantes pour les biens durables et semi-durables que pour les biens courants et sont concentrées dans le secteur des Galeries d'Anjou, le secteur Acadie-Rockland et au centre-ville. En contrepartie, aucune destination ne prédomine dans les dépenses des ménages effectuées dans les commerces de la zone de marché, car elles sont dispersées dans les artères et secteurs commerciaux situés dans les quartiers centraux de Montréal.

Le promoteur a évalué le potentiel d'achat des résidents de la zone de marché, pour chaque catégorie de biens visée par le projet. Il estime qu'environ 4% de ce potentiel d'achat serait réorienté vers le nouveau centre commercial dans le cas des produits d'alimentation et entre 8% et 19% dans le cas des biens durables et semi-durables (marchandises diverses, quincailleries et centres de rénovation, biens modes, produits d'électronique, ordinateurs, électroménagers et logiciels).

¹ Les biens durables et semi-durables comprennent les marchandises vendues dans les centres de rénovation, les quincailleries et les magasins de marchandises de détail (vêtements, chaussures et accessoires; électroménagers, électronique et ordinateur ; articles de bureau, de maison, de sports; etc.).

² Les biens courants correspondent aux marchandises vendues dans les supermarchés, les magasins spécialisés en alimentation, les épiceries de quartier, les dépanneurs et les pharmacies.

³ Les services personnels comprennent les services d'affaires et financiers, les assurances, les agences de voyages, les cliniques médicales, dentaires et d'optométrie, les salons de beauté et de coiffure, les nettoyeurs et buanderies, etc.

Le promoteur considère que les artères et secteurs commerciaux de la zone de marché seraient peu touchés par le nouveau centre commercial, car leur vocation est axée sur la desserte en biens et services courants, souvent dans des catégories spécialisées. La diminution de leurs ventes attribuable au projet varierait entre 1% et 13%. Cet impact est jugé de faible à moyen.

La commission estime que la méthodologie utilisée par le promoteur relève davantage d'une analyse de marché que d'une évaluation d'impact sur la structure commerciale. Cette approche méthodologique a par ailleurs été validée par la Ville.

La commission note que le marché visé par le promoteur est celui des regroupements de grandes surfaces commerciales. Il en découle que les établissements situés sur les rues marchandes des quartiers centraux de Montréal seraient peu touchés par le projet.

Au cours de l'audience, les citoyens et les gens d'affaires se sont montrés préoccupés par la viabilité des commerces existants. Plusieurs ont noté que l'étude du promoteur semblait diluer les effets du projet dans une zone de marché de très grande étendue, ce qui ne permet pas de faire ressortir les impacts sur les commerces situées à proximité du site. Certains ont demandé une analyse plus détaillée de l'impact local du projet, afin de mieux informer les résidants et les commerçants du quartier Saint-Michel.

Afin de répondre aux préoccupations du milieu, la commission recommande que les données colligées par le promoteur soient utilisées pour mieux faire ressortir l'impact potentiel du projet sur les commerces de moyenne et de grande surface de même que sur les centres d'achats localisés dans le voisinage de l'ancienne carrière.

La revitalisation de la rue Jarry

Plusieurs participants ont fait valoir que depuis nombre d'années, le milieu souhaite développer un pôle civique et commercial sur la rue Jarry, dans le quartier Saint-Michel. Les conditions sont toutefois extrêmement difficiles et les efforts consentis n'ont pas encore permis de revitaliser le secteur.

Dans ce contexte, ils ont demandé au promoteur de travailler de concert avec les représentants du milieu et avec l'arrondissement afin d'assurer que la mixité commerciale du projet ne mette pas en péril la vision du développement et de la revitalisation de la rue Jarry. Ils souhaitent que la rue devienne un portail d'entrée pour le centre commercial et que l'achalandage provoqué par le projet permette aux commerçants locaux de saisir de nouvelles opportunités d'affaires.

Il convient de rappeler qu'une grande partie de la clientèle visée par le projet s'y rendrait en automobile et, à cet égard, l'arrondissement prévoit que le promoteur pourrait aménager trois fois plus d'unités de stationnement que la norme prévue pour les usages commerciaux.

Pour que les petits commerces périphériques bénéficient de l'augmentation de l'achalandage généré par le nouveau centre commercial, il faudrait assurer que ces clients puissent trouver une place de stationnement à leur sortie du site.

La commission estime que le projet doit permettre de supporter la création d'un pôle civique sur la rue Jarry afin d'avoir un effet structurant sur le milieu. Pour soutenir ces efforts de revitalisation, la commission recommande à la Ville et à l'arrondissement d'avoir recours aux services d'un expert indépendant afin de déterminer les meilleures conditions permettant d'assurer la complémentarité du projet avec le développement de commerces de quartier.

De plus, l'arrondissement devrait permettre aux commerçants locaux d'aménager un nombre suffisant de cases de stationnement pour accueillir une nouvelle clientèle.

La commission recommande également au promoteur de s'associer au groupe de partenaires du projet « OSER Jarry » afin notamment d'évaluer la possibilité d'aménager des commerces à caractère plus local sur le terrain privé localisé à l'entrée du projet donnant sur le boulevard Saint-Michel.

3.5 Le développement de l'emploi

Le développement de l'emploi dans le quartier Saint-Michel constitue un élément déterminant du projet et, dans le cadre de l'accord de développement, le promoteur a convenu de plusieurs engagements à cet égard :

- poursuivre sa participation et son soutien au comité de l'embauche et de la formation de la main d'œuvre ;
- inciter les commerçants à embaucher et à maintenir de la main-d'œuvre provenant majoritairement de l'arrondissement ;
- instaurer des services avec des organismes compétents visant la conciliation travail-famille, le soutien aux travailleurs et l'intégration au travail ;
- diffuser de façon adéquate de l'information relative à l'embauche locale.

Les organismes communautaires et publics, la conseillère du quartier et les citoyens ont tous témoigné avec enthousiasme en faveur de ces engagements. Ils ont contribué à faire en sorte qu'ils soient inscrits à l'accord de développement et veulent soutenir les efforts déployés par le promoteur, afin d'assurer que le projet permette de lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale dans le quartier et dans l'arrondissement.

L'embauche locale et la formation de la main-d'œuvre

Le promoteur a indiqué qu'il soutenait les objectifs convenus avec la Ville en matière d'embauche locale, mais qu'il ne pouvait pas s'engager au nom des futurs locataires du centre commercial. Il agirait plutôt auprès d'eux comme une courroie de transmission, afin de véhiculer les objectifs établis dans le cadre des travaux du comité de concertation.

La CDÉC et VSMS ont rappelé que l'expérience vécue dans l'arrondissement, en matière d'embauche locale, n'a pas toujours donné les résultats escomptés. Plusieurs entreprises auraient préféré avoir recours à leurs propres services de ressources humaines pour le démarrage de leur commerce et n'ont fait appel aux organismes du milieu qu'après quelques années d'opération, pour le remplacement de la main-d'œuvre. Le taux de roulement des emplois dans le commerce de détail serait en effet très élevé, soit de l'ordre de 50% par année.

Pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise, ils demandent que le promoteur assigne un responsable de l'embauche locale auprès du comité de travail afin de rendre disponibles les informations relatives aux besoins de main-d'œuvre entre 6 à 18 mois avant l'ouverture des commerces. Ceci permettrait d'élaborer des programmes de formation ciblés sur les types d'emplois offerts et de recruter la main-d'œuvre locale, dont l'intégration au marché du travail requiert souvent l'intervention de plusieurs spécialistes.

La commission recommande au promoteur d'informer le plus rapidement possible les membres du comité de concertation sur les besoins projetés en main-d'œuvre pour l'ensemble de son projet. Considérant que Smart Centres exploite plus de 185 centres commerciaux au Canada, la commission estime que le promoteur peut dès maintenant fournir aux organismes compétents une description des catégories d'emplois et du nombre de postes requis pour l'opération des établissements.

La CDÉC et VSMS ont aussi demandé au promoteur d'inclure dans ses baux une clause prévoyant l'adhésion des locataires au principe d'embauche locale de même que le recours aux ressources du milieu en matière de recrutement et de formation. De plus, ils demandent que Smart Centres ou ses locataires contribuent jusqu'à 30% du financement des projets de développement de la main-d'œuvre locale.

Parallèlement, la conseillère du quartier a demandé que la Ville de Montréal intervienne auprès des paliers supérieurs de gouvernement dans le but d'adapter les programmes d'employabilité au projet de Smart Centres. Certains programmes devraient en effet avoir une plus grande flexibilité pour permettre de soutenir les efforts du comité d'embauche.

La commission estime qu'il revient au promoteur d'établir les conditions et obligations à inclure dans ses baux commerciaux. Elle suggère toutefois qu'il accorde une attention particulière aux demandes des organismes du milieu concernant l'adhésion de ses locataires au principe et aux programmes d'embauche locale.

La commission recommande au promoteur d'apporter un appui financier aux projets de développement de la main-d'œuvre, car une contribution des partenaires du milieu peut faciliter l'octroi de subventions gouvernementales.

Les conditions d'emploi et le maintien en emploi

La population du quartier comprend une forte proportion d'immigrants récents de même qu'un nombre important de jeunes familles à faible revenu. Dans ce contexte, les participants ont fait plusieurs recommandations afin d'assurer que les conditions de travail offertes aux employés contribuent réellement à développer leur employabilité et à améliorer leurs conditions de vie. Ils craignent que les établissements n'offrent que des salaires minimaux, avec des conditions de travail précaires liées notamment au fractionnement des horaires de travail.

Plus spécifiquement, les intervenants communautaires demandent que le promoteur soutienne les organismes qui œuvrent à l'intégration au travail pour assurer une forme d'accompagnement auprès des nouveaux employés et pour suivre l'évolution de l'emploi dans la communauté. Ils suggèrent d'encourager les entreprises d'économie sociale, qui favorisent la réinsertion sociale par le travail. Ils demandent aussi que des services complémentaires soient offerts aux employés sur le site pour favoriser le maintien en emploi, comme un centre de la petite enfance, une halte-garderie et des services de santé.

La commission souligne l'engagement des organismes communautaires et des intervenants du milieu de la santé à contribuer au développement socio-économique de la population locale. Leur compétence et leur expertise a déjà été mise à contribution dans le cadre des travaux du comité de concertation. La commission estime que leur implication à toutes les étapes de mise en œuvre du projet constitue un gage de réussite pour les citoyens du quartier Saint-Michel.

Par ailleurs, plusieurs participants ont demandé au promoteur de privilégier les entreprises reconnues comme ayant des pratiques de gestion des ressources humaines de haute qualité. À cet égard, nombre d'entre eux souhaitent que le centre commercial n'accueille pas de magasin Wal-Mart. Ils ont tout de même convenu qu'ils maintiendraient leur collaboration avec le promoteur, advenant l'implantation d'une telle bannière dans le quartier.

3.6 La mise en œuvre et le suivi

La mise en œuvre et le suivi du projet regroupent les thèmes suivants : les engagements du promoteur concernant l'aménagement des abords de la carrière et les équipements communautaires, le suivi de la qualité de l'air ambiant, la sécurité urbaine, la concertation locale et les communications avec le public.

L'aménagement des abords et les équipements communautaires

L'aménagement des abords du site commercial le long de la 15^e avenue a soulevé de nombreuses inquiétudes chez les riverains. Plusieurs ont demandé des précisions sur la cession de lots municipaux zonés parc, sur la localisation du belvédère et de l'ascenseur ainsi que sur les travaux reliés à l'installation d'une clôture sécuritaire au sommet des parois rocheuses. Les citoyens se sont également opposés à la création d'un lien piétonnier entre la rue Denis-Papin et le parc George-Vernot.

Sur le plan des infrastructures de sports et de loisirs, le promoteur s'est engagé à verser un million de dollars pour un équipement communautaire dans l'arrondissement de même que 600 000 dollars pour un équipement d'interprétation géologique et historique. Le site de l'ancienne carrière est en effet reconnu pour la présence de minéraux rares, dont certains sont très peu connus et à peine documentés.

Les représentants de l'arrondissement se sont d'ailleurs montrés très ouverts, au cours de l'audience, à rencontrer les citoyens concernés afin de discuter des aménagements prévus et prendre en considération leurs préoccupations.

La commission recommande au promoteur et à l'arrondissement d'organiser des rencontres avec les résidents afin de discuter du choix et de la localisation des équipements communautaires qui seraient financés par le promoteur, de même que des travaux d'aménagement projetés aux abords de l'ancienne carrière.

La qualité de l'air

Le promoteur s'est engagé à réaliser une étude de modélisation de la dispersion des polluants atmosphériques dans l'ancienne carrière avant de procéder à l'acquisition du terrain. Si les conclusions de l'étude sont acceptables, le promoteur devra mettre sur pied un programme d'échantillonnage qui débiterait 6 mois avant la mise en chantier du projet et se poursuivrait pendant 12 mois après que 80% du centre commercial ait été construit.

Les représentants de la DSP de Montréal ont souligné leurs préoccupations quant à l'impact sur la qualité de l'air des émissions de polluants liées à l'achalandage automobile dans le centre commercial, car la forme en cuvette de la zone excavée pourrait entraîner un manque de circulation d'air.

La commission rappelle l'importance d'établir si le contexte particulier de l'ancienne carrière impose des contraintes en regard de la qualité de l'air afin, le cas échéant, de modifier le concept d'aménagement. En effet, il serait probablement difficile de mettre en œuvre des mesures correctives une fois le projet complété.

La commission recommande à la Ville de s'associer aux intervenants du milieu de la santé afin de valider les aspects techniques liés à l'impact du projet sur la qualité de l'air ambiant, avant de procéder à la vente de la partie non utilisée de l'ancienne carrière.

La sécurité urbaine

La sécurité urbaine a retenu l'attention des intervenants du milieu de la santé. Ils ont rappelé l'importance d'élaborer un plan de prévention du crime dès l'étape des plans et devis, afin d'identifier les vulnérabilités et de prévoir des mesures de prévention relatives à l'aménagement physique des lieux de même qu'en matière de surveillance. Ils ont recommandé que ce plan de prévention soit mis à jour périodiquement en concertation avec le promoteur, le service de police, les commerçants de même qu'un comité d'usagers.

Au cours de l'audience, le représentant du poste de quartier du SPVM a indiqué avoir déjà entrepris des discussions avec le promoteur afin d'assurer que l'aménagement du site soit le plus sécuritaire possible. Il a ajouté que le gestionnaire du centre commercial doit assurer la sécurité des lieux, à l'intérieur du site, tandis que les services de police interviennent sur le domaine public. À cet égard, la cession du boulevard interne à la Ville faciliterait le travail des agents.

De plus, un plan de patrouille spécifique serait développé afin de créer une relève intermédiaire qui serait disponible pendant les périodes de vulnérabilité, observées surtout en soirée entre l'heure du souper et la fermeture des magasins. Le travail de la police de quartier serait aussi appuyé par les équipes d'interventions spéciales mises sur pied dans la région nord de l'île de Montréal.

Le promoteur a indiqué que Smart Centres, qui exploite plusieurs centres commerciaux, a développé des procédures de surveillance et de sécurité relativement élaborées qui comprennent notamment des agents circulant sur le site de même que des réseaux de caméras de surveillance. Ces procédures sont révisées périodiquement et ajustées au besoin, en collaboration avec les commerçants et les services de police.

La commission suggère au promoteur, à l'arrondissement de même qu'aux représentants de la police de quartier de mettre sur pied un comité multipartite, qui inclut des représentants de la communauté, afin de préparer et de réviser périodiquement le plan de prévention et d'intervention en matière de sécurité publique.

La concertation locale et les communications avec le public

Les intervenants du milieu ont salué l'engagement du promoteur envers la communauté, car sa contribution à la mise sur pied d'un comité de concertation avec les organismes communautaires et publics a permis d'élaborer plusieurs conditions de succès pour la réalisation du projet, notamment en matière de développement de l'emploi local.

Selon eux, cette initiative constitue une première dans le cadre des grands projets du plan Montréal 2025 et mériterait d'être considérée pour le développement de tout projet d'envergure métropolitaine.

L'accord de développement prévoit toutefois que la participation du promoteur au processus de concertation prend fin dès l'ouverture du premier commerce. Les organismes communautaires souhaitent que cette collaboration soit maintenue pendant au moins cinq ans après que le centre commercial soit complété, afin d'assurer que le développement du projet continue de se faire en lien avec les intérêts de la population du quartier. Ils suggèrent aussi que des chercheurs universitaires soient associés au comité de concertation, afin de documenter l'évolution du projet pour le bénéfice de la collectivité locale ainsi que pour l'ensemble des Montréalais.

La commission suggère au promoteur de maintenir sa collaboration au comité de concertation tout au long de l'échéancier de réalisation du projet, qui devrait s'échelonner sur une période de cinq à sept ans. Il semble en effet important d'intégrer la participation des acteurs du milieu à toutes les étapes de construction du centre commercial, afin d'assurer que les préoccupations de la communauté soient considérées lors d'ajustements qui pourraient être apportés en cours de route.

Par ailleurs, l'obligation pour les organismes communautaires de respecter la confidentialité des informations présentées lors des rencontres du comité de concertation a entraîné un sentiment de méfiance au sein de la population locale.

Les citoyens se sont sentis privés de l'accompagnement offert jusqu'à maintenant par les acteurs du milieu dans les efforts de revitalisation du quartier ainsi que dans l'évaluation des choix d'options pour la requalification de la carrière Saint-Michel.

Selon la commission, l'engagement du promoteur dans un processus de concertation avec les acteurs du milieu offre de nombreux avantages car il permet d'assurer que les préoccupations de la communauté sont considérées dès les premières étapes de planification d'un projet.

La commission note cependant que les activités d'information du public sur le projet de centre commercial, organisées par le promoteur en 2006 et 2007, de même les séances d'information tenues dans le cadre de la consultation menée par l'OCPM, n'ont pas permis aux citoyens de bien comprendre les études et les analyses réalisées pour évaluer l'impact du projet sur le milieu.

Afin de faciliter la compréhension du projet par la population du quartier Saint-Michel, la commission recommande au promoteur d'élaborer un plan de communication comprenant par exemple un journal, des assemblées de quartier et un site internet permettant de présenter des informations vulgarisées et facilement accessibles au public.

Conclusion

Tous les participants à la consultation publique souhaitent que la requalification de l'ancienne carrière Saint-Michel joue un rôle structurant dans la revitalisation du milieu, en apportant des changements importants dans l'aménagement du quartier et dans les conditions de vie des résidents.

Le projet d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques présenté par le promoteur Smart Centres recueille cependant des opinions partagées. Les élus locaux, les organismes communautaires et publics ainsi que plusieurs citoyens appuient le projet principalement pour ses retombées en matière d'emploi. Nombre de participants ont toutefois soulevé des réserves quant à l'intégration d'un centre commercial de calibre régional à la trame urbaine du quartier.

Le concept d'aménagement

La commission constate que le promoteur a présenté en consultation publique un concept d'aménagement préliminaire. Elle est d'avis qu'un plan d'ensemble plus détaillé doit être présenté aux citoyens et aux organismes du milieu avant d'être accepté par la Ville et par l'arrondissement.

Sur le plan du paysage, la commission estime que l'implantation des bâtiments devrait davantage mettre en valeur le caractère majestueux de la zone excavée en dégageant des perspectives vers le nord du site. Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale devrait aussi inclure des critères spécifiques à l'aspect des toitures visibles depuis les lieux publics et les voies de circulation. De plus, le promoteur devrait considérer le verdissement des toits afin d'affirmer le caractère novateur du projet.

La commission recommande par ailleurs à la Ville et à l'arrondissement de développer une vision d'ensemble pour la revitalisation du secteur incluant le tronçon de la rue Jarry compris entre le pôle éducatif, sportif et culturel développé dans l'ancienne carrière Miron, rebaptisée le Complexe environnemental de Saint-Michel, et le pôle d'emplois et d'espaces verts thématiques projeté dans la carrière Saint-Michel. Elle suggère aussi d'établir un lien piétonnier et cyclable formel entre les deux anciennes carrières dans l'axe de l'avenue Émile-Journault.

Les mesures de développement durable

La commission souligne les efforts déployés par le promoteur pour proposer un ensemble de mesures de développement durable. La Ville et l'arrondissement devraient toutefois établir des cibles quantifiables afin d'assurer que les résultats escomptés soient atteints. La commission considère notamment que la proposition d'aménagement ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de la Ville en matière de réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

À cet égard, la commission estime que la Ville et l'arrondissement devraient établir des exigences spécifiques concernant la réduction des surfaces minéralisées de même que les efforts de plantation à réaliser pour assurer une couverture végétale appropriée.

La commission est d'avis que la construction d'un stationnement étagé entre le plateau central et le plateau inférieur et comprenant un ascenseur offrirait de nombreux avantages, en permettant de réduire l'emprise au sol des aires asphaltées, de limiter le nombre de déplacements en auto d'un palier à l'autre et d'améliorer la fluidité des déplacements à pied ou à vélo sur l'ensemble du site.

La commission recommande de conserver le boisé situé sur le plateau inférieur de la carrière, considérant que sa valeur de remplacement est élevée. Ce boisé devrait par ailleurs être utilisé comme assise pour l'aménagement d'espaces verts thématiques dans l'ancienne carrière.

La commission estime par ailleurs que la Ville devrait s'associer aux intervenants du milieu de la santé, afin de valider les aspects techniques liés à l'impact du projet sur la qualité de l'air ambiant, avant de procéder à la vente de la partie non utilisée de l'ancienne carrière.

La gestion des déplacements

La commission note les efforts consentis par le promoteur pour favoriser une réduction de l'utilisation de l'automobile en solo et pour assurer une desserte du site en transport en commun. Elle estime cependant que le programme allégo doit être accompagné de cibles concrètes et que le service d'autobus doit être maintenu une fois le projet complété.

La commission suggère que la signalisation à l'approche du centre commercial permette d'orienter les automobilistes vers le secteur industriel Pie-IX afin d'éviter une augmentation importante de la circulation dans le noyau villageois, à l'intersection du boulevard Saint-Michel et de la rue Jarry. De plus, elle recommande de prévoir dès maintenant les mesures d'apaisement de la circulation de transit sur les rues locales, au nord comme au sud de l'autoroute métropolitaine.

Le développement de l'emploi

La commission estime que le promoteur peut dès maintenant fournir une description des catégories d'emplois et du nombre de postes requis pour l'opération des établissements, afin de permettre aux organismes compétents de recruter la main-d'œuvre locale et de mettre sur pied des programmes de formation ciblés. Le promoteur devrait aussi accorder une attention particulière aux demandes des participants concernant l'adhésion des entreprises aux programmes d'embauche locale et apporter un appui financier aux projets de développement de la main-d'œuvre afin de soutenir l'octroi de subventions gouvernementales.

L'impact commercial

La commission estime que l'étude réalisée par le promoteur relève davantage d'une analyse de marché que d'une évaluation d'impact. Le marché visé est celui des regroupements de grandes surfaces et les plus petits établissements situés sur les rues marchandes des quartiers centraux de Montréal seraient peu touchés. Afin de répondre aux préoccupations du milieu, la commission recommande de mieux faire ressortir l'impact potentiel du projet sur les commerces de moyenne et de grande surface de même que sur les centres d'achats localisés à proximité de l'ancienne carrière.

La commission suggère que la complémentarité du projet avec le développement de commerces de quartier soit évaluée par un expert indépendant et que le promoteur s'associe au groupe de partenaires « OSER Jarry », afin par exemple d'évaluer la possibilité d'aménager des commerces à caractère plus local près de l'entrée du projet donnant sur le boulevard Saint-Michel.

La mise en œuvre et le suivi

La commission recommande à l'arrondissement d'organiser des rencontres avec les résidents du quartier afin de discuter du choix des équipements communautaires qui seraient financés par le promoteur ainsi que des travaux d'aménagement prévus aux abords de l'ancienne carrière, incluant la construction d'un ascenseur et d'un belvédère près du parc George-Vernot ainsi que l'aménagement de liens cyclables dans le quartier.

En matière de sécurité urbaine, un plan de prévention et d'intervention devrait être préparé le plus tôt possible et révisé périodiquement par un comité multipartite incluant le promoteur, l'arrondissement, la police de quartier et des représentants de la communauté.

La commission suggère au promoteur d'élaborer un plan de communication auprès du public et de maintenir sa participation au comité de concertation tout au long de la construction du centre commercial, car l'implication des acteurs du milieu contribue à la réussite du projet sur le plan social.

À la lumière des mémoires et des interventions des participants, la commission estime que le projet d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans l'ancienne carrière Saint-Michel est porteur de renouveau pour le quartier et permettrait de supporter le développement de la main-d'œuvre dans l'arrondissement. Des efforts supplémentaires importants devront cependant être consentis afin d'assurer que le projet présente un caractère novateur en matière d'architecture et d'aménagement, d'intégration urbaine et de développement durable.

Fait à Montréal, le 29 août 2008

Catherine Chauvin, présidente

Judy Gold, commissaire

Arlindo Vieira, commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil municipal de la Ville de Montréal le mandat de consulter les citoyens conformément aux résolutions CM08 0293 et CM08 0294 du 28 avril 2008. Ce mandat est encadré par l'article 89.1 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4).

La consultation publique

L'avis public annonçant la consultation a paru le 7 mai 2008 dans les quotidiens *Le Devoir* et *The Gazette*. Des publicités ont également paru dans les journaux locaux, soit le 16 mai dans le mensuel *Le monde* et le 18 mai dans l'hebdomadaire le *Journal de St-Michel*.

Du 12 au 14 mai 2008, environ 8 775 dépliants ont été distribués dans le quartier environnant le secteur visé par le projet. Le quadrilatère de distribution était délimité par l'avenue Charland au nord, l'ancienne carrière Saint-Michel à l'est, l'autoroute Métropolitaine au sud et le complexe environnemental de Saint-Michel à l'ouest. De plus, des dépliants ont été envoyés par la poste à une liste d'organismes communautaires et de loisirs fournie par l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension.

Une rencontre préparatoire a été tenue le 13 mai 2008, avec les représentants de l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension et de la Ville de Montréal, aux bureaux de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement. Une autre rencontre préparatoire a été tenue le même jour, avec les représentants de Smart Centres, dans les locaux de l'OCPM.

La commission a tenu deux séances d'information les 20 et 21 mai 2008. La première portait sur les projets de règlement, le concept d'aménagement et l'impact économique du projet, et la seconde sur la circulation, les accès, le stationnement et la sécurité. La commission a aussi tenu deux séances d'audition des mémoires les 10 et 11 juin 2008. Les séances se sont déroulées au Buffet Le Château Saint-Michel au 9353, blvd. Saint-Michel.

La commission et son équipe

Mme Catherine Chauvin, présidente de la commission

Mme Judy Gold, commissaire

M. Arlindo Vieira, commissaire

M. Marc Breton, secrétaire de la commission et analyste

M. Luc Doray, secrétaire général

M. Henri Goulet, attaché de recherche et de documentation

M. Éric Major, attaché de recherche et de documentation

Mme Anik Pouliot, coordonnatrice logistique
M. Gabriel Lemonde-Labrecque, responsable de l'accueil
M. Nhat Tan Le, responsable de l'accueil

Les porte-parole et les personnes-ressources

Pour l'arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension

Mme Marie-Claude Besner, chef de division urbanisme, Division de l'urbanisme et des services aux entreprises, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
Mme Roula Heubri, architecte préposée à la planification, Division de l'urbanisme et des services aux entreprises, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

Pour la Ville de Montréal

M. Fady Dagher, commandant police, Poste de quartier 30, Service à la communauté région nord, Direction des opérations, Service de police de la Ville de Montréal
M. Guy De Repentigny, chef de division marketing et soutien à l'investissement, Division des affaires économiques et institutionnelles, Direction de la planification du développement du territoire, SMVTP
M. Jean-Philippe Desmarais, ingénieur en transport et circulation, SITE
M. Ronald Dubeau, chef de division – prévention des incendies, Division de l'expertise et développement de la stratégie, Direction des opérations et de la prévention, Service de la sécurité incendie
Mme Marie-Hélène Gaboury, conseillère en aménagement, Division urbanisme, Direction de la planification du développement du territoire, SMVTP
M. Christian Lalonde, chef de projet – grands projets, Division gestion des grands projets, Direction de la planification du développement du territoire, SMVTP

Pour Smart Centres

M. John Gardonio, vice-président – développement immobilier, Smart Centres
M. Jean-François Grenier, président, Géocom Recherche
M. John Hnatiuk, directeur de projets, Groupe S.M. International
M. Normand Prégent, directeur général, DCYSA Architecture & Design
M. Jean Tardif, architecte associé, Blouin Tardif Architectes
M. Éric Thomas, directeur – développement immobilier, Smart Centres
M. Marc-André Tousignant, ingénieur de projet – transport et circulation, CIMA+

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)

M. Réjean Simard

M. Léo Bricault

M. Jean-Pierre Désilets

M. Richard Leclair

M. Patrick Gauthier

M. Philippe Dubé

Mme Lise Roy

M. Simon Bastien

M. Guillaume Blouin-Beaudoin

M. Émiliano Arpin-Simonetti

M. Claude Bricault

M. Denis Sirois

M. John Burcombe

M. Michel Handfield

M. Serge Laverdière

Mme Sophie Paquin

Mme Francine Picard

M. Kévin Bédard

Mme Sarah-Maude Ippersiel-Guindon

Mme Paula Négron

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale, ou qui ont fait une présentation orale sans dépôt d'un document écrit, apparaît à l'annexe 2 sous les rubriques 7, 8 et 9 respectivement.

Annexe 2 – La documentation

1 Projets de règlement

- 1.1 Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)
 - 1.1.1 Annexe A – Le schéma des secteurs d'emplois (carte résultante)
 - 1.1.2 Annexe B – L'affectation du sol (carte résultante 3.1.1), mars 2008
 - 1.1.3 Annexe C – La densité de construction (carte résultante 3.1.2), mars 2008
 - 1.1.4 Annexe D – Illustration 2.4.1 – Résultante
 - 1.1.5 Annexe E – Illustration 2.4.2 – Résultante
 - 1.1.6 Annexe F – Illustration 2.4.3 – Résultante
 - 1.1.7 Annexe G – L'affectation du sol – Arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (carte résultante), mars 2008
 - 1.1.8 Annexe H– La densité de construction – Arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (carte résultante), mars 2008
 - 1.1.9 Annexe I- Secteurs établis – Arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (chapitre 26 du Plan d'urbanisme – Partie II)
- 1.2 Règlement autorisant l'implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie ouest du site de la carrière Saint-Michel (voir annexe 2.5.1)

2 Démarche de consultation

- 2.1 Avis public
- 2.2 Dépliant
- 2.3 Sommaires décisionnels
 - 2.3.1 Sommaire décisionnel concernant le règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047), visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
 - 2.3.2 Sommaire décisionnel concernant le règlement visant la construction et l'aménagement d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.4 Recommandation – Arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
- 2.5 Pièces jointes
- 2.6 Annexe A du projet de règlement – Territoire d'application
- 2.7 Intervention – Affaires corporatives, Direction du contentieux
- 2.8 Intervention – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain

- 2.9 Résolution CA08 14 0087 du conseil d'arrondissement – Séance ordinaire du mardi 1er avril 2008
- 2.10 Addenda – Règlement visant la construction et l'aménagement d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.11 Résolution CE08 0665 du comité exécutif concernant le Règlement autorisant l'implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie ouest du site de la carrière Saint-Michel, et d'en recommander l'adoption à une séance ultérieure – Séance ordinaire du mercredi 16 avril 2008
- 2.12 Résolution CM08 0293 d'une assemblée du conseil municipal – Assemblée ordinaire du lundi 28 avril 2008
- 2.13 Intervention – Affaires corporatives, Direction du contentieux – Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047), visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.14 Intervention – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain
- 2.15 Résolution CA08 14 0088 du conseil d'arrondissement – Séance ordinaire du mercredi 1er avril 2008
- 2.16 Addenda – Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.17 Intervention addenda – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain – Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047), visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.18 Intervention addenda – Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport / planification et grands projets – Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047), visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.19 Résolution CE08 0666 du comité exécutif concernant le règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047), visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel – Séance ordinaire du mercredi 16 avril 2008
- 2.20 Résolution CM08 0294 de l'assemblée du conseil municipal – Séance tenue le 28 avril 2008
- 2.21 Recommandation de l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises concernant le règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de

- Montréal(04-047) visant l'affectation du sol, la hauteur et la densité de construction sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- 2.22 Intervention addenda – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain
 - 2.22.1 Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme, 4 avril 2008
 - 2.23 Accord de principe entre la Ville et Les Développements Cité St-Michel Inc., 2006
 - 2.24 Accord de développement entre la Ville de Montréal et Les Développements Cité St-Michel Inc., 2008
 - 2.24.1 Annexe 1 – Terrain inclus dans le certificat d'autorisation du MDDEP
 - 2.24.2 Annexe 2
 - 2.24.3 Annexe 3 – Demande d'autorisation
 - 2.24.4 Annexe 4
 - 2.24.5 Annexe 5 – Plan de desserte pour véhicules d'urgence, 10 décembre 2007
 - 2.24.6 Annexe 6 - Modèle de lettre de garantie bancaire irrévocable
 - 2.25 Formulaire de dépôt d'un mémoire

3 Documentation déposée par le promoteur

- 3.1 Carrière Saint-Michel – Quartier Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension - Concept, DCYSM Architectes, 30 avril 2008
 - 3.1.1 Fiche signalétique du projet, 20 mai 2008.
- 3.2 Projet commercial de la carrière St-Michel – Analyse d'impact, Géocom, décembre 2007
- 3.3 Avis technique – Escalade des parois rocheuses - Centre commercial Carrière Saint-Michel, Montréal, Le Groupe S.M. International Inc., 26 mars 2008
- 3.4 Avis technique – Présence de matières explosives - Période d'exploitation de la Carrière - Centre commercial Carrière Saint-Michel, Montréal, Le Groupe S.M. International Inc., 14 décembre 2007
- 3.5 Quadrilatère borné par la rue d'Hérelle, le boulevard Saint-Michel et l'avenue Joseph-Guibord, arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension et de Rosemont—La-Petite-Patrie – Étude de potentiel archéologique et stratégie d'inventaire, SACL Inc., août 2007
- 3.6 Centre commercial Carrière Saint-Michel – Drainage pluvial, Le Groupe S.M. International Inc., 10 décembre 2007
- 3.7 Étude d'impact sur la circulation et sur le stationnement – Développement à vocation commerciale avec espaces verts thématiques – Site Carrière Saint-Michel à Montréal, CIMA+, août 2007

- 3.8 Complément d'étude d'impact sur la circulation et sur le stationnement – Développement à vocation commerciale avec espaces verts thématiques - Site Carrière Saint-Michel, CIMA+, novembre 2007
- 3.9 Étude d'avant-projet – Évaluation environnementale et caractérisation environnementale préliminaire de site (phases I et II) - Centre commercial Carrière Saint-Michel, Le Groupe S.M. International Inc., janvier 2007
- 3.10 Évaluation environnementale complémentaire et caractérisation environnementale préliminaire de site (phases I et II) – Partie nord-est de l'ancienne Carrière Saint-Michel, Le Groupe S.M. International Inc., août 2007
- 3.11 Étude préliminaire des parois rocheuses – Géologie structurale, Le Groupe S.M. International Inc., août 2007
- 3.12 Étude géotechnique – Partie sud de l'ancienne Carrière St-Michel (lot 2 212 107 ptie du Cadastre du Québec, Le Groupe S.M. International Inc., août 2007
- 3.13 Étude de conséquences d'un incident impliquant du propane dans la carrière Francon de Montréal, J.P. Lacoursière Inc., août 2007
- 3.14 Études d'avant projet – Carrière Saint-Michel - Infrastructures souterraines et utilités publiques, Le Groupe S.M. International Inc., 29 juin 2007
- 3.15 Caractérisation des boisés – Carrière Saint-Michel - Projet de développement, Montréal, Le Groupe S.M. International Inc., avril 2008
- 3.16 Plan de gestion des déplacements – Stratégie de gestion de la demande en transport - Site de la Carrière Saint-Michel, Mobiligo/CIMA+, avril 2008
- 3.17 Approche environnementale et de développement durable – Développement de la Carrière St-Michel, Jean Tardif/BLOUIN TARDIF architecture + environnement, mai 2008
- 3.18 Présentation « Carrière Saint-Michel », Smart Centres, DCYSA, 20 mai 2008
- 3.19 Présentation « Projet commercial de la carrière St-Michel : analyse d'impact », Géocom, 20 mai 2008
- 3.20 Présentation « Environnement, géotechnique et sécurité », Smart Centres, Groupe S.M. International Inc., 21 mai 2008
- 3.21 Présentation « Étude d'impact sur les déplacements – Carrière Saint-Michel », Smart Centres, CIMA+, 21 mai 2008

4 Documentation déposée par la Ville

- 4.1 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 1 du comité de concertation, 26 avril 2006
- 4.2 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 2 du comité de concertation, 10 mai 2006
- 4.3 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 3 du comité de concertation, 20 décembre 2006

- 4.4 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 4 du comité de concertation, 28 mars 2007
- 4.5 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 5 du comité de concertation, 23 mai 2007
- 4.6 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 6 du comité de concertation, 6 juillet 2007
- 4.7 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 7 du comité de concertation, 28 novembre 2007
- 4.8 Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel – Compte-rendu - Rencontre 8 du comité de concertation, 19 décembre 2007
- 4.9 Liste des partenaires du comité de concertation – Projet de développement et de mise en valeur de la Carrière Saint-Michel, 9 avril 2008
- 4.10 Séance d'information – Compte rendu - Mise en contexte, présentation du projet préliminaire et période de questions - Arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension - Séance du mercredi 1er novembre 2006
- 4.11 Présentation « Projet de développement : ancienne carrière Saint-Michel », arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, Ville de Montréal, 20 mai 2008

5 Documentation déposée par la commission

- 5.1 Compte rendu de la rencontre préparatoire avec l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension et la Ville de Montréal tenue le 13 mai 2008
- 5.2 Compte rendu de la rencontre préparatoire avec le promoteur Smart Centres tenue le 13 mai 2008

6 Transcriptions

- 6.1 Transcriptions de la séance d'information du 20 mai 2008
- 6.2 Transcriptions de la séance d'information du 21 mai 2008
- 6.3 Transcriptions de la séance d'audition du 10 juin 2008
- 6.4 Transcriptions de la séance d'audition du 11 juin 2008

7 Mémoires avec présentation orale

- 7.1 M. Michel Handfield / Societas Criticus
- 7.2 Corporation de développement économique communautaire Centre-Nord
 - 7.2.1 Résumé du mémoire
- 7.3 M. Mitchell Moss / Crofton Moore
- 7.4 M. Léo Bricault / Association pour la défense des droits des montréalais(es)
- 7.5 M. Guillaume Blouin-Beaudoin

- 7.6 Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
 - 7.6.1 Présentation
 - 7.6.2 Addenda au mémoire
- 7.7 M. Richard Bergeron / Projet Montréal
 - 7.7.1 Présentation
- 7.8 Mme Paula Négron, M. Martin Gagnon, M. Simon Bastien, M. Kévin Bédard, M. Philippe Dubé, M. Bernard Guimond et Mme Sarah-Maude Ippersiel-Guindon
 - 7.8.1 Présentation
- 7.9 Mme Nadine Viau, 1,2,3 GO! Saint-Michel
- 7.10 Centre de santé et de services sociaux de Saint-Léonard et Saint-Michel
- 7.11 Vivre Saint-Michel en santé
 - 7.11.1 Addenda au mémoire
- 7.12 Mme Lise Roy
- 7.13 Mme Francine Picard
- 7.14 Mme Soraya Martinez

8 Mémoires sans présentation orale

- 8.1 Mme Sylvie Daneau
- 8.2 M. Livio Parolin
- 8.3 Mme Géralda Beaulieu
- 8.4 M. Alexandre Boyer et M. André Bricault
- 8.5 Mme Christine L. Arbour + la signature de 61 citoyens et citoyennes de Saint-Michel
- 8.6 Mme Hélène Lesage

9 Présentation orale sans dépôt de document →Vous pouvez avoir accès au contenu de cette présentation en consultant les transcriptions (section 6)

- 9.1 M. Camil Gaston Breton, séance du 11 juin 2008

Annexe 3 – Le projet de règlement P-04-047-62

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047)

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

Vu les articles 109 et 109.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À l'assemblée du _____ 2008, le conseil de la Ville décrète :

- 1.** La carte 2.4.1 intitulée « Le schéma des secteurs d'emplois » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est remplacée par la carte jointe en annexe A au présent règlement.
- 2.** La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe B au présent règlement.
- 3.** La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe C au présent règlement.
- 4.** L'illustration 2.4.1 incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe D au présent règlement.
- 5.** L'illustration 2.4.2 incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe E au présent règlement.
- 6.** L'illustration 2.4.3 incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe F au présent règlement.
- 7.** La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » incluse au chapitre 26 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension est remplacée par la carte jointe en annexe G au présent règlement.
- 8.** La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse au chapitre 26 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension est remplacée par la carte jointe en annexe H au présent règlement.
- 9.** Le chapitre 26 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension est modifié par le remplacement des paramètres de densité de construction énonçant les paramètres applicables à chaque secteur par le document joint en annexe I au présent règlement.

ANNEXE A

CARTE 2.4.1 « LE SCHÉMA DES SECTEURS D'EMPLOIS »

ANNEXE B

CARTE 3.1.1 « L'AFFECTATION DU SOL »

ANNEXE C

CARTE 3.1.2 « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »

ANNEXE D

ILLUSTRATION 2.4.1

ANNEXE E

ILLUSTRATION 2.4.2

ANNEXE F

ILLUSTRATION 2.4.3

ANNEXE G

CARTE 3.1.1 « L'AFFECTATION DU SOL » POUR L'ARRONDISSEMENT DE VILLERAY—SAINT-MICHEL—PARC-EXTENSION

ANNEXE H

CARTE 3.1.2 « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION » POUR L'ARRONDISSEMENT DE VILLERAY—SAINT-MICHEL—PARC-EXTENSION

ANNEXE I

PARAMÈTRES APPLICABLES AUX SECTEURS EN TRANSFORMATION

Note : Les annexes du projet de règlement P-04-047-62 se retrouvent sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets de règlement », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Annexe 4— Le projet de règlement P-08-019

RÈGLEMENT AUTORISANT L'IMPLANTATION D'UN CENTRE COMMERCIAL ET D'ESPACES VERTS THÉMATIQUES DANS LA PARTIE OUEST DU SITE DE LA CARRIÈRE SAINT-MICHEL

Vu l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C.11-4);

À l'assemblée du _____ 2008, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

CHAPITRE I

TERRITOIRE D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique au territoire délimité au plan joint en annexe A au présent règlement.

CHAPITRE II

AUTORISATION

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283) applicable au territoire décrit à l'article 1, la construction et l'occupation de bâtiments à des fins commerciales ainsi que l'aménagement d'espaces verts sont autorisés aux conditions prévues au présent règlement.

3. À ces fins, il est permis de déroger aux articles 10, 21, 40, 46, 59 à 65, 71 à 76, 119, 157, 162, 183 à 185, 342, 343, 348 à 353 et 561 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283).

4. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement s'applique.

5. Sur le territoire prévu à l'article 1, toutes dispositions visées au présent règlement peut faire l'objet d'une dérogation mineure conformément au Règlement sur les dérogations mineures de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (RCA02-14006), sauf celles concernant l'usage et la densité d'occupation du sol.

CHAPITRE III

CONDITIONS

SECTION I

TRAVAUX REQUÉRANT UN PERMIS

6. Nul ne peut effectuer tous travaux prévus par le présent règlement sans la délivrance d'un permis exigible par la réglementation applicable.

7. Outre tout permis requis en vertu de la réglementation applicable, un permis de transformation est requis pour un aménagement paysager, pour des travaux de déblai et remblai et pour la construction d'un sentier piéton ou d'une voie cyclable sur les emplacements identifiés par les numéros 1 et 3 au plan joint en annexe A au présent règlement. Un permis de construction ou de transformation d'un bâtiment peut inclure un projet d'aménagement paysager.

SECTION II

EMPLACEMENT 1

8. Les dispositions de la présente section s'appliquent à l'emplacement identifié par le numéro 1 au plan joint en annexe A au présent règlement.

SOUS-SECTION 1

USAGES

9. Seuls les usages suivants sont autorisés :
- 1° les catégories d'usages de la famille commerce C.4, classe C, telles que décrites au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283), à tous les niveaux d'un bâtiment et sans limite de superficie de plancher;
 - 2° les usages parc, promenade et esplanade.

10. Malgré l'article 9, l'usage spécifique véhicules automobiles (réparation et entretien) est autorisé comme usage accessoire à l'intérieur d'un établissement de plus de 7 500 m² de superficie de plancher.

SOUS-SECTION 2

HAUTEUR, IMPLANTATION

11. La hauteur minimale d'un bâtiment doit être de 5,5 m et sa hauteur maximale doit être de 16 m.

12. Malgré l'article 11, un dépassement à la hauteur maximale est autorisé pour une construction ou structure permettant d'accéder au sommet de l'escarpement.

La construction ou structure visée au premier alinéa doit posséder une hauteur maximale de 16 m, qui doit être mesurée au niveau moyen du sol adjacent à ce sommet.

13. Le taux d'implantation maximal au sol des bâtiments doit être de 70%.

SOUS-SECTION 3

ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION

14. La section I du chapitre VI du titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283) ne s'applique pas.

SOUS-SECTION 4

STATIONNEMENT

15. Le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé est d'une unité par 23 m² de superficie de plancher de bâtiment.

SOUS-SECTION 5

OCCUPATION DANS LES COURS

16. L'étalage et l'entreposage extérieurs de fleurs, plantes et produits saisonniers sont autorisés dans toutes les cours et doivent être attenants au bâtiment principal.

17. L'aménagement temporaire d'un espace de vente de produits de jardinage est autorisé dans toutes les cours, sur l'emplacement d'espaces de stationnement, du 15 avril au 31 août, et doit être ceinturé par une clôture ajourée.

Aux fins de l'application du premier alinéa, seuls la vente et l'étalage extérieurs de fleurs, plantes, terre, engrais, semences et petits outils de jardinage sont autorisés. Aucun étalage ou entreposage de matériaux ou de produits en vrac n'est autorisé.

18. Un café-terrasse en plein air est autorisé s'il est rattaché à un établissement de restauration ou un débit de boissons alcooliques. L'aménagement de café-terrasse est autorisé dans toutes les cours et sur les toits.

SECTION III

EMPLACEMENT 2

19. Les dispositions de la présente section s'appliquent à l'emplacement identifié par le numéro 2 au plan joint en annexe A au présent règlement.

SOUS-SECTION 1

USAGES

20. Seuls sont autorisés les usages de la catégorie C.2, classe C, tels que décrits au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283), à tous les niveaux d'un bâtiment et sans limite de superficie de plancher.

SOUS-SECTION 2

HAUTEUR, IMPLANTATION

21. La hauteur minimale d'un bâtiment doit être de 5,5 m et sa hauteur maximale doit être de 11 m.

22. Les modes d'implantation isolés, jumelés ou contigus sont autorisés.

SOUS-SECTION 3

ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION

23. La section I du chapitre VI du titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283) ne s'applique pas.

SOUS-SECTION 4

STATIONNEMENT

24. Le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé est d'une unité par 23 m² de superficie de plancher de bâtiment.

SECTION IV

EMPLACEMENT 3

25. Les dispositions de la présente section s'appliquent à l'emplacement identifié par le numéro 3 au plan joint en annexe A au présent règlement.

SOUS-SECTION 1

USAGES

26. Seuls les usages parc et promenade sont autorisés.

CHAPITRE IV

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

SECTION I

EXIGENCE PRÉALABLE

27. Pour les emplacements identifiés par les numéros 1 et 3 au plan joint en annexe A au présent règlement, préalablement à la délivrance d'un permis exigé en vertu du présent règlement, du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283), du Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments (R.R.V.M., chapitre C-9.2), l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale par le conseil d'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension,

conformément au Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (RCA06-14001), est requise.

SECTION II

OBJECTIFS ET CRITÈRES

28. En plus des objectifs et critères applicables en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (RCA06-14001), les objectifs et critères énoncés à la présente section s'appliquent aux fins de l'approbation visée à l'article 27.

29. Une autorisation visée à l'article 27 doit répondre à l'objectif suivant :

- 1° favoriser l'aménagement d'espaces permettant la mise en valeur des caractéristiques naturelles du site et de ses particularités géologiques;

À cette fin, les critères d'évaluation ci-après énoncés s'appliquent :

- 1° la localisation et l'aménagement des espaces verts et des pistes reliées aux modes de transport actifs (voies cyclables, sentiers piétonniers) permettent d'en assurer la continuité et de relier les divers plateaux de la carrière, de manière fonctionnelle et sécuritaire pour les utilisateurs de ces espaces;
- 2° la voie cyclable et le sentier piétonnier permettent de circuler autour des espaces constructibles du projet, et plus spécifiquement à proximité des escarpements de la carrière;
- 3° des liens piétonniers fonctionnels et sécuritaires relient chacun des bâtiments sur les différents plateaux ainsi que chacun des plateaux du site;
- 4° les aménagements prévus dans les espaces verts sont légers et permettent aux utilisateurs de s'informer et apprécier les caractéristiques géologiques et historiques du site;
- 5° le maintien et la création de perspectives visuelles d'intérêt sur le site sont favorisés;
- 6° l'impact visuel des dispositifs et équipements nécessaires à la sécurisation des escarpements et du public est amoindri lorsque possible;
- 7° les écoulements naturels d'eau sont mis en valeur.

30. Une autorisation visée à l'article 27 doit répondre à l'objectif suivant :

- 1° diminuer l'effet des îlots de chaleur;

À cette fin, le critère d'évaluation ci-après énoncé s'applique :

- 1° la plantation d'arbres à grand déploiement est privilégiée à l'intérieur des aires de stationnement.

31. Une autorisation visée à l'article 27 doit répondre à l'objectif suivant :

- 1° prévoir la construction de bâtiments de qualité supérieure;

À cette fin, les critères d'évaluation ci-après énoncés s'appliquent :

- 1° la conception du bâtiment privilégie une mesure telle que l'efficacité énergétique, l'économie d'énergie, la réduction de la consommation d'eau ou l'intégration de principes LEED;
- 2° les espaces requis pour la disposition de déchets et de matériel de recyclage sont prévus à l'intérieur des bâtiments principaux.

CHAPITRE V

DISPOSITION PÉNALE

32. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, ou érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation en contravention de l'une des dispositions du présent règlement ou contrevient à l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 674 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (01-283).

ANNEXE A

TERRITOIRE D'APPLICATION

Note : L'annexe du projet de règlement P-08-019 se retrouve sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets de règlement », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la Ville, notamment sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ou sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.