

Présentation du projet de mémoire :

**La dynamique de transformation des centres commerciaux dans la région de  
Montréal : analyse des projets et perspectives des acteurs**

18<sup>e</sup> Colloque de la Relève VRM

Par François Vanier

Candidat à la maîtrise en urbanisme

Faculté de l'aménagement

Université de Montréal

[francois.vanier@umontreal.ca](mailto:francois.vanier@umontreal.ca)

Directeur de mémoire : Jean-Philippe Meloche

Ce projet de mémoire porte sur la transformation des centres commerciaux dans la région de Montréal, plus spécifiquement l'agglomération de Montréal, la ville de Laval et l'agglomération de Longueuil. C'est en constatant que de nombreux propriétaires envisageaient ou planifiaient divers projets de transformation, plusieurs en lien avec la construction du Réseau électrique métropolitain (REM), que nous avons voulu mieux comprendre la nature et l'ampleur du phénomène.

Les centres commerciaux jouent un rôle important dans la dynamique commerciale régionale et sont au cœur d'enjeux d'accessibilité et d'aménagement du territoire. Avec la croissance du commerce en ligne qui s'accélère dans le contexte de pandémie de COVID-19, plusieurs centres projettent redévelopper une partie de leur site et intégrer de nouveaux usages. Traditionnellement seulement accessibles en automobile, la construction du REM et le prolongement de la ligne bleue de métro dans le grand Montréal viendront connecter de nombreux centres commerciaux d'importance à des équipements de transport collectif structurants. Les centres commerciaux constituent de plus en plus des pôles d'activités et de mobilité capables de structurer une partie de la croissance urbaine et d'offrir des milieux de vie plus complets.

Nous présentons d'abord les grandes phases de l'évolution des centres commerciaux en Amérique du Nord et dans la région de Montréal, de même que les vecteurs susceptibles d'orienter leur avenir. Nous présentons ensuite la problématique de l'accessibilité des centres commerciaux en abordant l'arrimage entre l'aménagement du territoire et le transport collectif sous la forme du *transit-oriented development* (TOD), de même que la multipolarisation de la structure régionale.

Notre méthodologie s'appuie sur deux stratégies complémentaires. La première consiste à répertorier tous les projets de transformation récents, en cours, planifiés ou discutés publiquement, en parcourant le site Internet des propriétés et des propriétaires, des articles de journaux généralistes et spécialisés et d'autres sources. Nous avons limité notre recherche à la période débutant en 2015 et couvrant les projets de transformation à venir, de façon à saisir le caractère transitoire et prospectif du phénomène. La deuxième stratégie repose sur une série d'entretiens semi-dirigés avec des acteurs privés et publics concernés par les projets de transformation, soit des personnes œuvrant dans la gestion

immobilière, les services d'urbanisme et les organisations de développement économique.

Notre inventaire des projets a permis de répertorier 28 centres commerciaux en transformation, que nous avons d'abord regroupés en six zones géographiques, soit le centre-ville de Montréal, le centre de l'île, l'Ouest de l'île, l'Est de l'île, Laval et Longueuil. Bien que l'évolution des centres commerciaux s'inscrive dans un contexte nord-américain plus large et, à une échelle plus petite, dans un contexte montréalais, chacune de ces zones offre une dynamique locale qui lui est propre. Nous avons détaillé pour chacun de ces projets la nature du projet, les catégories de transformation, le propriétaire, les investissements et l'échéance prévus, de même que les équipements de transport collectif à proximité, le cas échéant. Les projets ont été choisis parmi l'inventaire des centres commerciaux établi auparavant, duquel nous avons retranché un certain nombre (centres trop petits, trop spécialisés, etc.).

L'analyse des résultats se divise en zones géographiques, catégories de transformation, état d'avancement des projets et accessibilité en transport collectif. Sur le plan géographique, nous avons établi un profil de transformation relatif à chaque zone. Les projets au centre-ville sont tous situés dans l'hypercentre montréalais et mettent l'accent sur l'expérience, la qualité du design et des aménagements, la densification résidentielle et la grande connectivité au réseau de transport collectif. Le centre de l'île se caractérise par le redéveloppement et la densification résidentielle de petits centres commerciaux, de même que la bonification de l'expérience de plus grands centres. L'Ouest de l'île est dominé par des projets en lien avec la construction de stations du REM, le plus important étant sans aucun doute celui de centre-ville de l'Ouest de l'île centré sur le CF Fairview Pointe-Claire. L'Est de l'île est peu touché par des projets de transformation, exception faite du gros projet de centre-ville de l'Est autour du CF Galeries d'Anjou à proximité d'une future station de la ligne bleue de métro. Tous les deux pilotés par Cadillac Fairview, ces projets de centres-villes cherchent à capitaliser sur la construction d'une station de transport collectif. Tous les projets à Laval sont situés au centre-ville et visent principalement la densification résidentielle et le redéveloppement de centres commerciaux qui pourraient s'avérer excédentaires en raison de l'effet combiné de la

position dominante du CF Carrefour Laval à proximité et de la contraction possible de l'appareil commercial. Finalement, Longueuil regroupe le plus grand nombre et la plus grande variété de projets, plusieurs faisant partie du pôle Panama prochainement desservi par une station du REM et peut-être par le Lien électrique Est-Ouest (LÉEO). D'autres projets concernent plutôt le redéveloppement de petits centres locaux et la création d'un ambitieux concept alimentaire dans un centre suprarégional.

Nous avons ensuite analysé les résultats en fonction des dimensions du bâti, des usages, du design, de l'expérience, du milieu de vie et de l'accessibilité. La catégorie *bâti* montre qu'une majorité de projets concerne la construction de tours sur le site des centres commerciaux, en l'occurrence les stationnements. Ces tours offrent des unités de logement, des espaces de bureau, des résidences pour aînés ou des locaux pour le commerce de détail, selon les contextes. Dans quelques cas, les propriétaires envisagent un redéveloppement général du site, parfois en lien avec la construction d'une station de transport collectif. La catégorie *usages* révèle que les projets se répartissent également en usages commercial et résidentiel, ce qui dénote un changement important dans la composition traditionnellement monofonctionnelle des centres commerciaux. Les projets résidentiels comprennent différentes typologies de logement, notamment des condos et du locatif, tandis que les projets commerciaux sont principalement centrés sur le commerce de détail et le bureau. La catégorie *design* met en évidence une parité dans les aménagements extérieurs (espaces publics, verts, etc.) et intérieurs (aires communes), ce qui indique un soin plus important apporté à l'intégration des centres à leur milieu immédiat, surtout pour les grands centres ou ceux situés au centre-ville. La catégorie *expérience* prend la forme de projets de restauration, alors que des concepts alimentaires nouveaux voient le jour au centre-ville et dans des centres commerciaux d'envergure, tels le Time Out Market, Cathcart, La Cuisine, Marché des promenades, etc.). L'analyse de la catégorie *milieu de vie* met en évidence le fait que de nombreux projets visent à ajouter des usages complémentaires, tandis que d'autres vont plus loin et proposent des quartiers intégrés et même des centres-villes en périphérie de Montréal.

L'analyse des projets suivant leur état d'avancement permet de constater que plus de la moitié des projets répertoriés sont à l'état de projet ou en planification, tandis qu'une

minorité a été réalisé ou est en cours de réalisation. Cette observation laisse croire que le secteur des centres commerciaux est sur le point de connaître des transformations importantes dans les prochaines années. Par contre, comme ces projets sont seulement projetés et non réalisés, cela jette de l'incertitude sur l'échéancier de la mise en œuvre, la nature exacte et l'ampleur des transformations à venir. La vision des propriétaires, le cadre réglementaire, les ressources financières et les cycles économiques sont autant de facteurs pouvant mitiger cette transformation.

L'analyse de la catégorie *accessibilité* montre que les projets de transformation sont pour beaucoup en lien avec la construction d'équipements de transport collectif structurants. Parmi l'ensemble des projets bonifiant l'accessibilité, seuls deux projets envisagent des aménagements actifs, et encore est-ce à l'état de projet ou de planification, tandis qu'un autre concerne un stationnement incitatif. 22 autres projets concernent des équipements de transport collectif, dont une majorité implique la construction d'une station du REM. On note également que les stations intermodales, qui concentrent plusieurs équipements de transport collectif structurants tels que des gares, des stations de métro ou de SRB, sont associées à plus de projets et à des projets d'envergure. Finalement, certains de ces centres projettent ouvertement de se transformer en TOD en densifiant et en diversifiant les usages autour des stations.

Les entretiens semi-dirigés avec des acteurs privés et publics concernés par le phénomène ont permis de faire émerger des perspectives contrastées mais généralement convergentes sur certains thèmes, en premier lieu sur la nature et les facteurs de la transformation des centres commerciaux et du commerce de détail. Tous s'entendent sur les grands bouleversements que connaît le secteur du commerce de détail en Amérique du Nord depuis quelques années déjà, en particulier en raison de la croissance du commerce électronique que la pandémie a accéléré. Une majorité de participants a également insisté sur le rôle déterminant de la construction du REM dans les projets de redéveloppement et sur le gain d'accessibilité considérable pour plusieurs centres commerciaux. La collaboration entre les acteurs privés et publics demeure une question épineuse, même si la plupart partagent une vision de développement semblable axée sur la création de milieux de vie. Les acteurs publics se trouvent parfois à réagir

face aux décisions des acteurs privés, qui demeurent propriétaires des centres commerciaux et ont leur propre agenda. Finalement, le cadre réglementaire est l'objet de négociations constantes entre les acteurs, surtout en ce qui concerne les densités et les usages permis.