



Communauté métropolitaine  
de Montréal



ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ  
DANS L'AXE DU **PONT CHAMPLAIN** ET DANS L'AXE DU  
**BOULEVARD TASCHEREAU**

18 MARS 2009

ANNEXES AU RAPPORT FINAL



en collaboration avec le  
GROUPE CARDINAL-HARDY

**Communauté métropolitaine de Montréal,  
Longueuil, Montréal**

**Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de  
transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et du  
boulevard Taschereau**

**Annexes au rapport final  
18 mars 2009**



**GROUPE GAUTHIER,  
BIANCAMANO, BOLDUC**  
*urbanistes-conseils*

***En collaboration avec le Groupe Cardinal-Hardy***

302-P017355-0900-000-UM-0005-01

Notre dossier : P017355  
1060, rue University, bureau 400  
Montréal (Québec)  
H3B 4V3

Téléphone : (514) 527-3300  
Télécopieur : (514) 527-3333  
Courriel : ggbb@ggbb.net

REGISTRE DES RÉVISIONS ET DES ÉMISSIONS		
No de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
00	27 février 2009	Annexes au rapport final
01	18 mars 2009	Annexes au rapport final corrigé

## **ANNEXES (DOCUMENT D'ACCOMPAGNEMENT)**

<b>1.</b>	<b>REVUE DE LITTÉRATURE .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>BILAN DES DONNÉES EXISTANTES ET ORIENTATION DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE ET SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ACTUELLES.....</b>	<b>75</b>
<b>4.</b>	<b>CARACTÉRISATION DES SOUS-ENSEMBLES .....</b>	<b>86</b>
<b>5.</b>	<b>COÛTS PUBLICS EN INFRASTRUCTURES PAR SOUS-ENSEMBLE .....</b>	<b>109</b>
<b>6.</b>	<b>ESTIMATION DES GAINS FISCAUX .....</b>	<b>114</b>
<b>7.</b>	<b>RAPPORT DES CONSULTATIONS DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>120</b>

**Annexe 1**

---

**Revue de littérature**

## 1. REVUE DE LITTÉRATURE

---

### 1 - RÉFÉRENCES IMPRIMÉES

---

#### 1.1 - DOCUMENTS DE PLANIFICATION

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*. 38 pages. Mars 2002.

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL. *Schéma d'aménagement et de développement - Règlement CA-2006-9*. 2006.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*. 133 pages. Mars 2005.

DESSAU – TRAFIX – LA SOCIÉTÉ BIANCAMANO, BOLDUC. *Mise en valeur du boulevard Taschereau – Rapport synthèse*. 234 pages. Février 1998.

GROUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDUC. *Centralité – Qualification des concentrations d'activités pour fins de planification*. Étude réalisée dans le cadre du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Mai 2004.

LA SOCIÉTÉ BIANCAMANO, BOLDUC. *Mise en valeur du boulevard Taschereau – Rapport d'étapes*. 112 pages. Juillet 1996.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de gestion des déplacements de la Région métropolitaine de Montréal – Pour une décongestion durable*. 82 pages. Avril 2000.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de gestion des déplacements de la Région métropolitaine de Montréal – Stratégie d'intervention prioritaire*. 36 pages. Avril 2000.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations*. 248 pages.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL. *Le Havre de Montréal – Vision 2025*. 30 pages. 2004.

VILLE DE BROSSARD. *Plan d'urbanisme et programme particulier d'urbanisme des abords du boulevard Taschereau*. 2000.

VILLE DE LONGUEUIL. *Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil*. 90 pages. Décembre 2001 (mis à jour en date du 18 mars 2008).

VILLE DE LONGUEUIL. *Plan d'urbanisme de la Ville de LeMoyne*. 34 pages. Octobre 2001 (mis à jour en date du 18 mars 2008).

VILLE DE LONGUEUIL. *Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Hubert*. 56 pages. Mars 2001 (mis à jour en date du 14 août 2007).

VILLE DE LONGUEUIL. *Plan d'urbanisme de la Ville de Greenfield Park*. 83 pages. Décembre 2000.

VILLE DE MONTRÉAL. *Chapitre d'arrondissement du Sud-Ouest*. 54 pages. Avril 2007.

VILLE DE MONTRÉAL. *Chapitre d'arrondissement de Verdun*. 46 pages. Décembre 2007.

VILLE DE MONTRÉAL. *Chapitre d'arrondissement de Ville-Marie – Version préliminaire*. 87 pages. Juillet 2005.

VILLE DE MONTRÉAL. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier de la Santé*. 43 pages. Août 2006.

VILLE DE SAINT-LAMBERT. *Projet de plan d'urbanisme*. 93 pages. Mars 2008.

## **1.2 - TENDANCES URBAINES, DÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES**

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *L'aménagement en fonction des transports en commun*. Mars 2002.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal*. 75 pages. 2003.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Transit-oriented development- principes et potentiel pour la région de Montréal*. Décembre 2003.

CALTHORPE, P. *The Next American Metropolis : Ecology and the American Dream*, New York. Princeton Architectural Press. 1993.

CERVERO, R. *Transit Villages : From Idea to Implementation*. Access, no 5. p. 8-13. 1994.

CERVERO, R. *Jobs Housing Balance Revisited*. Journal of American Planning Association, vol. 62, no 4. p. 492-511. 1996.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL. *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*. 35 pages. Décembre 2004.

COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD. *Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud*. 197 pages. 2003.

GROUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDUC. *Projet résidentiel de l'île Charron : Analyse de l'adhésion aux critères et objectifs de la certification de quartier écologique LEED-ND*. 12 pages. Juillet 2007.

HLB DECISION ECONOMICS. *Modèle coûts-avantages appliqué à l'évolution de projets d'investissement dans le transport publics et les routes*. 174 pages. Janvier 2002.

INSTITUT D'URBANISME DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement : examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*. 124 pages. Février 2002.

PARC DOWNSVIEW PARK INC. *Lignes directrices pour le développement de la collectivité durable*. 101 pages. Décembre 2005.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL. *Rapport annuel 2006*. 51 pages. 2007.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Programme triennal d'immobilisation 2008-2010*. 68 pages.

US GREEN BUILDING COUNCIL. *LEED for neighborhood development rating system*. 155 pages. Juin 2007.

VILLE DE LAVAL. *Investir résolument dans le développement des infrastructures lourdes de transport en commun*. 32 pages. Février 2008.

### 1.3 - PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Études d'avant-projet d'un système léger sur rail : l'axe de l'autoroute 10/centre-ville de Montréal, Rapport Synthèse et Sommaire des études*. 2007

DÉVELOPPEMENT AÉROPORT DE SAINT-HUBERT LONGUEUIL. *Zone aéroportuaire de Longueuil : Plan Directeur d'aménagement*. 107 pages. Juillet 2004.

JOUBERT, F. et P. LEWIS. *Le potentiel du TOD dans le secteur de l'Acadie-Chabanel*. Rapport préparé pour Convercity. 13 août 2004.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Implantation d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10/centre-ville (Montréal) : Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*. Novembre 2003.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL. *L'autoroute Bonaventure – Vision 2025 – Synthèse des études du projet de réaménagement*. 34 pages. Octobre 2005.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL. *Le Havre de Montréal – Rapport final et recommandations*. 51 pages. Avril 2006.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL. *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan – Sommaire des études de faisabilité du projet*. 27 pages. Avril 2007.

VILLE DE MONTRÉAL. *Programme particulier d'urbanisme Griffintown - Secteur Peel-Wellington*. 68 pages. Avril 2008.

VILLE DE MONTRÉAL. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des Spectacles - Secteur Place des Arts*. 47 pages. Juin 2008.

## 2 - SITES INTERNET

---

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

[http://www.longueuil.ca/vw/asp/Gabarits/Gabarit.asp?ID\\_CATEGORIE=1283&ID\\_MESSAGE=13756&CAT\\_RAC=9](http://www.longueuil.ca/vw/asp/Gabarits/Gabarit.asp?ID_CATEGORIE=1283&ID_MESSAGE=13756&CAT_RAC=9)

DÉVELOPPEMENT MCGILL INC.

<http://www.habiter.com/>



ÉCOLE DE TECHNOLOGIE SUPÉRIEURE

*Cérémonie d'inauguration à l'ÉTS : un investissement global de 64 millions de dollars. Janvier 2008*

[http://www.etsmtl.ca/manager/doc/communiqué\\_inauguration\\_01\\_08.html](http://www.etsmtl.ca/manager/doc/communiqué_inauguration_01_08.html)

EL-AD GROUP CANADA INC.

<http://www.eladcanada.com/>

HINES INTERESTS

<http://www.hines.com/home/default.aspx>

JODOIN LAMARRE PRATT ET ASSOCIÉS ARCHITECTE

<http://www.jlp.ca>

LA CORPORATION PROMENT

<http://www.proment.com>

LA PRESSE AFFAIRES

*Quartier vert à l'île-des-Sœurs. 11 septembre 2007.*

<http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/article/20070911/LAINFORMER/709110482/5891/LAINFORMER01>

LA PRESSE AFFAIRES

*Homburg veut ériger deux tours à Montréal. 2 avril 2008.*

<http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/article/20080402/LAINFORMER/80402026>

LE CRYSTAL DE LA MONTAGNE

<http://www.crystaldelamontagne.com/>

LE DEVOIR

*Le quartier sur le fleuve – Un village urbain pour l'île des Sœurs. 17-18 novembre 2007.*

<http://www.ledevoir.com/2007/11/17/164561.html>

LE WESTIN MONTRÉAL

<http://www.westinmontreal.com/>

PRÉVEL

<http://www.prevel.ca/>

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL.

<http://www.rtl-longueuil.qc.ca/>

TRANSPORT CANADA

*Village de la Gare : projet domiciliaire axé sur le transport en commun*

<http://www.tc.gc.ca/environnement/pdtu/villagedelagarefrançais.htm>

TRUE NORTH PROPERTIES

<http://www.truenorthproperties.com/>

VIGER DMC INTERNATIONAL

<http://www.vigerdmc.com/fr/>

VILLE DE BROSSARD

[http://www.ville.brossard.qc.ca/asp/siteweb/Accueil\\_Brossard.asp](http://www.ville.brossard.qc.ca/asp/siteweb/Accueil_Brossard.asp)

VILLE DE MONTRÉAL

Imaginer – réaliser Montréal 2025.

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=3256,3973935&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3256,3973935&_dad=portal&_schema=PORTAL)

### **3 - PERSONNES CONSULTÉES**

---

Richard Blouin, Réseau de transport de Longueuil.

Christine Caillé, Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal.

Josée Dion, Direction de l'urbanisme, Ville de Longueuil.

Pierre Malo, Directeur de projet de l'Autoroute Bonaventure, Société du Havre de Montréal.

Jean Picotte, Direction de la planification du territoire et des équipements d'agglomération, Agglomération de Longueuil.

Martin Lévesque, Service du développement urbain de la Ville de Brossard.

Gaëtan Rainville, Président-directeur général, Société du Havre de Montréal.

Vincent Veilleux, Direction de l'urbanisme, Ville de Longueuil.

## Annexe 2

---

# Bilan des études existantes

## 2. BILAN DES DONNÉES EXISTANTES ET ORIENTATION DE L'ÉTUDE

### 1 - LE TERRITOIRE ÉLARGI DANS L'ENVIRONNEMENT MÉTROPOLITAIN

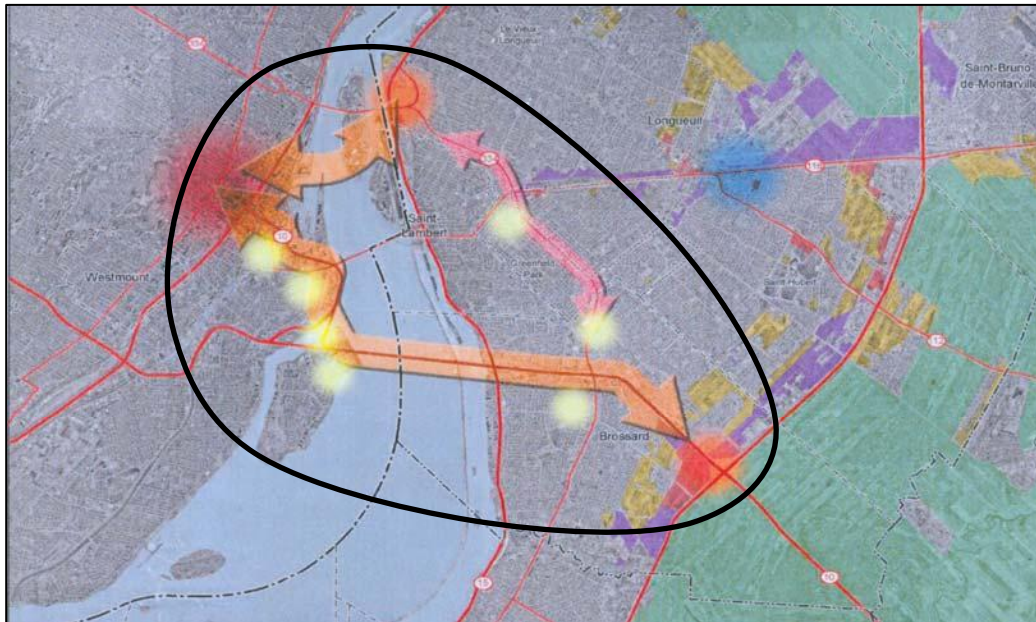
Le **corridor de l'axe du pont Champlain** est l'un des corridors de déplacements le plus achalandé de la région métropolitaine, tant du point de vue routier que du point de vue du transport en commun. L'axe du pont Champlain constitue également un **axe urbain structurant à l'échelle métropolitaine** en raison des centres d'activités multifonctionnels que l'on retrouve de part et d'autre de cet axe entre Montréal et Longueuil.

Cet axe s'inscrit dans un **milieu urbain plus large** desservi en partie par des services de transport collectif de haute capacité. Ainsi, l'axe du pont Champlain conjugué à ceux du **boulevard Taschereau** (conduisant au métro Longueuil et à la Place Charles-Lemoyne) et à celui du **métro/pont Jacques-Cartier** vers le centre-ville de Montréal, ceinturent un triangle au cœur de la région métropolitaine qui regroupe des pôles majeurs d'activités urbaines à l'échelle métropolitaine<sup>1</sup>. Ce territoire est celui où les effets structurants de corridors de transport renforcés sur le boulevard Taschereau et dans l'axe du pont Champlain peuvent être envisagés, donc celui qui peut le mieux être bonifié par une planification dynamique de développement et de redéveloppement urbains.

Ce secteur **constitue le « territoire élargi »** auquel s'intéresse l'étude de façon plus particulière. Il est illustré de façon approximative à la figure 1.

#### FIGURE 1

Le territoire élargi dans l'environnement métropolitain



<sup>1</sup> Source : Communauté métropolitaine de Montréal, Document d'appel d'offres, Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain, Appel d'offres numéro AM-2008-01, Janvier 2008, p.4.

## 1.1 - STRUCTURE URBAINE ET GRANDES VOCATIONS

Le territoire élargi s'étend de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent et traverse **six secteurs municipaux distincts** : Brossard (Ville), Saint-Lambert (Ville), Longueuil (Ville), Sud-Ouest (Arrondissement), Verdun (Arrondissement) et Ville-Marie (Arrondissement).

Les Villes de Brossard, Saint-Lambert et Longueuil font partie intégrante de l'**agglomération de Longueuil**, créée le 1<sup>er</sup> janvier 2006. En plus de ces trois Villes, l'agglomération regroupe les Villes de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville, qui ont été reconstituées le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Les arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun et de Ville-Marie sont partie intégrante de la **Ville de Montréal**, qui regroupe 21 arrondissements. La structure actuelle de la Ville de Montréal existe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, suite à la reconstitution de plusieurs villes de banlieue.

Le territoire élargi est structuré par plusieurs grands axes de transport :

- **Pont Victoria** : Il s'agit du premier pont à avoir été construit afin de relier Montréal à la rive sud. Construit en 1853 par la société Grand Trunk Railway (maintenant Canadien National) entre Montréal et Saint-Lambert, il comprenait une seule voie ferrée lors de son inauguration. En 1899, il a été modifié afin d'ajouter une seconde voie ferrée et de permettre la circulation automobile. Le pont Victoria compte deux voies de circulation situées de part et d'autre des voies ferrées et est interdit aux camions et aux piétons. L'achalandage annuel y est d'environ 13 millions de véhicules<sup>2</sup>.
- **Pont Jacques-Cartier** : Le pont Jacques-Cartier est le second pont à avoir été construit afin de relier Montréal à la Rive-Sud. Les besoins pour la construction d'un nouveau pont à la hauteur de Longueuil se font sentir dès 1874. Ce n'est toutefois qu'en 1924 que le projet est mis de l'avant, de sorte que le pont Jacques-Cartier est inauguré en 1930 et son nom est officialisé en 1934, en hommage à l'explorateur français qui « découvrit » le Canada en 1534. Comptant à l'origine trois voies, le pont est élargi pour atteindre cinq voies en 1959. Le pont Jacques-Cartier traverse le fleuve et la Voie maritime du Saint-Laurent dans l'axe de l'île Sainte-Hélène et permet notamment d'accéder au parc Jean-Drapeau. Son achalandage annuel est estimé à 35 millions de véhicules<sup>3</sup>.
- **Pont Champlain** : Inauguré en 1962, le pont Champlain a été planifié dès 1955 et ce, afin de répondre au trafic grandissant entre Montréal et la Rive-Sud du Saint-Laurent. Au départ, un pont à quatre voies pouvant être élargi plus tard à six voies était prévu. Suite à la réalisation d'études ayant démontré le potentiel considérable de développement de la Rive-Sud, la décision a été prise de construire immédiatement un pont à six voies. Depuis son ouverture, le trafic sur le pont Champlain n'a cessé de s'accroître, de sorte qu'il constitue aujourd'hui le **pont le plus achalandé au Canada**, avec un débit annuel d'environ 57 millions de véhicules. Le pont Champlain traverse l'île-des-Sœurs et le territoire de Brossard<sup>4</sup>.
- **Autoroute 10** : Cette autoroute, qui effectue le lien entre Montréal et Sherbrooke, a été construite en plusieurs étapes, entre 1962 et 1992. Le premier tronçon correspond à l'axe du pont Champlain et date de son inauguration. Le tronçon situé à l'intérieur du territoire élargi, entre les autoroutes 20 et 30, a été inauguré en 1966, alors que la partie correspondant à l'autoroute Bonaventure, du début de l'autoroute (intersection University / Saint-Jacques) à la sortie de l'île-des-Sœurs, date de 1967<sup>5</sup>.
- **Autoroute 20** : L'autoroute 20 représente un tronçon de l'autoroute transcanadienne, qui traverse le Canada d'Est en Ouest. Elle constitue, avec l'autoroute 40, l'un des deux principaux liens routiers du Québec et permet de relier les pôles de Montréal et de Québec. Sa construction, qui a débuté en

---

<sup>2</sup> Source : Site Internet de Transports Canada.

<sup>3</sup> Source : Ibid.

<sup>4</sup> Source : Site Internet de la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée.

<sup>5</sup> Source : Site Internet du Ministère des Transports du Québec.

1964, a permis de relier les régions de la Montérégie, de Montréal, du Centre-du-Québec, de Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent. Le tronçon traversant le territoire élargi (route 132) a été mis en service en 1964<sup>6</sup>.

- **Autoroute 30 :** Le projet de construction d'une autoroute permettant de relier entre elles les municipalités industrielles de la rive sud du Saint-Laurent a été évoqué dès le début des années 1960. Les travaux de construction débutèrent en 1968. L'actuelle autoroute 30 est d'abord désignée comme la « route 3 » puis est renommée « autoroute de l'Acier » en 1977. Le tronçon situé à l'intérieur du territoire élargi date de 1982. Aujourd'hui, l'autoroute 30 n'est toujours pas complétée, certains tronçons restant à être finalisés sur le territoire des MRC de Roussillon (parties Est et Ouest), de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges ainsi qu'entre Sorel-Tracy et Bécancour<sup>7</sup>.
- **Autoroute 720 :** Cet axe autoroutier a été construit afin de relier l'autoroute 20 au boulevard Ville-Marie et par le fait même, desservir le centre des affaires de Montréal. Construit entre 1972 et 1974, le tronçon de l'autoroute 720 qui traverse le secteur d'étude est également lié aux autoroutes 10 et 20<sup>8</sup>.

En plus du réseau de ponts et d'autoroutes, **deux axes majeurs** prennent place à l'intérieur du territoire élargi. Il s'agit de la **route 134** (boulevard Taschereau) et la **route 116/112**. La route 134 traverse le milieu urbanisé de la rive sud et relie entre elles les Villes de Longueuil, Brossard, La Prairie et Candiac. La route 116/112 effectue le lien entre la route 134 et l'autoroute 30, via Longueuil.

Le territoire élargi se trouve à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Dans l'ensemble, il est presque entièrement développé et plusieurs grandes vocations peuvent y être distinguées :

- **Le pôle de l'agglomération :** Ce secteur correspond au centre-ville de Montréal et regroupe le centre des affaires, le Vieux-Montréal et le secteur du Havre. Il s'agit d'un centre multifonctionnel exceptionnel qui se distingue à l'échelle métropolitaine et ce, en raison de son rayonnement, de la diversité et de l'importance des activités qui s'y concentrent. On y retrouve de nombreux équipements d'intérêt métropolitain, des secteurs commerciaux forts fréquentés à plus de 40 % par une clientèle extérieure à la grande région de Montréal, ainsi qu'une concentration importante d'emplois.

Le pôle de l'agglomération joue un rôle stratégique au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, son rayonnement résultant de la grande variété et de l'intensité des fonctions métropolitaines qui y sont établies. La concentration d'emplois, d'entreprises, de bureaux, de commerces, d'équipements culturels, touristiques et institutionnels, tels que les grandes universités et les centres hospitaliers, ainsi que l'environnement bâti dense et varié en font un pôle majeur et déterminant quant à l'attrait qu'exerce la métropole. Par ailleurs, ces activités sont soutenues par un réseau de transport, notamment de transport collectif, efficace et performant.

- **Les centres multifonctionnels :** Deux centres multifonctionnels établis de portée métropolitaine peuvent également être distingués. Il s'agit des pôles de « Brossard » et de « Place Charles-Le Moyne / Place Longueuil », sur la Rive-Sud de Montréal. Le pôle de « Brossard », localisé au carrefour de l'autoroute 10 et de la route 134, comprend deux centres commerciaux majeurs (Mail Champlain et Place Portobello), des grands équipements publics et institutionnels ainsi que le Terminus Brossard, comprenant un stationnement incitatif d'environ 1 000 places. Le pôle de « Place Charles-Le Moyne / Place Longueuil », comprenant une station de métro, une gare intermodale ainsi qu'un stationnement de 1 800 places, est situé au croisement de la route 132 et de la route 134. Ce secteur regroupe des résidences de forte densité, de nombreuses institutions dont le Cégep Champlain, plusieurs bâtiments municipaux et gouvernementaux, le centre commercial de la Place Longueuil ainsi que le futur Campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke. Un centre multifonctionnel en développement doit

---

<sup>6</sup> Source : Ibid.

<sup>7</sup> Source : Ibid.

<sup>8</sup> Source : Ibid

également être distingué. Il s'agit du Quartier Dix30, sur le territoire de Brossard. Situé au carrefour de deux axes routiers majeurs, ce projet, lorsque achevé, offrira plus de 2,5 millions de pieds carrés de commerces, de bureaux et services (hôtel et salle de spectacle).

- **Les secteurs commerciaux et de services :** En-dehors du pôle de l'agglomération et des centres multifonctionnels qui regroupent une importante proportion de commerces et services, l'axe du boulevard Taschereau se démarque en raison de la concentration des activités commerciales et de leur rayonnement régional. Le pôle de l'hôpital Charles-LeMoyne joue également un rôle structurant puisqu'il constitue un centre hospitalier universitaire et régional affilié à l'université de Sherbrooke et rayonne à l'échelle de la Montérégie.

Ces pôles constituent les principaux éléments forts de la structure urbaine du territoire élargi. À ceux-ci se greffent des milieux de vie établis, en développement ou planifiés, des pôles d'emplois et des pôles commerciaux à rayonnement local ainsi que des secteurs à redévelopper.

#### 1.1.1 - BASSINS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES USAGERS DE L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

Les figures 2 et 3, présentées à la page suivante, illustrent les bassins d'origine et de destination des usagers (autos et TC) qui empruntent le pont Champlain en période de pointe du matin. En direction de Montréal, les véhicules passant sur le pont Champlain proviennent essentiellement des MRC suivantes :

- **MRC de Champlain (58 %), en majorité de Brossard (34 %) et de Saint-Hubert (14 %) ;**
- MRC du Roussillon (16 %) ;
- MRC de la Vallée-du-Richelieu (11 %) ;
- MRC de Lajemmerais (10 %).

L'île de Montréal est la destination de 96 % des automobilistes, surtout dans sa partie centrale (CUM Ouest 33 %, CUM Centre-ville 32 %, CUM Centre 30 % et CUM Est 1 %).

Vers la Rive Sud, l'île de Montréal génère 86 % des déplacements contre 10 % pour Laval. Ainsi, sur l'île de Montréal, ce sont surtout les secteurs municipaux de l'ouest qui dominent :

- CUM Ouest (42 %), dont LaSalle (15 %) et Verdun (12 %) ;
- CUM Centre (34 %), dont Montréal Sud-Ouest (8 %) et Côte-des-Neiges (7 %).

Les **deux tiers des destinations sont situées dans la MRC de Champlain (66 %)**, en particulier à Brossard (21 %), Longueuil (19 %) et Saint-Hubert (14 %). Les MRC du Roussillon, de la Vallée-du-Richelieu, du Haut Richelieu et de Lajemmerais accueillent chacune entre 6 et 10 % des déplacements.

En ce qui concerne les déplacements en autobus, les principaux générateurs sont Brossard (40 %) et Saint-Hubert (21 %), alors que les destinations dominantes sont le centre-ville (60 %) et sa périphérie (13 %) durant la pointe du matin.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Source : MTQ pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive Sud.

**FIGURE 2**  
Origines et destinations des déplacements en automobile dans l'axe du pont Champlain (1998)

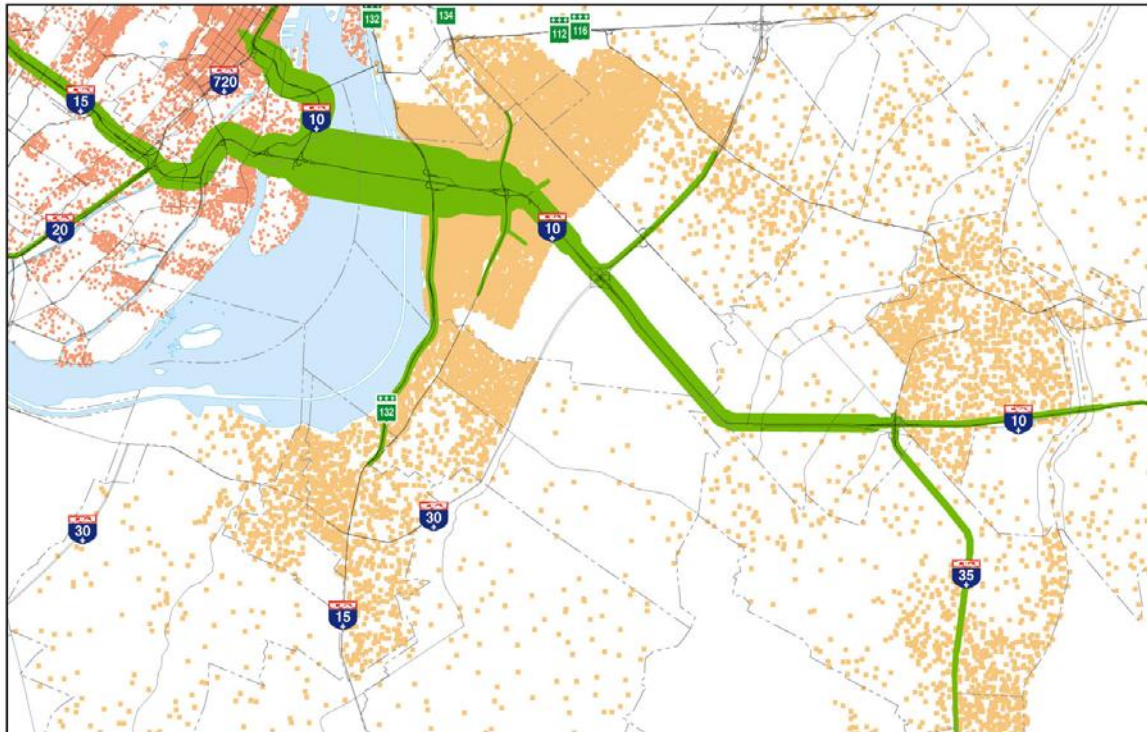


Figure tirée de : MTQ pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive Sud

**FIGURE 3**  
Origines et destinations des déplacements en autobus dans l'axe du pont Champlain (1998)

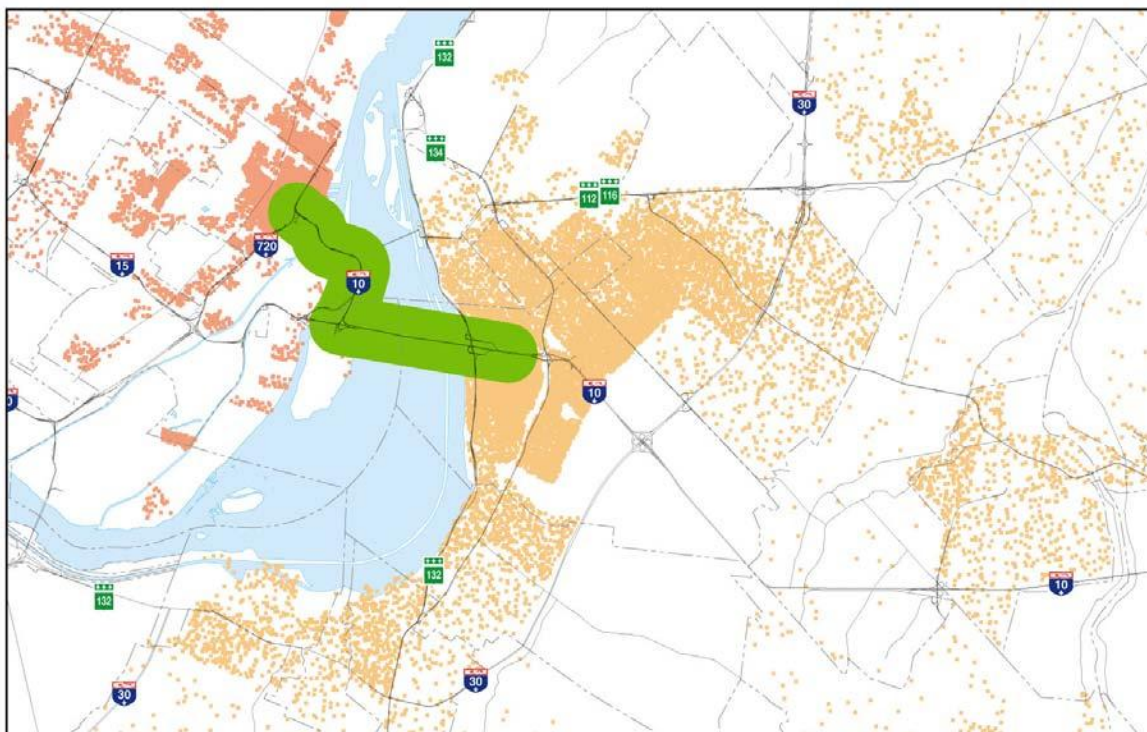


Figure tirée de : MTQ pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive Sud





ETUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCE DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

-  TERRITOIRE ÉLARGI
-  AUTOROUTE
-  AUTRE AXE DE TRANSPORT ROUTIER
-  TERMINUS
-  STATIONNEMENT INCITATIF
-  STATION DE MÉTRO
-  LIGNE DE MÉTRO
-  VOIE RÉSERVÉE
- TRAIN DE BANLIEUE**
-  MONT SAINT-HILAIRE
-  DEUX-MONTAGNES
-  DELSON / CANDIAC  
BLAINVILLE / SAINT-JÉRÔME  
DORION / RIGAUD

RÉSEAU DE TRANSPORT ACTUEL

## 1.2 - PORTRAIT DÉMOGRAPHIQUE

Le territoire élargi s'étend au sein de villes et d'arrondissements qui, réunis, regroupaient une population de plus **536 000 personnes en 2006**. La **Ville de Longueuil** comptait à elle-seule plus de 229 000 personnes, soit **43 % de la population de ce territoire**. À l'exception de la Ville de Saint-Lambert, les autres secteurs occupaient un poids démographique similaire, soit entre 12,3 et 14,7 %.

Entre 2001 et 2006, la **Ville de Brossard** et l'**arrondissement de Verdun** ont été les secteurs géographiques qui ont connu la **plus forte croissance de leur population**, soit respectivement 9,4 % et 9,1%. Cette situation s'explique notamment par le fait que ces secteurs comptent les plus grandes superficies d'espaces développables à des fins résidentielles, concentrés à l'Île-des-Sœurs (Verdun) et au sud de la voie ferrée du Canadien National (Brossard). Conséquemment, le poids démographique de ces secteurs dans le bassin d'étude a augmenté entre 2001 et 2006, alors que le poids démographique des autres secteurs est resté le même ou a diminué sur la période (+ 0,1% pour le Sud-Ouest et Ville-Marie, - 0,1 % pour Saint-Lambert et - 1,2 % pour Longueuil).

En 2006, les secteurs géographiques situés dans l'**Agglomération de Longueuil** regroupaient **60 % de la population de ce territoire**, soit plus de 311 000 personnes. Le poids démographique des territoires situés dans la **Ville de Montréal** s'est toutefois **accru entre 2001 et 2006**, la croissance de la population y ayant été supérieure à celle enregistrée dans l'Agglomération de Longueuil.

**TABLEAU 1**

Population et ménages des villes et arrondissements où s'inscrit le territoire élargi<sup>10</sup>

Population	Territoires situés dans la Ville de Montréal				Territoires situés dans l'Agglomération de Longueuil				TOTAL
	Sud-Ouest	Verdun	Ville-Marie	Sous-total	Brossard	Longueuil	Saint-Lambert	Sous-total	
<b>Recensement de 2001</b>									
Population Nombre	66 474	60 564	74 832	201 870	65 026	225 761	21 051	311 838	513 708
Population Proportion	12,9 %	11,8 %	14,6 %	39,3 %	12,7 %	43,9 %	4,1 %	60,7 %	100,0 %
Ménages Nombre	31 225	29 635	41 580	102 440	23 350	94 070	10 015	127 435	229 875
Ménages Proportion	13,6 %	12,9 %	18,1 %	44,6 %	10,2 %	40,9 %	4,4 %	55,4 %	100,0 %
<b>Recensement de 2006</b>									
Population Nombre	69 860	66 078	78 876	214 814	71 154	229 330	21 599	322 083	536 897
Population Proportion	13,0 %	12,3 %	14,7 %	40,0 %	13,3 %	42,7 %	4,0 %	60,0 %	100,0 %
Ménages Nombre	33 005	32 365	43 240	108 610	26 645	98 745	10 220	135 610	244 220
Ménages Proportion	13,5 %	13,3 %	17,7 %	44,5 %	10,9 %	40,4 %	4,2 %	55,5 %	100,0 %
<b>Variation 2001-2006</b>									
Population Nombre	3 386	5 514	4 044	12 944	6 128	3 569	548	10 245	23 189
Population Pourcentage	5,1 %	9,1 %	5,4 %	6,4 %	9,4 %	1,6 %	2,6 %	3,3 %	4,5 %
Ménages Nombre	1 780	2 730	1 660	6 170	3 295	4 675	205	8 175	14 345
Ménages Pourcentage	5,7 %	9,2 %	4,0 %	6,0 %	14,1 %	5,0 %	2,0 %	6,4 %	6,2 %

Sources : Statistique Canada, recensement de 2001 et 2006

Ville de Montréal, Profil sociodémographique du Sud-Ouest, de Verdun et de Ville-Marie, recensement 2006.

<sup>10</sup> Les données présentées sont relatives à chaque entité municipale et ne se limitent pas au territoire élargi.

### 1.3 - PROJETS IMMOBILIERS ET DE TRANSPORT PRÉVUS

De nombreux projets d'immobilier et de transport seront réalisés à l'intérieur du secteur à l'étude dans un avenir plus ou moins rapproché. Ces projets de grande envergure sauront sans doute façonner l'environnement urbain du territoire et par le fait même auront un **impact majeur sur le fonctionnement du corridor de transport collectif prévu** dans l'axe du Pont Champlain.

#### 1.3.1 - PROJETS IMMOBILIERS

Plus de **40 projets immobiliers** ont été recensés à l'intérieur du territoire élargi. Ceux-ci ont été regroupés en trois catégories :

- **Projets en construction** (tableau 2) : cette catégorie regroupe l'ensemble des projets qui, au moment de la rédaction du rapport, étaient débutés (construction en cours) mais non complétés.
- **Projets de développement en gestation** (tableau 3) : cette catégorie regroupe les projets planifiés situés sur un seul site et développés par un seul promoteur, que celui-ci soit composé d'un consortium d'entreprises ou d'un propriétaire unique.
- **Projets de planification en gestation** (tableau 4) : cette catégorie regroupe les projets planifiés par plusieurs propriétaires sur plusieurs sites contigus. Ces projets nécessitent généralement l'élaboration d'un plan d'ensemble et une prise en charge plus accentuée du secteur public.

Plusieurs grands constats peuvent être tirés de l'analyse des tableaux. Ainsi, près de la moitié des projets relevés sont en phase de construction, ce qui témoigne du dynamisme économique actuel. La majeure partie des projets sont situés à Montréal, bien que le secteur situé au carrefour des autoroutes 10 et 30 soit également relativement actif. En ce qui concerne les fonctions, près de la moitié des projets immobiliers sont de type résidentiel, ou du moins impliquent en partie la construction d'unités de logement. Plusieurs projets de développement et de redéveloppement institutionnels, commerciaux et de bureaux sont toutefois en cours ou planifiés. Au total, les investissements s'élèvent à plus de 23 milliards de dollars, partagés entre de nombreux promoteurs privés et publics (universités, Villes et autres paliers d'administration publique).

#### 1.3.2 - PROJETS DE TRANSPORT

Plusieurs types de projets de transport sont également prévus selon les documents de planification des organismes concernés, soit les projets routiers, les projets de SLR et les projets de tramways <sup>11</sup>.

Cinq grands projets routiers sont planifiés à court terme à l'intérieur du territoire élargi. Il s'agit de la modernisation de la rue Notre-Dame, du déplacement et de la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure, du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, de la reconstruction du complexe Turcot et du parachèvement de l'axe Lepage / Moïse-Vincent. Ces projets permettront d'accroître la fluidité du réseau de transport primaire, vers le centre-ville ainsi qu'au sein de l'agglomération de Longueuil. Ils sont décrits davantage ci-après :

- **La modernisation de la rue Notre-Dame** : Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame vise un tronçon de neuf kilomètres, soit de la rue Amherst, à l'ouest, jusqu'à l'autoroute 25 à l'est en passant par l'axe Souigny. Afin de favoriser les solutions de rechange à l'utilisation de l'auto en solo, le concept retenu intègre des voies réservées qui faciliteront et accéléreront le transport collectif en tout temps. Le transport actif est également favorisé par l'aménagement, à l'intérieur du parc linéaire,

---

<sup>11</sup> Programme triennal d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de Transport, Plan de transport de la Ville de Montréal et Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil.

d'une nouvelle piste cyclable et d'un sentier piétonnier. Les travaux seront réalisés sur une période de six ans et débuteront dans le secteur Souigny dès 2008.

- **Le déplacement et la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure** : le projet vise la démolition de la structure surélevée de l'autoroute Bonaventure pour la transformer en artère urbaine dont les îlots centraux accueilleront de nouveaux bâtiments et des espaces publics. Un système de transport en site propre est également prévu, de manière à effectuer le lien entre le centre-ville de Montréal et la voie réservée du pont Champlain. Suite à la conclusion des études de la phase d'avant-projet détaillé, la Ville de Montréal donnera à la Société du Havre le mandat de réaliser les plans et devis définitifs en prévision d'un début des travaux à l'hiver 2009. L'échéancier visé permettrait d'offrir aux Montréalais une nouvelle entrée de ville prestigieuse dès 2012.
- **Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie** : une étude portant sur le recouvrement potentiel de l'autoroute Ville-Marie, entre le pont Jacques-Cartier et le Palais des congrès, sera entreprise prochainement par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal. Les résultats de cette étude permettront, par ailleurs, d'alimenter la planification détaillée des abords de ce corridor de transport effectuée par la Ville de Montréal. Celle-ci portera notamment sur le retissage possible avec les quartiers limitrophes et sur la gestion des déplacements.
- **La reconstruction du complexe Turcot** : Dans le cadre des travaux entourant la reconstruction du complexe Turcot, le ministère des Transports du Québec prévoit réaménager l'autoroute 15 entre les boulevards Décarie et de la Vérendrye. La Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain prévoit éventuellement aussi réaménager le corridor de l'autoroute 15, du boulevard de la Vérendrye jusqu'au pont Champlain.
- **Le parachèvement de l'axe Lepage / Moïse-Vincent** : l'Agglomération de Longueuil, en collaboration avec l'arrondissement de Saint-Hubert prévoit planifier l'aménagement d'un nouvel axe nord-sud (axe Lepage / Moïse-Vincent). Cet axe jouera le rôle d'artère régionale en parallèle à l'autoroute 30 et permettra d'éviter que la circulation de transit interne ne vienne interférer avec la circulation métropolitaine et nationale empruntant l'autoroute 30. La réalisation d'une étude d'impact environnemental est prévue à court terme, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec.

Le Schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil soulève également le projet de réaménager les tronçons surélevés situés du boulevard Taschereau situés entre les routes 116 et 134, correspondant aux viaducs des boulevards Curé-Poirier et Desaulniers. À cet effet, une étude détaillée de design urbain et de transport est planifiée à long terme.

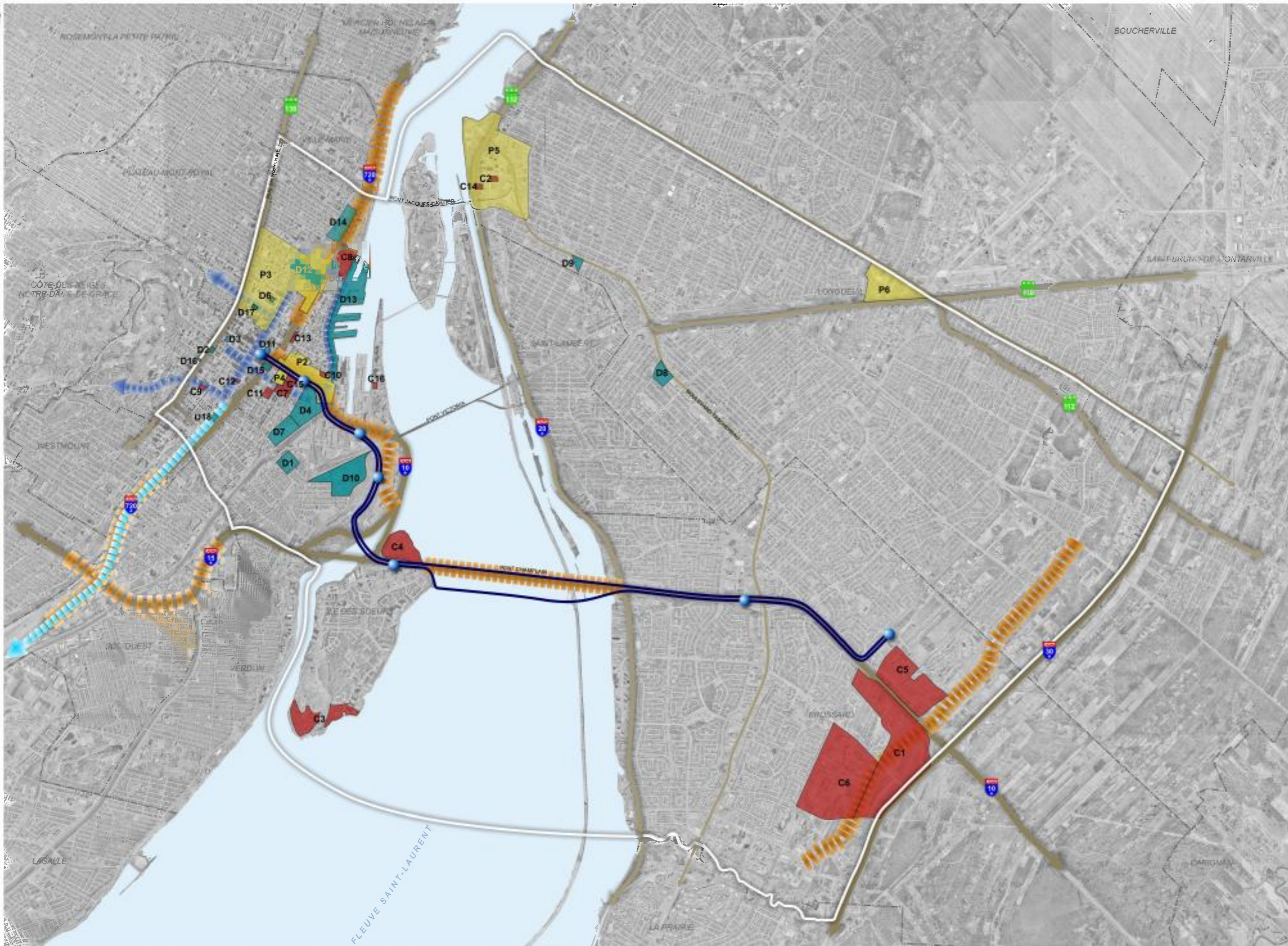
Certains grands projets de transport collectif sont également planifiés ou à l'étude. Ainsi, il est proposé d'implanter un SLR dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure afin de relier le centre-ville de Montréal au stationnement Chevrier sur la Rive-Sud. Ce projet permettrait de libérer la voie de circulation du pont Champlain actuellement utilisée comme voie réservée pour les autobus et d'accroître la capacité du corridor de transport collectif dans l'axe du pont Champlain.

Un projet de navette ferroviaire qui relierait le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau est également à l'étude. Le tracé, actuellement en voie de définition, longerait les autoroutes 20 / 720. De plus, L'AMT prévoit réaliser au cours de l'année 2008 des études d'opportunités et de marché relatives à l'établissement d'un service de train de banlieue qui relierait Chambly à Montréal et permettrait de décongestionner l'autoroute 10 et la route 112. Celle-ci constituerait également une mesure de mitigation lors de la réalisation des travaux de déplacement de l'autoroute Bonaventure.

Finalement, trois axes de tramways sont également prévus sur l'île de Montréal (« Centre des affaires – Vieux-Montréal – Havre de Montréal », « Avenue du Parc » et « Chemin de la Côte-des-Neiges »). Ceux-ci permettraient d'offrir une desserte en transport collectif sur des axes de transport qui traversent des milieux bien développés et bénéficient d'un important potentiel d'achalandage.

Il est à noter que les projets de transport retenus sont ceux pour lesquels des investissements ont été réalisés sous la forme d'études de faisabilité, d'opportunité ou d'avant projet ou ceux pour lesquels des coûts d'immobilisation et des échéances ont été déterminés à l'intérieur des documents de planification.

Les projets d'immobilier et de transport prévus à l'intérieur du territoire élargi sont présentés au plan 2.



**Communauté métropolitaine de Montréal**

ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ DANS L'AXE DU PONT-CHAMPLAIN

	TERRITOIRE ÉLARGI
	AUTOROUTE
	AUTRE AXE DE TRANSPORT ROUTIER
	PROJET DE SLR
	PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE
	PROJET DE TRAMWAY
	PROJET ROUTIER
	GARE PROJÉTÉE
	PROJETS EN CONSTRUCTION
	PROJETS DE DÉVELOPPEMENT EN GESTATION
	PROJETS DE PLANIFICATION EN GESTATION

C1	QUARTIER DIX30
C2	CAMPUS LONGUEUIL DE L'UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE
C3	ÎLE DES SŒURS - POINTE SUD
C4	ÎLE DES SŒURS - POINTE NORD
C5	BROSSARD-SUR-LE-GOLF
C6	DOMAINES DE LA RIVE-SUD
C7	ÉCOLE DE TECHNOLOGIE SUPÉRIEURE
C8	FAUBOURG QUÉBEC
C9	PAVILLON JOHN-MOLSON DE L'UNIVERSITÉ CONCORDIA
C10	MS
C11	JARDINS WINDSOR
C12	CRYSTAL DE LA MONTAGNE
C13	WESTIN
C14	BLU RIVAGE
C15	LOWNEY PHASE 3
C16	PROFIL 'O'
D1	NORDELEC
D2	RITZ-CARLTON
D3	900 DE MAISONNEUVE OUEST
D4	GRIFFINTOWN
D5	GARE-HÔTEL VIGER
D6	SALLE DE L'OSM
D7	TRI POSTAL
D8	HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE
D9	1080, BOULEVARD TASCHÉREAU
D10	CÔUR DU C.N.
D11	GARE CENTRALE
D12	CHUM
D13	VIEUX-PORT
D14	RADIO-CANADA
D15	GARE DU CENTRE-VILLE (AMT)
D16	MUSÉE DES BEAUX-ARTS
D17	PROJET RÉSIDENTIEL BLEURY-MAISONNEUVE
D18	COMPLEXE RÉSIDENTIEL RENÉ-LÉVESQUE
P1	QUARTIER DE LA SANTÉ
P2	RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE
P3	QUARTIER DES SPECTACLES
P4	SQUARE CHABOLLEZ
P5	POINTE DE LA VOIE MARITIME
P6	T.O.D. GARE SAINT-HUBERT

**PROJETS DE TRANSPORT ET PROJETS IMMOBILIERS PRÉVUS À L'INTÉRIEUR TERRITOIRE ÉLARGI**

**TABLEAU 2**  
 Projets en construction à l'intérieur du territoire élargi

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
C1	Quartier Dix30 <sup>12</sup>	Développement Commercial / divertissement	Construction d'un « Lifestyle Center » sur un site de 9 millions de pieds carrés, regroupant des commerces (restauration, mode, décoration, électronique, hébergement), des services, des équipements de loisirs et des lieux de divertissement  Superficie locative (commerces, bureaux, etc.) de plus de 2,5 millions de pieds carrés	Plus de 500 millions	Devimco	Brossard	Réalisation	2006	2010	Projet prévu en quatre phases, dont deux sont déjà complétées. À terme, le complexe comprendra notamment : - Plusieurs commerces de grande surface (Wal-Mart, Rona L'Entrepôt, Canadian Tire, Maxi, Future Shop, Bureau en Gros, SAQ) - Clinique médicale, Gym, Spa - Hôtel de 250 chambres, cinéma de 16 salles - Salle de spectacle (L'Étoile) de 900 places qui accueillera plus de 200 spectacles par année - Aréna de 800 places, aréna de 150 places et terrain de soccer intérieur - 6 000 places de stationnement, dont 2 500 en sous-sol
C2	Campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke <sup>13</sup>	Développement Institutionnel	Construction d'un nouveau Campus visant à desservir la Montérégie, à proximité du métro Longueuil	120 millions	Université de Sherbrooke	Longueuil	Réalisation	2007	2009	Immeuble de 16 étages ayant une superficie de 39 000 m.c. Directement relié au métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke 54 salles de classe pouvant accueillir 3 000 étudiants Stationnement souterrain de 482 places sur 3 étages Espaces locatifs (commerciaux au rez-de-chaussée et bureaux au deuxième étage)
C3	Île des Sœurs – Pointe Sud	Développement Résidentiel	Construction de logements Protection et l'aménagement du bois Saint-Paul et du bois riverain	1,1 milliard	PROMENT et Groupe Allard et Ménard	Verdun	Réalisation	2005	2015	Logements : 2 718 unités (2005-2015) Hauteur : 2 à 28 étages
C4	Île des Sœurs – Pointe Nord <sup>14</sup>	Développement Résidentiel / Bureaux	Construction de logements Construction de résidences unifamiliales Construction de bâti non résidentiel Réaménagement des entrées et sorties de l'autoroute 15 Acquisition et aménagement des berges	1,5 milliard	PROMENT	Verdun	Réalisation	2007	2015	Logements : 2 000 unités Bâti non-résidentiel : près de 46 500 m.c. Hauteur : 3 à 30 étages Superficie du site : 210 000 m.c.
C5	Brossard-sur-le-Golf <sup>15</sup>	Développement Résidentiel / Commercial / Bureaux / Industriel	Développement d'un secteur résidentiel comportant deux quartiers (de la Gare et du Golf) Le quartier de la Gare est développé selon un concept TOD, en lien avec l'implantation projetée d'un SLR (future station Chevrier) Développement de commerces, bureaux et industries en bordure de l'autoroute 10	2 milliards	Groupe Sigler-Molesini	Brossard	Réalisation	2002	2012	Quartier de la Gare : maisons unifamiliales détachées, appartements locatifs, condos, maisons de ville Quartier du Golf : maisons unifamiliales détachées Projet mixte qui, lorsque complété, offrira : - 3 900 unités d'habitation (unifamiliales, jumelées, maisons de ville et condos) - Environ 800 000 m.c. de commerces et bureaux - Environ 56 000 m.c. d'industries
C6	Domaines de la Rive-Sud <sup>16</sup>	Développement Résidentiel	Développement d'un projet domiciliaire haut de gamme sur un terrain de plus de 10 000 000 de pieds carrés, à proximité du Quartier Dix30	1,1 milliard	Groupe Frank Cantania Inc.	Brossard	Réalisation	2002	2012	Quatre phases de développement prévues, les deux premières étant complétées et la troisième en cours. Au total, près de 1 100 unités d'habitation sont prévues (maisons de luxe sur des terrains de grande superficie)
C7	École de technologie supérieure	Agrandissement Institutionnel	Agrandissement du pavillon existant Construction d'un nouveau pavillon Construction de résidences étudiantes Aménagement d'un parc Aménagement d'un espace commercial	150 millions de dollars (dont 64,3 millions pour l'agrandissement du pavillon existant)	Gouvernement du Québec	Sud-Ouest	Réalisation	2006	2010	Superficie du site : 30 000 m.c. Ajout de 22 000 m.c. au pavillon principal ce qui porte la superficie totale des pavillons à 100 000 m.c. 60 % de l'espace supplémentaire est consacré exclusivement à des activités de recherche Quatre étages seront superposés au rez-de-chaussée
C8	Faubourg Québec	Redéveloppement Résidentiel	Construction de logements Intégration d'aménagements extérieurs	300 millions	Société de développement de Montréal	Ville-Marie	Réalisation	2005	2013	Logements : 800 unités (dont près de 500 unités déjà construites) Hauteur : 3 à 5 étages

<sup>12</sup> Sources : La Presse (article du 19 juin 2007 : <http://www.cyberpresse.ca/article/20070619/CPACTUALITES/706190471/5155/CPACTUALITES>); Site Internet du Quartier Dix30.

<sup>13</sup> Source : Site Internet de l'Université de Sherbrooke (<http://www.usherbrooke.ca/longueuil/futur/>)

<sup>14</sup> Comprendra le nouveau siège social de Bell Canada et le projet domiciliaire « Quartier sur le fleuve ».

<sup>15</sup> Sources : Site Internet de Brossard-sur-le-Golf; Groupe Cardinal-Hardy, Implantation d'un système léger sur rail – Corridor de l'autoroute 10 et du centre-ville - Les opportunités de développement et de renouveau urbain, mai 2003, p.5

<sup>16</sup> Sources : Québec Entreprises (<http://www.magazinequebecentreprise.com/index.asp?id=65>); Site Internet des Domaines-de-la-Rive-Sud.

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
										Superficie du site : 70 hectares
C9	Pavillon John-Molson Université de Concordia	Agrandissement Institutionnel	Construction d'un nouveau pavillon universitaire (école de gestion)	120 millions	Université Concordia	Ville-Marie	Réalisation	2006	2009	Troisième phase du développement du campus Sir George Williams Pavillon destiné à accueillir l'école de gestion John-Molson
C10	M9	Développement Résidentiel / Commercial / Bureaux / Culturel	Développement immobilier mixte alliant des composantes résidentielle, commerciale, de bureaux ainsi que des lieux de diffusion culturelle	150 millions	Développement McGill Inc	Ville-Marie	Réalisation	2006	2009	Environ 200 unités d'habitation sont prévues en trois phases La phase 1 est complétée La phase 2 (en vente) comprend 50 condos, 10 000 p.c. d'espace à bureau et 10 000 p.c. d'espace commercial La phase 3 comprendra une tour d'une vingtaine d'étages La phase 4 s'ajustera au marché Le projet comprend un stationnement souterrain sur deux niveaux surmonté d'un jardin, une tour d'habitation au coin des rues Duke et Wellington Il est prévu également des espaces commerciaux en façade de l'autoroute Bonaventure
C11	Jardins Windsor	Construction Résidentiel	Construction de condominiums Aménagement d'un jardin Aménagement d'un stationnement en sous-sol	300 millions	True North Properties	Ville-Marie	Réalisation	N.D.	N.D.	Logements : 647 unités (641 condos et 6 maisons de ville) Superficie du site : 18 500 m.c. Complément du projet Terrasses Windsor, adjacent au sud (380 condos et 2 maisons de ville)
C12	Crystal de la Montagne	Construction Résidentiel / Hébergement	Construction d'une tour abritant des suites hôtelières et des condominiums	80 millions	Crystal De La Montagne, Groupe des Hôtels Concorde et Resort One	Ville-Marie	Réalisation	2005	2008	Résidences-hôtel : 131 chambres Condominiums : 59 appartements Hauteur : 27 étages
C13	Westin	Construction Résidentiel / Bureaux / Hébergement	Construction d'un complexe hôtelier, de bureaux et de condominiums	110 millions	ATLIFIC	Ville-Marie	Réalisation	2005	2008	Réutilisation de trois immeubles patrimoniaux Construction d'un nouveau bâtiment sur le terrain vacant situé à l'intersection des rues Saint-Antoine Ouest et Saint-Pierre Aménagement d'un complexe hôtelier de 400 chambres relié au Palais des congrès par un corridor souterrain Construction de condominiums et aménagement de bureaux
C14	Blu Rivage	Construction Résidentiel	Construction d'une tour de condominiums	60 millions	True North	Longueuil	Réalisation	2008	2009	224 unités d'une superficie variant entre 600 p.c. et 980 p.c. Tour de 25 étages, reliée au métro de Longueuil
C15	Lowney 3	Construction Résidentiel	Construction de 125 unités résidentielles dans un immeuble de dix étages	22 millions	Groupe Prével	Sud-Ouest	Réalisation	2007	2008	Phase 3 du projet Lowney qui viendra amorcer la création de la cour intérieure du projet Superficie des unités variant entre 500 et 850 p.c.
C16	Profil O	Construction Résidentiel	Construction d'une tour de condominiums	17 millions	Groupe Canvar	Ville-Marie	Réalisation	2008	2008	Construction de 64 unités de condominiums et de penthouses haut de gamme dont la superficie varie entre 1 000 p.c. et 1 600 p.c.

**TABLEAU 3**  
 Projets de développement en gestation à l'intérieur du territoire élargi

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
D1	Nordelec	Reconversion / Construction Résidentiel / Commercial	Reconversion de l'édifice Nordelec à des fins mixtes (logements et commerces) Construction de nouveaux bâtiments à usage résidentiel Aménagement de stationnements	306 millions	El-Ad Group (Canada) Inc.	Sud-Ouest Westmount	Développement	2008	2013	Conversion et utilisation des trois derniers étages de l'édifice Nordelec à des fins résidentielles (281 logements) Ajout de nouvelles ailes comprenant deux étages de stationnements intérieurs étagés et 5 étages résidentiels (55 logements) Construction de logements en copropriété dans des nouveaux bâtiments de 11 étages Construction, lors d'une deuxième phase, de



Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
										70 logements sociaux et abordables Implantation d'un mail commercial d'envergure locale
D2	Ritz-Carlton	Rénovation / Agrandissement Résidentiel / Hébergement	Transformation complète de l'hôtel dont sa rénovation et son agrandissement pour inclure des résidences haut de gamme	100 millions	Investissements Mirelis Ltée	Ville-Marie	Développement	2008	2009	Rénovation de l'ensemble de l'édifice Agrandissement (sur 12 étages) du côté de la rue de la Montagne Exhaussement de 2 étages sur le volume existant de l'édifice Superficie additionnelle de 9 200 m.c. Au terme du projet, le Ritz-Carlton comportera : - 130 chambres et suites de luxe - 15 unités de condos-suites - 35 condos-résidences
D3	900 de Maisonneuve Ouest	Construction Bureaux	Construction d'un édifice à bureaux	150 millions	HINES – Société immobilière Trans-Québec (SITQ)	Ville-Marie	Incubation	2008	2009	Immeuble de 28 étages comportant environ 400 000 pieds carrés d'espaces locatifs à bureaux Stationnement intérieur de 660 places Accès direct au Montréal souterrain
D4	Griffintown - Secteur Peel-Wellington (Programme particulier d'urbanisme)	Redéveloppement Résidentiel / Commercial	Construction d'immeubles résidentiels, incluant des condominiums et appartements pour les étudiants et les aînés Aménagement d'une salle de spectacles Construction d'un hôtel, d'espaces à bureaux et de boutiques Aménagement d'une piste cyclable à l'intérieur du projet Aménagement de 600 000 pieds carrés de places publiques et d'espaces verts.	1,3 milliard	DEVIMCO	Sud-Ouest	Développement	2009	2019	Site de 111 500 m.c. correspondant au secteur du Programme particulier d'urbanisme Peel-Wellington Construction de 3 860 unités résidentielles (près de 65 % de la superficie du projet) 15% de logements abordables et 15% de logements sociaux Offre commerciale diversifiée (près de 18 % de la superficie du projet) Intégration du canal Lachine à la trame urbaine Valorisation de l'utilisation des transports collectifs Stationnement en sous-sol et extérieur (6 200 places)
D5	Gare-hôtel Viger	Reconversion / Agrandissement Résidentiel / Commercial / Hébergement	Aménagement d'un complexe multifonctionnel Transformation du bâtiment en hôtel de luxe avec un ajout de 175 nouvelles chambres Construction de logements en copropriété et de logements aux typologies et tailles variées Aménagement d'un stationnement souterrain de plus de 1 500 places	400 millions	Viger DMC International	Ville-Marie	Développement	2009-2010	N.D.	Huit immeubles dont une tour de 18 étages sur une superficie de 15 000 pieds carrés Hôtel de 225 chambres 130 logements avec services hôteliers et 160 unités résidentielles Des espaces commerciaux sur plusieurs niveaux
D6	Salle de l'OSM	Construction Culturel	Construction d'une salle de concert dédiée à l'OSM	105 millions	Gouvernement du Québec et partenaires privés	Ville-Marie	Incubation	2008	2011	Le projet occupera 25 % de la superficie de l'esplanade de la Place des Arts, soit 3 500 mètres carrés de surface au sol La salle comprendra 1 900 places et un plateau pouvant accueillir 200 choristes et 120 instrumentistes
D7	Tri Postal	Redéveloppement Résidentiel / Récréotouristique / Bureaux	Requalification de l'ancien site du Tri Postal Construction de nouveaux bâtiments résidentiels, récréotouristiques et de bureaux	N.D.	Société Immobilière du Canada	Sud-Ouest	Incubation	N.D.	N.D.	Site de 9,5 hectares vacant depuis 2003. Immeubles actuels occupant une superficie de 60 600 m.c. Plan directeur de réaménagement en cours. Possibilité de développer le site à des fins mixtes (habitation, commerces, activités touristiques, culturelles et récréatives).
D8	Hôpital Charles-LeMoine	Agrandissement Institutionnel	Construction d'un centre de cancérologie Agrandissement de l'urgence transitoire Construction d'un stationnement de surface (moyen / long terme)	Centre de cancérologie : 60 millions Urgence : 20	Gouvernement du Québec	Longueuil	Développement	2008	2010	11 200 m.c. pour le centre de cancérologie (construction débutera à l'automne 2008) 7000 m.c. pour l'urgence transitoire (planifié en 2009) Le stationnement de surface est planifié à moyen / long terme

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
				millions						
D9	1080, boulevard Taschereau	Construction Bureaux	Construction d'un bâtiment de 6 étages et d'un stationnement de surface	7 millions	Gestion Nutripro inc.	Longueuil	Développement	2008	2009	Le bâtiment sera occupé en presque totalité par les services administratifs de l'hôpital Charles-Lemoyne Superficie de plancher approximative de 5 000 m.c.
D10	Cour du CN	Redéveloppement	Site de 3,5 millions de p.c. à redévelopper. Mixité de fonctions incluant de l'emploi et de l'habitation. L'AMT souhaite également y implanter des activités d'entretien.	3 millions	S.O.	Sud-Ouest	S.O.	S.O.	S.O.	Un plan d'ensemble sera développé au cours de 2008. Celui-ci réservera 1 million de p.c. à la construction résidentielle.
D11	Gare Centrale	Redéveloppement	Redéveloppement du site de la Gare Centrale, ajout de deux tours pour des usages de type bureaux et condominiums	300 millions	Homburg Invest	Ville-Marie	Incubation	N.D.	N.D.	Construction de deux tours de 25 étages chacune totalisant une superficie de 93 000 m.c. Projet comprenant des bureaux et des appartements en copropriété.
D12	CHUM	Redéveloppement Institutionnel	Construction d'un nouveau centre hospitalier universitaire doté d'un centre de recherche	1,5 milliard	Gouvernement du Québec	Ville-Marie	Étude de faisabilité	2009	2013	Hôpital : 700 lits Superficie du site : 35 900 m.c. Superficie de plancher : 250 000 m.c. Stationnement souterrain : 1 174 unités Cœur du futur Quartier de la Santé
D13	Vieux-Port	Redéveloppement Commercial / Bureaux / Culturel / Touristique	Parachèvement des aménagements du Vieux-Port de Montréal	300 millions	Société du Vieux-Port de Montréal	Ville-Marie	Incubation	N.D.	N.D.	L'Esplanade et la Promenade : réaménagement, signature urbaine distinctive, transport en commun La zone des Écluses et le quai Alexandra : mise en valeur, aménagements paysagers (parc des Écluses) et mise en lumière du silo à grains Le quai des Convoyeurs : restauration de la tour, interprétation du patrimoine Le Centre des sciences : aménagement de bureaux, centre de formation Le quai Jacques-Cartier et le Bassin Bonsecours : consolidation des activités artistiques et commerciales Le secteur de l'Horloge : restauration du quai, centre d'expositions Le hangar 16 : agrandissement du bâtiment
D14	Radio-Canada	Redéveloppement Résidentiel	Construction d'un centre de diffusion à la fine pointe de la technologie Potentiel de développement incluant des commerces de détail, un hôtel, des immeubles résidentiels de haute densité et des immeubles à bureaux	1 milliard	Société Radio-Canada	Ville-Marie	Incubation	N.D.	N.D.	Propriété de 1,3 million de p.c. Possibilité de transformation du site en un développement multi-usages ayant pour base un établissement de 1 million de p.c. de studios et de nouveaux espaces à bureaux pour CBC/Radio-Canada Amélioration de l'infrastructure du site Aménagement d'un complexe de stationnement souterrain
D15	Gare du centre-ville (AMT)	Construction Institutionnel	Relocalisation du terminus d'autobus de la RTL au centre-ville de Montréal	S.O.	Agence Métropolitaine de Montréal	Ville-Marie	Étude de faisabilité et d'impact (circulation et autres)	S.O.	S.O.	Au terme d'études de faisabilité et d'impact (circulation et autres) réalisées en collaboration avec les autorités municipales, deux nouveaux quais d'embarquement seront implantés par l'AMT sur la rue de LaGauchetière, entre les rues Mansfield et University (mesure temporaire). À plus long terme, les options de développement d'une solution permanente d'accroissement de la capacité d'accueil de services d'autobus au centre-ville seront étudiées par l'AMT.

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
D16	Musée des Beaux-Arts	Agrandissement Institutionnel	Construction d'un nouveau pavillon Conversion d'une église protestante centenaire en salle de concert (rénovation de l'église Erskine and American)	40 millions	Musée des Beaux-Arts de Montréal	Ville-Marie	Développement	2008	2010	L'église accueillera des expositions temporaires et des concerts Un nouvel édifice de cinq étages sera construit derrière l'église et un corridor souterrain le reliera au pavillon voisin L'agrandissement permettra de venir doubler la proportion de la collection permanente accessible au public
D17	Projet résidentiel Bleury - Maisonneuve	Construction Résidentiel	À venir.							
D18	Complexe résidentiel René-Lévesque	Construction Résidentiel	À venir.							

**TABLEAU 4**  
 Projets de planification en gestation à l'intérieur du territoire élargi

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
P1	Quartier de la Santé	Redéveloppement Institutionnel	Implantation d'une diversité d'activités en lien avec le projet du CHUM Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie Possibilité de construire l'École de santé publique de l'Université de Montréal – ESPUM (15 000 m.c.) Possibilité de regrouper les effectifs montréalais de l'Institut de la santé publique du Québec – INSPQ (5 000 m.c.) La direction de la santé publique pourrait également migrer dans le Quartier de la santé	900 millions	CHUM et Ville de Montréal Entente avec le Technoparc	Ville-Marie	Incubation	2009	2013	Superficie du site : 85 000 m.c. Potentiel du site : 200 000 m.c.
P2	Réaménagement de l'autoroute Bonaventure	Redéveloppement Résidentiel / Commercial / Touristique	Réaménagement de l'autoroute Bonaventure Mise en place du Tramway du Havre - l'expansion de l'offre récréotouristique et culturelle Développement immobilier des terrains en friche Aménagement des espaces bleus et verts - la gestion des sols	6,4 milliards	Gouvernement du Canada et ses agences Gouvernement du Québec et ses agences Ville de Montréal Secteur privé	Sud-Ouest Verdun Ville-Marie	Développement	N.D.	2025	Superficie du site : 10 km <sup>2</sup> Berges : 31 km Développement résidentiel : potentiel de 12 500 unités Développement commercial : potentiel de plus de 800 000 m.c. Nouveaux espaces verts : potentiel de plus de 300 000 m.c.
P3	Quartier des Spectacles	Redéveloppement Culturel	Travaux en cours : - Réaménagement du boulevard Saint-Laurent - Mise en lumière des salles de spectacles - Projet pilote de signalétique Travaux projetés : - Ancrage des festivals - Construction de la salle de l'OSM - Projets immobiliers à contenu culturel	1,9 milliard	Ville de Montréal, gouvernement du Québec, Partenariat du Quartier des spectacles, industrie du spectacle, institutions et promoteurs privés	Ville-Marie	Réalisation	2006	2009	Territoire de 94 hectares Présence de 28 salles de spectacles offrant près de 28 000 sièges Près de 8 500 emplois reliés à la culture
P4	Square Chaboillez	Redéveloppement	Requalification des abords du Square Chaboillez	500 millions	N.D.	Ville-Marie	Incubation	N.D.	N.D.	Projet de haute densité, sur un site d'environ 18 000 m.c. Potentiel de développement estimé à 200 000 m.c.

Lieu	Nom du projet	Type de projet	Nature du projet	Investissement prévu	Promoteur	Secteur concerné	État d'avancement du projet	Début des travaux	Horizon	Caractéristiques
										Reconfiguration des lots pour mettre en valeur le site Reconfiguration des entrées/sorties de l'autoroute 720
P5	Place Charles-LeMoynes et Pointe de la voie maritime	Consolidation Résidentiel / Commercial / Institutionnel	Développement de la Pointe de la Voie maritime à des fins résidentielles Consolidation du secteur Place Charles-LeMoynes par la construction de bâtiments non-résidentiels (bureaux, commerces)	600 millions	Développement économique Longueuil	Longueuil	Incubation	N.D.	N.D.	Développement prévu en cinq phases, dont la première est actuellement en cours (Campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke). Phases 2 à 4 : Consolidation de la Place Charles LeMoynes. Bâtiments de type « bureaux », comprenant notamment l'implantation d'un centre de conférences de 2 200 m.c.. Deux ensembles résidentiels de 18 étages sont également proposés. Phase 5 : Développement de la Pointe de la Voie maritime. Ensembles résidentiels dont la hauteur variera entre 6 et 15 étages. Offre à terme d'environ 3 500 cases de stationnement, en sous-terrain, en surface ou étagé. Ajout de 2 668 logements, 123 000 m.c. de bureaux, 11 500 m.c. de commerces et d'un hôtel de 250 chambres.
P6	TOD Gare de Saint-Hubert	Redéveloppement Résidentiel / Commercial	Construction à court terme de la gare de train de banlieue de Saint-Hubert (ligne Montréal – Saint-Hilaire). Développement dans un horizon de cinq ans d'un quartier selon un concept TOD aux abords de la gare	N.D.	N.D.	Longueuil	Développement	N.D.	N.D.	Développement résidentiel de moyenne et de forte densité prévu en deux phases (0-5 ans et 6-10 ans). Espaces prévus pour des parcs et espaces verts. Objectifs poursuivis : Créer un milieu convivial à l'échelle du piéton et prévoir une densification du tissu urbain selon les principes d'un TOD. Aménager une place commerciale et de services. Prévoir l'aménagement des aires de stationnement incitatif du pôle de la gare et aménager les interfaces avec les voies de circulation.

## 2 - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

---

Cette section présente les grandes intentions des organismes régionaux (CMM et Agglomération de Longueuil), municipaux (Ville de Montréal, Ville de Brossard) et para-municipaux (Société du Havre) œuvrant sur le territoire élargi. Il est à noter qu'une **révision du cadre institutionnel incluant les compétences des MRC et des agglomérations est prévu à court terme**, tel que mentionné au *Rapport sur la mise en œuvre de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, publié en décembre 2007 par le MAMR. Parmi les intentions du gouvernement y était identifiée celle de « Mettre en place un nouveau cadre institutionnel établissant un partage de compétences en aménagement entre la CMM, responsable du schéma métropolitain d'aménagement et de développement, et les MRC et conseils d'agglomération »<sup>17</sup>.

### 2.1 - COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), créée le 1<sup>er</sup> janvier 2001, regroupe 63 municipalités, dont celles de Montréal et de Longueuil. En vertu de sa loi constituante, la CMM a **compétence en matière d'aménagement du territoire** et se doit d'adopter et de maintenir en vigueur un schéma métropolitain d'aménagement et de développement.

En février 2005, la CMM adoptait son **Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement** (PSMAD), qui constitue la première grande étape de réalisation du schéma métropolitain. Lorsque celui-ci sera entré en vigueur, les municipalités faisant partie intégrante de la CMM devront adopter des plans et règlements d'urbanisme qui s'inscrivent en conformité avec les prescriptions du schéma métropolitain.

Ainsi donc, le PSMAD constitue le **principal outil dictant les intentions métropolitaines en matière d'aménagement et de développement**. Bien que celui-ci n'ait aucune portée légale à l'heure actuelle, il énonce une **vision stratégique à l'horizon 2025** qui est appuyée par des **grandes orientations**. Par conséquent, il est nécessaire d'évaluer dans quelle mesure le projet d'implantation d'un corridor de transport collectif renforcé répond aux principes de planification urbaine préconisés à l'échelle régionale.

Parmi les grandes orientations d'aménagement et de développement inscrites au PSMAD, une se réfère directement au développement urbain et s'énonce ainsi :

#### « UN MILIEU URBAIN CONSOLIDÉ »

Cette orientation se décline en cinq défis, dont les trois suivants :

#### « Renforcer le centre de l'agglomération et les centres multifonctionnels »

Il y est précisé que (p. 81) :

« De manière spécifique, le schéma métropolitain favorise, en priorité, les interventions susceptibles d'améliorer les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif existants dans le centre de l'agglomération, puisqu'on retrouve plus de la moitié des déplacements de la région métropolitaine dans ce territoire. Le schéma métropolitain favorise également l'implantation d'équipements et de services de rayonnement métropolitain et supramétropolitain. »

---

<sup>17</sup> Ministère des Affaires municipales et des Régions du Québec, Rapport sur la mise en œuvre de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, décembre 2007.

**« Optimiser le développement urbain »**

Il y est précisé que (p. 83) :

« Une diversification des formes d'habitat est préconisée de même que la mise en application des principes du « New Urbanism », dans la planification des projets de développement urbain. »

(...)

« En matière de densification des ensembles urbains, le schéma métropolitain soutient une approche à deux niveaux relative à la fonction résidentielle, à savoir : l'établissement d'un seuil de densité brute minimale applicable à l'ensemble des aires d'affectation, permettant la fonction résidentielle située dans l'aire d'affectation urbaine, et l'établissement d'un seuil de densité minimale par projet applicable aux terrains vacants et aux sites à requalifier aux abords des équipements lourds de transport collectif. Ainsi, les orientations mises de l'avant favorisent l'optimisation à la fois du développement urbain et des lieux d'échanges avec le réseau de transport collectif. »

**« Une approche intégrée aménagement/transport »**

Il y est précisé que (p. 85) :

« Contrairement aux approches mises de l'avant antérieurement, lesquelles procédaient de manière sectorielle et par projet, le schéma métropolitain favorise une approche intégrée d'aménagement et de développement de la région métropolitaine, approche à laquelle viennent se greffer les orientations en termes de transport. C'est dans cette perspective que l'orientation mise de l'avant par le schéma métropolitain visant à consolider le milieu urbain comprend le défi d'optimiser les réseaux et les services de transport. »

(...)

« Dans les choix qui devront être faits, il est essentiel de prioriser l'amélioration du réseau et du service de transport collectif, dans la perspective d'un développement durable de la région métropolitaine. Les travaux des organismes publics, de même que des commissions d'étude constituées par le gouvernement, ont permis de conclure que les interventions publiques en matière de transport devaient favoriser le transport collectif et ce, tant pour des raisons de structuration du milieu urbain, d'équité sociale et d'efficacité des investissements publics que de préservation de l'environnement. »

**Ainsi donc, la consolidation du milieu urbain passe par la mise en place d'une approche intégrée aménagement/transport, qui s'inscrit directement en lien avec la présente étude. Par ailleurs, le PSMAD reconnaît le rôle structurant joué par les équipements lourds de transport collectif et privilégie une optimisation du développement urbain par une densification aux abords des gares, stations et points d'échange intermodaux.**

## **2.2 - VILLE DE MONTRÉAL**

Le **Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal** est entré en vigueur en **novembre 2004**. Il propose un parti d'aménagement, des orientations et des outils de mise en œuvre à l'échelle pan-montréalaise. Un ensemble de chapitres d'arrondissement sont également intégrés au Plan d'urbanisme, ceux-ci ayant pour objectif de refléter les particularités propres à chacun des arrondissements de la Ville de Montréal.

## 2.2.1 - LE PARTI D'AMÉNAGEMENT : UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

À l'échelle pan-montréalaise, le plan d'urbanisme s'articule autour d'un **parti d'aménagement qui s'appuie sur les principes du développement durable** : « Dans l'esprit du **Protocole de Kyoto**, le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du **transport collectif** et des modes de transport actif. On vise ainsi la consolidation et une certaine densification de l'urbanisation, notamment à distance de marche des stations de métro et des gares de train de banlieue, dans le respect des caractéristiques de chaque milieu ». En lien avec l'établissement d'un environnement urbain plus sain et une gestion optimale des ressources, le Plan d'urbanisme favorise ainsi les modes de transport alternatifs à l'automobile et la concentration du développement dans les secteurs déjà desservis et plus facilement accessibles en transport collectif.

## 2.2.2 - LES GRANDES ORIENTATIONS DU PLAN D'URBANISME

Le parti d'aménagement se décline en sept grandes orientations dont les trois suivantes :

- Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain (orientation 2);
- Un paysage urbain et une architecture de qualité (orientation 5);
- Un environnement sain (orientation 7).

Celles-ci sont détaillées ci-après.

### « DES RÉSEAUX DE TRANSPORT STRUCTURANTS, EFFICACES ET BIEN INTÉGRÉS AU TISSU URBAIN »

Cette orientation est notamment appuyée par l'objectif suivant :

#### « **Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés** »

La tendance actuelle est à l'accroissement de la part relative des déplacements effectués en automobile au détriment de celle occupée par le transport collectif. Par exemple, en 1998, seulement 21 % des déplacements se destinant à Montréal étaient effectués en transport en commun comparativement à 34 % en 1982. Par ailleurs, le nombre total de déplacements est également en hausse, de sorte que les réseaux atteindront rapidement leur point de saturation. Le Plan d'urbanisme énonce deux actions spécifiques afin de contrer la tendance actuelle et d'accroître l'utilisation du transport collectif :

- **Faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif.** Le Plan d'urbanisme reconnaît notamment la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal (action 3.1).
- **Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif.** Le Plan d'urbanisme pose comme balise le fait que les abords des nouveaux corridors de transport collectif devront répondre à des critères d'intensification et de diversification des activités (mixité d'usages, occupation du sol maximisée, présence de commerces et services liés aux besoins des utilisateurs du transport collectif, proximité de générateurs de déplacement) (action 3.2).

## « UN PAYSAGE URBAIN ET UNE ARCHITECTURE DE QUALITÉ »

Cette orientation est notamment appuyée par l'objectif suivant :

### **« Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain »**

Le Plan d'urbanisme reconnaît le transport collectif comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal et soutient une urbanisation favorisant l'accroissement de son utilisation. La Ville souhaite mettre à profit le potentiel d'intensification et de diversification des activités urbaines à proximité de certaines stations de métro et gares de train de banlieue. Cette intensification doit cependant être balisée de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif. Le Plan d'urbanisme énonce deux actions spécifiques visant à assurer l'intégration urbaine des infrastructures de transport collectif existantes et projetées :

- **Améliorer l'image des corridors routiers montréalais.** À cet effet, le Plan d'urbanisme prévoit notamment de régir, en bordure des grands corridors de circulation et des liens routiers projetés, les constructions de manière à assurer une implantation et des hauteurs de bâtiments favorisant un meilleur encadrement des corridors routiers et une densification de l'occupation du sol (action 14.1).
- **Améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain.** Pour se faire, le Plan d'urbanisme pose comme condition une planification intégrée des projets d'infrastructures de transport collectif tenant compte de leur impact sur le milieu urbain environnant, notamment leur contribution au caractère et à la vitalité des milieux traversés (action 14.2).

## « UN ENVIRONNEMENT SAIN »

Cette orientation est notamment appuyée par l'objectif suivant :

### **« Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain »**

En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Elle soutient, à ce sujet, les modes de transport alternatifs à l'automobile. Le Plan d'urbanisme énonce deux actions à cet effet :

- **Soutenir un aménagement urbain plus sain.** Le parti d'aménagement du Plan soutient une densification du cadre bâti, en vue de rentabiliser les infrastructures existantes et d'offrir des services à proximité des résidences. De plus, la Ville compte à la fois accroître l'utilisation du transport collectif et réduire l'utilisation de l'automobile (action 17.1).
- **Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.** Dans la perspective de l'amélioration de la qualité de l'air à Montréal, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif. De manière à réduire l'utilisation de l'automobile, elle entend favoriser un aménagement du territoire facilitant l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile (action 17.2).



### 2.2.3 - LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE PORTÉE PAN-MONTRÉLAISE

Le Plan d'urbanisme identifie également 26 **secteurs de planification détaillée de portée pan-Montréalaise**, dont cinq se trouvent à l'intérieur du territoire élargi : **Griffintown, Centre des affaires, Havre de Montréal, autoroute Ville-Marie et Quartier des Spectacles**. Ces secteurs présentent des enjeux touchant l'ensemble de la Ville de Montréal ou plusieurs arrondissements et en ce sens, nécessitent une planification particulière. Pour chacun d'eux, le Plan d'urbanisme cible des orientations générales et des balises d'aménagement qui guideront l'exercice de planification détaillée à réaliser, présentées au tableau ci-après.

**TABLEAU 6**  
Orientations et balises d'aménagement des secteurs de planification détaillée de portée pan-Montréalaise

	Orientations générales	Balises d'aménagement
<b>Griffintown</b>	<p>Préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur</p> <p>Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des activités économiques et résidentielles</p> <p>Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires</p>	<p>Préserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial.</p> <p>Respecter le caractère du cadre bâti de chaque partie du secteur en favorisant des interventions d'aménagement et l'emploi d'un vocabulaire architectural adaptés.</p> <p>Favoriser la construction résidentielle dans les parties propices du Griffintown, notamment à l'est de la rue De La Montagne et sur le site actuellement occupé par Postes Canada, et assurer une cohabitation harmonieuse avec les activités économiques.</p> <p>Maintenir les activités institutionnelles et économiques sur les rues Peel et Notre-Dame et à l'ouest de la rue De La Montagne.</p> <p>Encourager la relocalisation de certaines entreprises peu compatibles avec les activités résidentielles.</p> <p>Faciliter la création d'un pôle d'attraction récréotouristique entre la rue Wellington et le canal de Lachine.</p> <p>Réaménager la rue Peel pour faciliter les déplacements, notamment piétonniers, entre le mont Royal, le Centre des affaires, le canal de Lachine et le Vieux-Port.</p> <p>Étudier la possibilité d'implanter un service de transport collectif reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.</p> <p>Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au Technoparc du Sud-Ouest et à mettre en valeur les terrains adjacents.</p>

Le 28 avril 2008, le Conseil municipal adoptait un règlement modifiant le Plan d'urbanisme afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Griffintown – secteur Peel-Wellington. Le territoire d'intervention, qui ne couvre une partie du secteur de planification détaillée Griffintown, est illustré ci-contre.



Six grandes orientations constituent les lignes directrices du PPU :

- Assurer la vitalité et l'animation du secteur par la création d'un milieu de vie offrant une mixité de fonctions;
- Mettre en valeur le caractère patrimonial et l'identité culturelle du secteur;
- Mettre en valeur le canal de Lachine et les abords du bassin Peel;
- Retisser les liens avec les secteurs limitrophes;
- Améliorer les conditions d'accessibilité et les déplacements internes du secteur;
- Assurer l'exemplarité de la mise en valeur du secteur en matière de développement durable.

En ce sens, plusieurs interventions relatives au domaine public sont planifiées : réorganisation du réseau routier, mise en place d'un réseau de places publiques et de parcs, réaménagement du domaine public, interventions sur les réseaux d'infrastructures et implantation d'une ligne de tramway.

Orientations générales		Balises d'aménagement
<b>Quartier des Spectacles</b>	<p>Mettre en valeur et soutenir les lieux de production, de création et de diffusion culturelles en complémentarité avec les activités résidentielles et commerciales</p> <p>Stimuler le développement immobilier</p> <p>Consolider la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent</p> <p>Soutenir la vitalité de la rue Sainte-Catherine</p> <p>Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public</p>	<p>Accroître la visibilité des lieux à vocation culturelle.</p> <p>Développer des mécanismes favorisant le maintien des lieux à vocation culturelle et des artistes résidant dans le secteur.</p> <p>Favoriser le développement de la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent.</p> <p>Assurer la quiétude des milieux de vie, notamment par l'application de normes ou de critères intégrés à la réglementation.</p> <p>Densifier l'utilisation du site des Habitations Jeanne-Mance à des fins résidentielles et intervenir sur ses abords afin d'améliorer son intégration au milieu environnant.</p> <p>Compléter les aménagements des abords de la station de métro Saint-Laurent.</p> <p>Maintenir la réglementation visant à assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée sur la rue Sainte-Catherine.</p> <p>Mettre en valeur le boulevard Saint-Laurent en respectant les éléments qui lui confèrent son caractère emblématique.</p> <p>Améliorer l'aménagement des principaux axes tel la rue Berri où les interventions viseront notamment à accorder une place accrue aux piétons.</p> <p>Mettre en place une signalisation appropriée des secteurs d'intérêt : Quartier latin, Vieux-Montréal, Quartier chinois, Quartier international, Village et Centre des affaires.</p>

Le 16 juin 2008, le Conseil municipal adoptait un règlement modifiant le Plan d'urbanisme afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des Spectacles – secteur de la Place des Arts. Le territoire d'intervention, qui ne couvre une partie du Quartier des Spectacles, est illustré ci-contre.



Quatorze grandes orientations d'aménagement et de développement constituent les lignes directrices du PPU :

#### **Orientations d'aménagement :**

- Faire du quartier une destination, en lien avec les autres destinations du centre-ville;
- Rechercher l'équilibre des fonctions et occupations, pour une meilleure qualité de vie;
- Exprimer et soutenir les vocations propres au quartier;
- Rechercher une très grande qualité d'aménagement, d'architecture et de design.

#### **Orientations de développement :**

- Stimuler le développement immobilier de grande qualité qu'appelle un quartier destiné à donner Montréal en spectacle aux visiteurs du monde entier;
- Orienter en partie ce développement immobilier pour répondre aux besoins propres à la survie et à l'épanouissement de la vocation du quartier et des activités qui l'incarnent;
- Développer des équipements et des espaces culturels abordables afin d'ancrer les créateurs, les artisans, les diffuseurs de la culture et leurs activités;
- Contribuer à réduire les îlots de chaleur [...];
- Donner, par l'aménagement et l'installation d'infrastructures, priorité au piéton et aux modes alternatifs de déplacement;
- Favoriser l'économie d'énergie par l'optimisation des matériaux, du design, des technologies et l'implantation d'infrastructures;
- Favoriser la pérennité des aménagements et des édifices, par le choix des technologies et la qualité de la conception, du design, des matériaux, de la construction et de l'entretien;
- Mettre en valeur les grands équipements culturels et de savoir qui confèrent sa vocation au Quartier des Spectacles;
- Assurer l'accessibilité au quartier pour l'ensemble des clientèles;
- Promouvoir les activités culturelles du quartier et de l'ensemble de la ville, sur place et dans les autres secteurs touristiques de Montréal.

Un ensemble d'interventions visant l'atteinte de ces orientations sont proposées. Celles-ci sont notamment relatives aux espaces à récupérer, au verdissement, au mobilier urbain, à l'art public, à l'éclairage, au patrimoine, à la gestion des déplacements, à la consolidation des liens avec les secteurs adjacents.

Orientations générales		Balises d'aménagement
<b>Centre des affaires</b>	<p>Mettre en valeur les espaces non bâtis</p> <p>Accroître le dynamisme résidentiel</p> <p>Rehausser la qualité de l'aménagement des lieux publics et de certains axes</p>	<p>Soutenir le développement des espaces non bâtis par des mesures appropriées telles qu'une application rigoureuse de la réglementation en matière de stationnement, le développement de nouvelles normes relatives à l'aménagement des stationnements ou l'acquisition et le remembrement de terrains.</p> <p>Appuyer le développement des activités résidentielles dans les secteurs Paper Hill et Chaboillez.</p> <p>Réaménager certains axes et grands lieux publics et leurs abords.</p> <p>Créer de nouveaux liens cyclables et augmenter le nombre de places de stationnement sécuritaires pour les vélos.</p> <p>Accroître, là où les conditions s'y prêtent, la place et le confort du piéton dans le cadre du réaménagement du domaine public.</p> <p>Aménager, aux endroits appropriés, des places de stationnement pour vélos.</p> <p>Étudier des scénarios de réaménagement pour la partie sud-ouest du Centre des affaires.</p>
<b>Autoroute Ville-Marie</b>	<p>Optimiser le développement du secteur afin de rétablir les liens entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal</p> <p>Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste</p>	<p>Viser le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet, et le développement immobilier de cet espace ainsi que des sites adjacents.</p> <p>Rétablir la continuité de certaines rues nord-sud, entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.</p> <p>Poursuivre la mise en valeur du Quartier international, de la Cité administrative, du faubourg Saint-Laurent et du faubourg Québec.</p> <p>Réaménager le square Viger afin d'améliorer sa relation avec le milieu avoisinant et d'accroître sa visibilité depuis les rues adjacentes.</p> <p>Réaménager l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine pour offrir davantage de confort aux piétons (encadrement, aménagement, sécurité).</p> <p>Éliminer le tunnel piéton entre la station de métro Champ-de-Mars et la rue Saint-Antoine.</p> <p>Revoir la configuration de la piste cyclable de la rue Berri de manière à accroître la sécurité pour ses usagers.</p>

	Orientations générales	Balises d'aménagement
<b>Havre de Montréal</b>	<p>Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire</p> <p>Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux</p> <p>Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur</p> <p>Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique</p> <p>Atténuer les contraintes environnementales</p>	<p>Favoriser le développement d'une diversité d'activités urbaines tout en assurant leur cohabitation harmonieuse.</p> <p>Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires par une architecture et un aménagement de très grande qualité en complémentarité avec d'éventuels projets de mise en lumière des ponts.</p> <p>Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges et à accroître l'accessibilité au secteur adjacent.</p> <p>Desservir la clientèle de la Rive-Sud par l'implantation de modes de transport collectif tels qu'un système léger sur rail à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport, un train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.</p> <p>Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.</p> <p>Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive.</p> <p>Étudier la traversée du bassin Peel du canal de Lachine (tunnel ou nouveau pont).</p> <p>Assurer la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel (silo à grains numéro 5, bassin Wellington, canal de Lachine), militaire (fort, tour, cimetière), moderne (témoins de l'Expo 67) et naturel (bois de l'île Sainte-Hélène) en encourageant les partenariats entre les intervenants publics ou privés.</p> <p>Réhabiliter les terrains contaminés pour susciter le développement.</p>

Source : Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, chapitre 4 – La planification détaillée.

#### 2.2.4 - LES ORIENTATIONS LIÉES À LA PLANIFICATION LOCALE

Aux orientations pan-Montréalaises s'ajoutent des orientations de portée locale, inscrites à l'intérieur des documents d'arrondissement :

- En lien avec l'enjeu relatif à la mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement du Sud-Ouest, le chapitre d'arrondissement énonce l'objectif de **maximiser les occasions de développement des secteurs à proximité du Centre de Montréal et améliorer les liens entre ceux-ci et l'arrondissement**, ce qui passera notamment par une intensification de l'occupation du sol dans les secteurs à proximité du Centre (action 6.2).
- Le chapitre d'arrondissement du Sud-Ouest intègre également l'enjeu d'amélioration des conditions de vie des résidents. À cette fin, il cible l'objectif **d'améliorer la desserte en transport collectif pour la population et les travailleurs**. Pour ce faire, il est notamment proposé de participer aux études en vue de l'amélioration de la desserte en transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud (axes du pont Victoria et du pont Champlain) [...] (action 22.3).
- Pour sa part, le chapitre d'arrondissement de Verdun propose de **développer la pointe Nord de l'île des Sœurs en vue de créer un secteur de grande qualité, offrant une diversité de fonctions et contribuant fortement à la définition du paysage montréalais**. Une des actions proposée pour atteindre cet objectif est de prévoir l'aménagement d'une gare dans l'éventualité de la mise en place d'un système de transport collectif léger sur rail (SLR) reliant le Centre de Montréal à la Rive-Sud (action 6.4).
- Le chapitre d'arrondissement de Ville-Marie (version préliminaire en date de juillet 2005 non adoptée) énonce une préoccupation relative à l'accessibilité au Centre par une desserte en transport multimodale. En ce sens, un objectif relatif à **une utilisation accrue des modes de transport collectifs et non motorisés** est proposé, ce qui passera notamment par **l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport collectif permettant une liaison rapide vers le Centre**.

### 2.3 - AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

L'**agglomération de Longueuil** constitue, avec les Villes de Montréal et de Laval, l'un des trois principaux pôles structurants de la CMM. Depuis son entrée en vigueur en **décembre 2007**, le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil s'applique aux territoires de Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert.

#### 2.3.1 - LES GRANDES ORIENTATIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Le document de planification régionale s'articule autour d'un grand principe, celui du développement durable (société, économie et environnement). Celui-ci se traduit à travers 12 grandes orientations d'aménagement du territoire, dont deux sont directement liées aux corridors de transport collectif et à la densification aux abords de ceux-ci.

## « CONSOLIDER ET DENSIFIER LE MILIEU URBAIN ET FAVORISER LA MIXITÉ DES USAGES »

Les objectifs suivants sont notamment identifiés:

- « **Optimiser l'utilisation du sol afin de rentabiliser en priorité les équipements, les infrastructures et les services publics** »
- « **Privilégier une plus forte densité près des corridors de transport en commun, des équipements publics structurants et des pôles multifonctionnels structurants** »

Pour ce faire, il est notamment proposé de définir des principes et des normes de densité et de mixité des fonctions urbaines adaptées au milieu.

## « FAVORISER UNE DESSERTE ET UNE GESTION OPTIMALES DES MODES DE TRANSPORT »

Les objectifs suivants sont notamment identifiés:

- « **Favoriser le développement et l'usage des transports collectifs et alternatifs** »
- « **Améliorer les liens interrives entre l'agglomération et Montréal, notamment par la mise en place de sites propres aux autobus et, ultimement, d'un SLR** »
- « **Améliorer les liens internes, notamment par la mise en place de sites propres aux autobus [...]** »
- « **Établir un aménagement du territoire axé vers les transports collectifs et alternatifs** »

De manière plus spécifique, ces objectifs sont appuyés par les moyens suivants:

- Mettre en place un SLR ou un site propre aux autobus dans l'axe du pont Champlain/centre-ville de Montréal pour améliorer les liens interrives.
- Mettre en place un site propre aux autobus dans l'axe du boulevard Taschereau pour améliorer les liaisons internes.
- Instaurer des règles et des normes pour un aménagement axé vers les transports collectifs et alternatifs.

**Ainsi, le Schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil détermine des orientations et cible des moyens d'interventions qui visent le développement des transports collectifs et une densification aux abords de ceux-ci. Les axes du pont Champlain/centre-ville et du boulevard Taschereau sont spécifiquement identifiés pour l'accueil de telles infrastructures (SLR ou autobus en site propre).**

Dans le cadre de la *Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud* (Commission Nicolet), la Ville de Longueuil déposait en avril 2002 un **mémoire présentant la position de la Ville et du Réseau de transport du Longueuil (RTL)**. La Ville de Longueuil correspondait alors au territoire de l'actuelle Agglomération et englobait les Villes de Longueuil, Boucherville, Brossard, Saint-Lambert et Saint-Bruno-de-Montarville. Sa position peut donc être interprétée comme celle de l'Agglomération de Longueuil.

Le mémoire dresse un portrait de la problématique de mobilité, au niveau du réseau routier, du transport collectif et du transport des marchandises et présente la vision de l'avenir et des besoins futurs de mobilité. Un ensemble **d'enjeux** sont identifiés, dont ceux-ci :

- Maintenir un développement continu dans la Ville de Longueuil afin de retenir la population à l'intérieur du pôle central de la Rive-Sud déjà équipée des services essentiels et afin de favoriser la densification du territoire.

- Maintenir, voir accroître, la part modale du transport en commun (50 %) dans les déplacements entre la Rive-Sud et l'île de Montréal.
- Poursuivre l'augmentation de l'achalandage en transport en commun malgré le vieillissement de la population.
- Inverser les scénarios tendanciels en favorisant le développement économique au centre de l'agglomération et en privilégiant l'utilisation du transport en commun.
- Assurer une meilleure adéquation entre l'aménagement du territoire et le transport afin de favoriser les déplacements efficaces sur le territoire.
- Maximiser les services de transport en commun afin d'enrayer l'étalement urbain et d'assurer la densification au centre de l'agglomération.
- Compléter le réseau de transport en commun proposé afin d'améliorer la fluidité des liaisons interrives et d'assurer une meilleure connexion entre les pôles économiques d'envergure métropolitaine.

Le mémoire propose également la réalisation de quatre **projets prioritaires** qui permettront d'assurer le développement du territoire à moyen et long terme. Parmi ceux-ci, il cible **l'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain**, qui pourrait être aménagé sur l'estacade du pont et viendrait remplacer la voie réservée.

En conclusion, la position de la Ville de Longueuil et du RTL en regard de la problématique de mobilité entre Montréal et la Rive-Sud peut se résumer ainsi : **prioriser les investissements dans les transports collectifs plutôt que dans le réseau routier et agir rapidement, le statu-quo n'étant pas une solution.**

### **2.3.2 - LE TERRITOIRE DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE DU BOULEVARD TASCHEREAU**

Des composantes du territoire sont désignées territoires de planification particulière par leurs problématiques et leur importance dans la région, dont les abords du boulevard Taschereau.

Selon les termes du Schéma d'aménagement et de développement, le boulevard Taschereau constitue un axe routier important auquel se sont greffées des fonctions commerciales et urbaines qui en font maintenant la structure maîtresse du développement d'une partie importante du territoire. Le boulevard Taschereau et ses abords amorcent un autre cycle de développement qui concourt à la structuration d'activités à l'intérieur de pôles multifonctionnels distribués le long de son parcours de même qu'à un réaménagement, tant en fonction de considérations de circulation véhiculaire, de transport en commun et autres modes que de considérations de design urbain, de reverdissement, d'embellissement de ses abords ou de requalification de certains de ses immeubles.

L'ancienne MRC de Champlain et ses villes membres, de même que le RTL et le MTQ ont conjointement amorcé, en 1995, une étude globale de mise en valeur du boulevard Taschereau. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) s'est impliquée depuis, quant aux résultats de l'étude d'opportunité ainsi qu'aux actions subséquentes nécessaires pour la mise en valeur de ce boulevard.

L'étude de mise en valeur du boulevard Taschereau traite, de manière intégrée, à la fois des volets « développement, aménagement urbain et transport ».



À la suite de cette étude et des consultations qui ont suivi, diverses orientations ont été inscrites au Schéma afin d'assurer la mise en oeuvre de la vision proposée, notamment :

**« INTEGRER LE CONCEPT DE STRUCTURATION DES POLES REGIONAUX ET SOUS-REGIONAUX DU BOULEVARD TASCHEREAU »**

Un programme de développement urbain du boulevard encourage l'accroissement et la diversification des fonctions urbaines (bureau, habitation, commerce, institution) aux abords du boulevard afin de contribuer à l'apport des clientèles-usagers du transport collectif, tout en privilégiant un milieu urbain mixte et enrichi. Le concept de structuration du développement vise précisément à planifier et à canaliser le développement des fonctions urbaines motrices vers la consolidation des pôles et le redéveloppement du milieu urbain.

**« AMENAGER LE DOMAINE PUBLIC AFIN D'ASSURER LA MISE EN PLACE D'INFRASTRUCTURES, D'AMENAGEMENTS ET DE SYSTEMES DE GESTION DES DEPLACEMENTS EN PRIVILEGIANT LE DEPLACEMENT DES PERSONNES TOUT EN OPTIMISANT LA FLUIDITE ET EN ASSURANT UNE REPARTITION MODALE (AUTOMOBILE ET TRANSPORT EN COMMUN) PLUS EQUILIBREE. »**

L'emprise existante du boulevard Taschereau permet un réaménagement du domaine public qui allie les besoins de la circulation automobile, du transport collectif et des aménagements piétonniers nécessaires pour unifier le paysage du boulevard tout en permettant l'utilisation des îlots verts aux fins des déplacements sécuritaires et d'ambiance pour les piétons. En effet, l'emprise publique, de l'ordre de 50,3 m, permet un aménagement qui concilie les besoins de :

- Transport collectif avec l'implantation d'une voie réservée bidirectionnelle pouvant également être utilisée par un système à capacité intermédiaire de type SLR.
- Circulation automobile avec l'implantation de trois voies par direction devenant cinq voies aux intersections pour les mouvements de virages à droite et à gauche.
- Déplacements piétonniers dans un environnement paysager et sécuritaire puisque 5 m sont réservés à cette fin de part et d'autre du boulevard en plus d'un îlot paysager au centre d'une largeur d'environ 6 m.
- Déplacements cyclistes canalisés vers un réseau de rues parallèles et obliques au boulevard tout en bénéficiant du croisement du boulevard à des intersections sécuritaires. L'orientation 2 est donc formulée dans le contexte d'un réaménagement urbain nécessaire qui doit s'inscrire dans un objectif d'innovation et de distinction afin de marquer une rupture avec le passé.

**« HARMONISER LES NORMES ET CRITERES APPLICABLES AU DOMAINE PRIVE AFIN DE RENFORCER L'ENCADREMENT DU BOULEVARD, D'AMELIORER LA QUALITE ARCHITECTURALE DES BATIMENTS, DE RENFORCER LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS ET D'INTEGRER LES ENSEIGNES COMMERCIALES AU PAYSAGE DU BOULEVARD. »**

La diversité des milieux urbains traversés par le boulevard n'étant pas à bannir, le Schéma affirme toutefois impératif d'implanter graduellement une typologie d'implantation urbaine qui soit propre et distinctive au boulevard Taschereau.

À la lumière des caractéristiques du bâti existant, l'approche sous-jacente favorise particulièrement la structuration des intersections de manière à concilier les impératifs suivants :

- Renforcement de l'encadrement bâti aux abords du boulevard en rapprochant, aux endroits clés, les bâtiments vis-à-vis l'artère.
- Réorganisation de la proximité, de la sécurité et de l'ambiance des piétons vis-à-vis le transport collectif présent sur le boulevard.
- Ouverture à des opérations de redéveloppement urbain puisque, aux endroits clés, le terrain occupé par du stationnement hors-rue permettrait le redéveloppement des droits aériens.

**« CONVENIR D'UN CONCEPT D'AMENAGEMENT INTEGRE DES DOMAINES PRIVES ET PUBLICS AFIN DE METTRE EN PLACE UNE SIGNATURE PROPRE ET DISTINCTIVE AU BOULEVARD TASCHEREAU. »**

En termes d'aménagement urbain, le boulevard Taschereau a souvent été cité comme l'exemple à ne pas suivre. Pourtant, les activités commerciales en bordure du boulevard sont en croissance et demeurent très dynamiques sur une bonne partie du boulevard. De plus, de nombreuses actions de l'étude réalisée en 1995 (???) ont été mises en place et l'image du boulevard s'en est trouvée grandement améliorée : réduction du nombre d'entrées charretières, correction d'alignement, réduction du nombre et des superficies d'enseignes, etc. Le contexte est cependant très différent pour les tronçons où le boulevard est surélevé et où l'on retrouve, en bordure, un milieu urbain disparate et moins structuré au plan économique.

Dans ce contexte, il importe d'envisager des interventions de réaménagement qui contribuent à mettre en place une signature distinctive et unique au boulevard afin que ces interventions soulèvent la fierté et la promotion de l'ensemble des activités périphériques au boulevard.

### **2.3.3 - LE TERRITOIRE DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE DE LA PLACE CHARLES-LEMOYNE ET DE LA POINTE DE LA VOIE MARITIME**

Le grand secteur composé de la Place Charles-LeMoyne et de la Pointe de la voie maritime est également identifié en tant que secteur de planification particulière. Ce secteur joue un rôle structurant et ce, en raison de sa localisation stratégique (porte d'entrée au territoire de Longueuil et fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent), des équipements de transport qui y sont localisés (stationnement incitatif, métro Longueuil – Université de Sherbrooke), des usages structurants qu'on y retrouve (hôtel, universités, bureaux et commerces) et de l'important potentiel de développement (plus 340 000 mètres carrés de terrains disponibles).

Afin de guider la planification de ce secteur, le schéma fixe les objectifs d'aménagement suivants :

- Définir un énoncé de vision économique et urbaine d'ensemble susceptible de mobiliser les différents intervenants publics et privés.
- Mettre au point une stratégie intégrée de développement et d'aménagement pour les deux secteurs, favorisant ainsi une synergie créant des conditions propices à la venue de grands projets structurants.
- Saisir à court terme les opportunités de développement et mettre en place un cadre d'aménagement permettant de faire la promotion du site pour le développement à moyen et long termes.

- Consolider et développer la fonction multifonctionnelle de la Place Charles-LeMoine dans un esprit de centre-ville offrant une variété d'activités et une forte densité d'occupation.
- Définir les usages multifonctionnels pouvant être implantés sur le site de la Pointe de la voie maritime.
- Définir les liens fonctionnels à établir entre les deux secteurs et améliorer leur accessibilité.

Ceux-ci devront se traduire à l'intérieur d'un programme particulier d'urbanisme applicable à ce secteur

## **2.4 - VILLE DE LONGUEUIL**

La nouvelle **Ville de Longueuil**, constituée des anciennes villes de Longueuil, Greenfield Park, LeMoine, Saint-Hubert, n'a pas encore procédé à l'élaboration d'un plan d'urbanisme qui reflète ses nouvelles réalités territoriales. Toutefois, plusieurs orientations issues des documents de planification actuellement en vigueur concernent le territoire d'étude. Elles sont présentées ci-après.

### **2.4.1 - LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE LONGUEUIL**

Le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Longueuil propose 36 grandes orientations d'aménagement du territoire liées à différents thèmes, dont sept qui relèvent plus spécifiquement de la desserte en transport collectif et des secteurs économiques structurants.

#### **« DÉVELOPPER LA VOCATION COMMERCIALE RÉGIONALE DE LA VILLE »**

Les objectifs suivants sont notamment identifiés:

**« Assurer de façon dynamique et harmonieuse le développement du Centre régional, de la Place Charles-LeMoine, de la Place Longueuil et de la Pointe de la Voie maritime à titre de pôles de commerce et de services régionaux et d'éléments structurants métropolitains »**

**« Favoriser la structuration des pôles régionaux et sous-régionaux dans l'axe du boulevard Taschereau »**

#### **« FAVORISER L'IMPLANTATION À LONGUEUIL DE SERVICES GOUVERNEMENTAUX À CARACTÈRE RÉGIONAL ET MÉTROPOLITAIN »**

L'objectif suivant est notamment identifié:

**« Promouvoir les avantages des pôles régionaux de la ville (Centre régional, Place Charles-LeMoine, etc.) pour l'implantation de services gouvernementaux »**

#### **« FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT RÉCRÉOTOURISTIQUE »**

L'objectif suivant est notamment identifié:

**« Confirmer et valoriser le potentiel récréotouristique régional des terrains bordant le fleuve Saint-Laurent (Pointe de la Voie maritime, Parc Marie-Victorin, Promenade René-Lévesque, île Charron, etc.). »**

## « MAINTENIR ET AMÉLIORER LES ESPACES ET ÉQUIPEMENTS EXISTANTS »

L'objectif suivant est notamment identifié:

**« Créer des liens piétonniers sécuritaires entre la Place Charles-LeMoine et Place Longueuil, les rues Saint-Laurent et Saint-Charles. »**

## « AMÉLIORER LA QUALITÉ DU PAYSAGE URBAIN »

L'objectif suivant est notamment identifié:

**« Mettre en place une signature propre et distinctive au boulevard Taschereau, en renforçant son encadrement par l'amélioration de la qualité architecturale, des aménagements paysagers et de l'affichage. »**

## « CONSOLIDER ET AMÉLIORER LE RÉSEAU ROUTIER LOCALE ET RÉGIONAL AFIN DE DESSERVIR ADÉQUATEMENT LA POPULATION »

Les objectifs suivants sont notamment identifiés:

**« Améliorer les accès et la signalisation à la Pointe de la Voie maritime et à la Place Charles-LeMoine. »**

**« Améliorer les conditions d'accès aux liens interives (métro, pont Jacques-Cartier, pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine). »**

**« Évaluer l'opportunité d'un stationnement incitatif du côté nord de la route 132, face au métro. »**

**« Favoriser le réaménagement du boulevard Taschereau afin d'un faire un véritable boulevard urbain. »**

## « FAVORISER UNE DESSERTE ET UNE GESTION OPTIMALES DES MODES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE »

Les objectifs suivants sont notamment identifiés:

**« Privilégier, sur le boulevard Taschereau, le déplacement des personnes en optimisant la fluidité et en assurant une répartition modale plus équilibrée. »**

**« Mettre en place, pour le boulevard Taschereau, une stratégie de gestion concertée des interventions privées et publiques. »**

**« Intégrer aux artères principales des corridors protégés pour le transport en commun. »**

**« Encourager l'utilisation du transport en commun (possiblement par des voies réservées sur les boulevards Taschereau, Roland-Therrien et Jacques-Cartier. »**

Le plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil identifie également un certain nombre de **secteurs particuliers d'intervention**. Il prévoit la réalisation de projets d'importance sur ces sites et fixe des grands objectifs qui guideront leur redéveloppement. Parmi ceux-ci, on retrouve les secteurs de la Place Charles-LeMoine et de la Pointe de la Voie maritime, pour lesquels les principaux objectifs de mise en valeur sont les suivants :

- **Place Charles-LeMoine** : Consolider le caractère de centre-ville du secteur de la en favorisant une forte densité d'occupation et des activités variées intenses.

- **Pointe de la Voie maritime :** Créer un véritable waterfront multifonctionnel (habitation, récréotourisme, divertissement, commerce, etc.).

Un concept de mise en valeur du secteur de la Place Charles-LeMoine et de la Pointe de la Voie maritime est notamment proposé, afin de guider les interventions futures.

#### **2.4.2 - LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE SAINT-HUBERT**

Le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Saint-Hubert présente trois grandes orientations d'aménagement du territoire, dont l'orientation suivante :

**« MAXIMISER ET ACCROÎTRE LA QUALITÉ DES SERVICES COMMUNAUTAIRES POUR CHACUN DES DIFFÉRENTS SECTEURS EN TERMES DE RESSOURCES, D'ÉQUIPEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES »**

L'objectif suivant est notamment identifié :

**« Améliorer l'efficacité et l'attrait du réseau de transport en commun entre Saint-Hubert / Montréal et Saint-Hubert / Rive-Sud et développer un réseau interne de transport collectif. »**

Cet objectif se traduit par un ensemble de moyens, notamment ceux-ci :

- Consolider et mettre en place des circuits express (métrobus) et des voies réservées pour réduire les temps de parcours (et les correspondances) vers le centre-ville de Montréal (via le pont Champlain) ou le métro de Longueuil, en utilisant à court terme la route 116, le boulevard Taschereau et le boulevard Gaétan-Boucher (vitesse et contrôle des feux de circulation).
- Intégrer le territoire hubertin dans le projet d'implantation d'un réseau de système léger sur rail (SLR) pour la Rive-Sud qui desservirait notamment la zone aéroportuaire et emprunterait le boulevard Maïse-Vincent.

#### **2.4.3 - LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE GREENFIELD PARK**

Le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Greenfield Park comprend une grande orientation directement liée au boulevard Taschereau, qui s'énonce ainsi :

**« METTRE EN VALEUR LE BOULEVARD TASCHEREAU DANS UN CONTEXTE INTERMUNICIPAL »**

Pour se faire, le plan d'urbanisme propose d'intégrer au plan de mise en valeur du boulevard, le concept de structuration des pôles régionaux et secondaires défini à l'échelle régionale, en ce qui concerne les enjeux suivants :

- L'image du boulevard Taschereau et l'harmonisation des interventions municipales.
- L'encadrement du boulevard et l'aménagement du domaine privé.
- L'aménagement du domaine public.
- La gestion concertée des interventions sur le boulevard Taschereau.

#### **2.4.4 - LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE LEMOYNE**

Le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de LeMoynes identifie un ensemble de grandes orientations en lien avec les principaux usages qui structurent le territoire. Parmi celles-ci, certaines relèvent directement de la

##### **« METTRE EN VALEUR LE BOULEVARD TASCHEREAU »**

L'objectif suivant est notamment identifié:

**« Poursuivre les orientations et objectifs identifiés dans l'étude régionale réalisée par la MRC de Champlain [...]. »**

##### **« AMÉLIORER LE TRANSPORT COLLECTIF SUR LE BOULEVARD TASCHEREAU (VOIE RÉSERVÉE, SYSTÈME LÉGER SUR RAIL, AUTOBUS) »**

L'objectif suivant est notamment identifié:

**« Poursuivre de concert avec la MRC, les études relatives à l'amélioration du transport collectif sur le boulevard Taschereau. »**

**Ainsi, il ressort de l'étude de l'ensemble des plans d'urbanisme des municipalités constituant maintenant la nouvelle Ville de Longueuil que l'axe du boulevard Taschereau est clairement identifié comme un axe potentiel pour l'accueil d'un système de transport collectif à haut débit. Par ailleurs, le potentiel de mise en valeur du secteur de la Place Charles-LeMoynes et de la Pointe de la Voie maritime est également inscrit à l'intérieur des outils d'urbanisme.**

#### **2.5 - VILLE DE BROSSARD**

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Brossard (2001) vise à orienter le développement du territoire au cours des prochaines années par l'atteinte d'une **adéquation entre les besoins de la population et les réalités du développement urbain**. Il identifie dix grandes orientations d'aménagement du territoire qui sont appuyées par une série d'objectifs et de moyens de mise en œuvre. De ce nombre, trois orientations s'inscrivent en lien direct avec les problématiques soulevées par la présente étude.

##### **« SOUTENIR DES SOLUTIONS PERMANENTES AUX PROBLÈMES DE TRANSPORT INTER-RIVES DANS L'AXE BROSSARD »**

En lien avec cette orientation, les objectifs et moyens suivants sont notamment identifiés:

- Soutenir la concertation des efforts des partenaires régionaux et gouvernementaux pour l'amélioration durable du réseau de transport en commun inter-rives, notamment en encourageant la création d'un lien dédié au transport en commun sur l'estacade du pont Champlain et l'aménagement d'une voie réservée sur le boulevard Taschereau et en assurant la préservation de la voie réservée reliant l'aire de stationnement incitatif de l'avenue Panama à l'île de Montréal, via le boulevard Taschereau et le pont Champlain.

- Soutenir la concertation des efforts des partenaires sus-mentionnés pour l'amélioration des facilités de déplacement inter-villes sur la Rive-Sud [...].

#### **« METTRE EN PLACE LES CONDITIONS REQUISES POUR LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DURABLES »**

En lien avec cette orientation, l'objectif suivant est notamment identifié :

- Mettre en place un concept d'organisation spatiale qui assure la mise en valeur des pôles d'activités économiques (visibilité et liens avec le réseau de transport, interface soignée avec les secteurs résidentiels).

#### **« METTRE EN VALEUR LES ABORDS DU BOULEVARD TASCHEREAU »**

Les objectifs et moyens suivants sont notamment identifiés :

- Reconnaître le caractère d'axe structurant régional au boulevard Taschereau et en assurer la pérennité.
- Favoriser les conditions spatiales nécessaires pour assurer son développement.
- Reconnaître et assurer la présence d'un pôle commercial régional au nord de l'autoroute.
- Reconnaître et assurer la présence de pôles à vocation commerciale sous-régionale et municipale aux intersections du boulevard Taschereau avec les boulevards Rome, Pelletier et Matte.
- Aménager le domaine public en privilégiant le déplacement des personnes, en optimisant la circulation véhiculaire, particulièrement au nord de l'autoroute 10, et en assurant une répartition modale plus équilibrée du transport en commun et automobile.
- Mettre en place, à court terme, une stratégie unifiée des intervenants publics et privés susceptibles d'influencer le développement et l'aménagement du boulevard.

**Le plan d'urbanisme de la Ville de Brossard identifie plusieurs pistes d'action afin de résoudre les problématiques de transport inter-rives de façon permanente (voie réservée, corridor de transport à usage exclusif, etc.). Il énonce également une orientation spécifique au boulevard Taschereau, axe structurant de la présente étude, celle-ci étant notamment appuyée par l'objectif d'y favoriser davantage les transports collectifs au détriment de l'automobile.**

## **2.6 - SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL**

En raison de sa localisation géographique stratégique (proximité du centre-ville, accessibilité au fleuve Saint-Laurent et à ses berges, au canal de Lachine et au Vieux-Port de Montréal), le **secteur du Havre** constitue un territoire structurant, dont l'importance a été reconnue lors du Sommet de Montréal tenu au printemps 2002.

À ce moment, il a été convenu de réaliser un **plan d'intervention** dont l'objectif serait de proposer une **vision du développement à l'horizon 2025**, assortie d'une stratégie de mise en œuvre et de financement. La Société du Havre, créée en octobre 2002, déposait en 2004 un premier rapport qui expose cette vision ainsi que les orientations qui permettront sa réalisation.

Dans son document intitulé **Le havre de Montréal - VISION 2025**, la Société détermine trois axes stratégiques d'intervention que sont :

- La réappropriation de l'espace riverain;
- La réappropriation de l'espace urbain;
- Le développement urbain durable.

Ces axes privilégiés par la Société du Havre de Montréal convergent vers un but :

**« RAMENER LA VILLE VERS SON FLEUVE »**

L'axe de la réappropriation de l'espace urbain vise la **reconstruction des secteurs déstructurés par la présence des autoroutes, et ce afin de retisser la trame urbaine, de développer l'habitat et de créer un milieu de vie animé**. À cette fin, il est proposé de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, de mettre en valeur l'axe du bassin Peel, de recouvrir l'autoroute Ville-Marie, de consolider le square Viger et d'améliorer les liens entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal.

L'axe du développement urbain durable vise à **concevoir l'avenir du Havre dans une perspective de développement urbain durable, c'est à dire, de favoriser la mixité des fonctions urbaines** en assurant leur cohabitation harmonieuse et de privilégier l'habitat urbain en favorisant la mixité sociale. Afin d'améliorer le transport des personnes, il est notamment proposé d'aménager un réseau de tramway reliant les différents pôles du secteur du Havre. Le document soulève également la nécessité d'assurer une implantation adéquate d'un futur axe de SLR entre le centre-ville et la Rive-Sud, dans le secteur du Technoparc.

De plus, il cible l'important potentiel de développement et de redéveloppement de la pointe Nord de l'île des Sœurs, de la partie centrale de la Cité-de-Havre, des anciens ateliers du CN, du secteur des bassins Tate et Wellington, du site de Postes Canada, du secteur Griffintown et des terrains qui seront libérés suite à la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain ainsi qu'au recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

**Le document de planification du Havre de Montréal, traversé par l'axe de corridor de transport collectif à l'étude, met de l'avant des orientations stratégiques qui visent un redéveloppement et une réappropriation de l'espace urbain, dans une optique de développement durable. Il préconise l'intégration du projet de SLR au milieu ainsi qu'une planification du redéveloppement des espaces adjacents, avec comme toile de fond une mixité des fonctions.**



**FIGURE 4**  
Réaménagement proposé de l'entrée de ville – Vision 2025



Source : Société du Havre de Montréal, Le Havre de Montréal – Vision 2025.

**FIGURE 5**  
Réaménagement proposé de l'entrée de ville – Vision 2025



Source : Société du Havre de Montréal, Le Havre de Montréal – Vision 2025.

### **3 - ORIENTATIONS « TRANSPORT »**

---

Les grands constats à retirer de la consultation de la documentation pertinente provenant des grands intervenants concernés par l'évolution des infrastructures de transport au sein de la métropole sont ici consignés. Nous distinguons quatre types de constats :

- Les grands défis environnementaux versus le transport en commun.
- Les orientations des intervenants gouvernementaux et métropolitains.
- Les résultats des analyses de besoin d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain.
- Les résultats des analyses comparatives de scénarios d'intervention dans l'axe du pont Champlain.

#### **3.1 - LES GRANDS DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX ET LE TRANSPORT EN COMMUN**

Dans une perspective de développement durable, l'amélioration et le développement des réseaux de transports collectifs représente une nécessité aux yeux des grands acteurs internationaux, notamment pour la réduction des GES et pour la protection de l'environnement.

En 1992, la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement énonçait 27 principes de développement durable. Selon ce cadre de travail, les contributions les plus importantes du transport collectif sont :

- Protéger l'environnement au moyen d'une plus grande efficacité énergétique et de la réduction des émissions polluantes.
- Protéger les écosystèmes au moyen de développements de plus grande densité et d'infrastructures plus efficaces.
- Améliorer la santé et la qualité de vie grâce à de l'air plus pur, une plus grande sûreté et une réduction du bruit.
- Améliorer l'équité en maximisant les possibilités pour les personnes qui n'ont pas accès à une voiture.
- Renforcer l'économie en réduisant les coûts sociaux, en créant de l'emploi et en augmentant la valeur des propriétés foncières.
- Assurer la production et la consommation responsable en équilibrant les besoins de transport avec la demande.

Au Québec, le secteur des transports routiers génère effectivement 37% des GES émis sur le territoire et est en grande partie responsable de la dégradation de la qualité de l'air. Dans l'ensemble, un client du transport collectif entraîne 65% moins d'émissions de GES qu'un automobiliste pour un même voyage. Par personne et par kilomètre parcouru, un train de banlieue à moitié rempli consomme 9 fois moins d'énergie qu'une automobile. Ce facteur d'économie grimpe à 10 fois dans le cas du métro.

Un développement des transports en commun d'intensité suffisante pour réduire significativement l'utilisation de l'automobile privée contribuera donc grandement à réduire les GES et la pollution atmosphérique. À certaines conditions, un tel développement, peut également avoir pour effet à long terme de contribuer à limiter l'étalement urbain, lui-même largement responsable de l'usage croissant de l'automobile privée. En effet, un transport en commun efficace, rapide et bien déployé, reliant les principaux pôles d'activités économiques de Montréal et de la Rive-Sud et comportant des stations

intermodales facilement accessibles, favoriserait une densification des fonctions à ses abords. En ce sens, ce réseau viendrait contribuer à la consolidation des milieux urbains existants plutôt qu'à une expansion urbaine axée sur l'utilisation de l'automobile.

Dans son rapport de décembre 2002 sur la révision du cadre financier du transport en commun pour la région de Montréal, M. Louis Bernard estime que les intervenants concernés montréalais « sont en général d'avis qu'il est nécessaire, voire obligatoire, d'investir pour améliorer la qualité des services de transport en commun pour des motifs de qualité de vie et de qualité de l'environnement. Pour plusieurs, la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto commande une hausse substantielle – un doublement même, sinon plus – de l'usage du transport en commun, un résultat qui ne peut être obtenu que grâce à un grand effort collectif pour fournir des services additionnels et changer ses habitudes de vie. »<sup>18</sup>

Dans ce même rapport, on insiste pour affirmer que « L'objectif qui pourrait être poursuivi à moyen et à long termes devrait être plus ambitieux et se situer dans la foulée du protocole de Kyoto : mettre fin au déclin de la part modale du transport en commun, au minimum, et même commencer à accroître cette part progressivement afin qu'elle atteigne et même dépasse 40% des déplacements. (...) L'augmentation de l'offre de transport en commun en serait évidemment la base, mais d'autres mesures favorables à l'accroissement de l'usage du transport en commun devraient aussi être mises en œuvre, notamment en aménagement du territoire, en fiscalité des individus et des entreprises, en gestion de la circulation et du stationnement, et pourraient même inclure des restrictions réglementaires à l'usage de l'automobile. ».

### **3.2 - LES ORIENTATIONS DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX ET MÉTROPOLITAINS**

#### **3.2.1 - LE MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE**

En décembre 2007, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMR) publiait un rapport sur la mise en œuvre de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*<sup>19</sup>. Ce rapport avait pour objectif de dresser un portrait des grands enjeux métropolitains, du rôle joué par la CMM, de l'état d'avancement de l'exercice de ses compétences ainsi que du travail à accomplir et des pistes de réflexion qui en découlent.

Le rapport soulève notamment l'objectif de « Terminer l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement ». À cet effet, le MAMR stipule que la CMM devra poursuivre les démarches entreprises précédemment en fonction de la nouvelle échéance fixée au 31 décembre 2008. Le rapport traite de l'adéquation entre les préoccupations gouvernementales et les orientations contenues à l'intérieur du PSMAD, ces dernières témoignant de la volonté de la CMM de résoudre certains problèmes d'aménagement du territoire. Le MAMR soulève toutefois un ensemble d'éléments qui devront être revus lors de l'élaboration du Schéma métropolitain :

- Revoir l'exercice de gestion de l'urbanisation dans son ensemble;
- Procéder à la délimitation des périmètres d'urbanisation;
- Revoir les densités d'occupation du sol et la délimitation des pôles d'activité ainsi que leur hiérarchisation;
- Favoriser l'optimisation des équipements et des infrastructures existants notamment en transport en commun;
- Assurer la protection du territoire et des activités agricoles;

---

<sup>18</sup> BERNARD, Louis, *Révision du cadre financier du transport en commun au Québec, rapport au ministre des Transports du Québec du mandataire de la région de Montréal*, 20 décembre 2002.

<sup>19</sup> MAMR, *Rapport sur la mise en œuvre de la Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal*, décembre 2007.

- Revoir la délimitation des territoires d'intérêt écologiques dont les milieux humides;
- Mettre en place des mesures de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Le rapport propose également comme objectif de « Compléter l'exercice de ses compétences dans le domaine des transports ». En effet, la CMM souhaite apporter des modifications au cadre institutionnel et financier relatif au transport en commun métropolitain. En ce sens, un comité regroupant des élus et des acteurs socioéconomiques a été formé en 2005. Les travaux de ce comité ont mené à la signature d'une entente relative au financement du déficit du métro. Cette entente prévoit également la création d'un comité de travail sur la gouvernance et le financement du transport en commun métropolitain, formé de représentants des principales villes de la CMM, des organismes de transport, du MTQ et du MAMR.

À la lumière des travaux de ce comité, le rapport du MAMR propose d'envisager d'autres modalités de coexistence de la CMM et de l'AMT afin de permettre l'amélioration du service aux citoyens et le renforcement de la capacité de planification et d'organisation du transport en commun à l'échelle métropolitaine.

### 3.2.2 - LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Avec sa récente politique du transport collectif (2006), le gouvernement du Québec vise l'objectif d'accroître l'utilisation de ce mode de transport partout au Québec. Par cette politique, le gouvernement fixe comme cible une augmentation de l'achalandage de 8% entre 2006 et 2012, augmentation qui vise à permettre au transport en commun d'accroître sa part par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes dans les principales agglomérations du Québec. Cette cible signifie 40 millions de déplacements additionnels, portant le total annuel des déplacements effectués en transport en commun à environ 550 millions.

Cela dit, le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, publié en 2000, énonce certaines orientations d'intérêt pour l'étude en cours :

- **« Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement.** Le centre de l'agglomération métropolitaine couvre un territoire qui, du nord au sud, déborde le cadre de l'île de Montréal pour rejoindre la Rive-Sud immédiate ainsi que le centre de Laval. Ce centre repose sur un dynamisme urbain en mouvement et il est susceptible de croître et de s'étendre. Tel que défini par le ministère des Transports, ce centre regroupe, en 1996, plus de 2 millions de personnes, soit 63% de la population métropolitaine, qui elle compte 3,3 millions de personnes, vivant sur un territoire qui couvre un peu moins de 16p. 100 de la région métropolitaine. Le centre de l'agglomération, c'est aussi 78 % des emplois de la région et 78 % des déplacements attirés. Des interventions effectuées prioritairement sur les réseaux routier et de transport en commun permettront de soutenir le centre de l'agglomération de la région. (...) La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit. »
- **« Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants.** Un grand nombre d'infrastructures routières et de transport en commun ont été construites il y a plus de 30 ans. Plusieurs devront bientôt faire l'objet d'importants travaux de réfection. Le ministère des Transports poursuivra ses efforts en matière de modernisation des réseaux de transport, ce qui suppose, par ailleurs, une adaptation aux exigences actuelles de sécurité et de fluidité de la circulation. Dans l'établissement de ses priorités d'intervention, le ministère des Transports visera d'abord à augmenter l'efficacité des réseaux et des systèmes de transport existants, en les maintenant en bon état. Il s'agira aussi de mieux utiliser la capacité des infrastructures routières et de transport en commun existantes afin d'assurer une plus grande fluidité des déplacements. »

### 3.2.3 - L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

En novembre 2007, le président de l'AMT, M. Joël Gauthier, affirmait au congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) sur le devenir des transports en commun dans la métropole que le grand défi du plan stratégique 2007-2017 de l'AMT en voie de confection consistait à développer des réseaux de transport cohérents selon les principes du développement durable.

Par voie de conséquence, l'AMT compte s'orienter vers la constitution d'un « réseau structurant métropolitain », constitué de nouvelles infrastructures lourdes (trains de banlieue, métros, SLR, soutenus par des systèmes rapides par autobus et des autobus métropolitains). Toujours selon l'AMT, un tel choix repose sur trois constats : les succès connus par les réalisations récentes de cette nature (trains de banlieue et métro) ; un certain retard de l'offre sur la demande<sup>20</sup> et la saturation généralisée des réseaux de transport lourd dans la région, ceux sur lesquels repose justement le véritable potentiel de transfert modal.

Depuis 2003, à la suite d'études d'avant-projet réalisées au coût de 14 millions \$, le projet d'implanter un SLR dans l'axe du pont Champlain fait partie de la liste des projets d'immobilisation envisagés par l'AMT. Il ne figure toutefois pas au Programme triennal d'immobilisations 2008-2010 adopté en novembre 2007.

Selon l'AMT, les critères de priorisation qui la guideront dans ses choix sont les suivants :

- **Achalandage.** Augmentation du volume de passagers, par une augmentation de la capacité du réseau à desservir la clientèle existante ou par l'acquisition d'une nouvelle clientèle.
- **Mobilité.** Amélioration de la mobilité de la clientèle.
- **Faisabilité.** Risques associés à la réalisation du projet.
- **Qualité de service et sécurité.** Habilité à offrir un service de qualité et sécuritaire.
- **Efficacité économique.** Capacité du projet à livrer un meilleur service au même coût ou le même service à un coût moindre.
- **Aménagement du territoire.** Projets urbains associés, densification des pôles desservis, TOD, etc.
- **Environnement.** Amélioration de la qualité de l'air et réduction des impacts.

Le Programme triennal d'immobilisations 2008-2010 de l'AMT énonce plusieurs projets afin d'améliorer la desserte en transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud :

- **Augmentation de la capacité du Terminus Centre-ville.** La capacité d'accueil des véhicules et des aires pour la clientèle du Terminus Centre-ville est dépassée en période de pointe et les besoins en espaces et en quais additionnels sont importants. L'AMT souhaite créer une nouvelle interface de service en dehors du terminus actuel afin d'accroître la capacité d'accueil au centre-ville pour les véhicules en service dans l'axe de l'autoroute 10 / pont Champlain. En ce sens, un terminus temporaire d'appoint est prévu à court terme. À long terme, un SLR pourrait remplacer les services d'autobus actuels dans cet axe. Le PTI prévoit au cours de 2008 la réalisation d'études préparatoires et le développement préliminaire du concept d'aménagement du terminus d'appoint.
- **Implantation d'une voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain.** Une étude d'avant-projet est prévue relativement à l'implantation d'une voie réservée bidirectionnelle en site propre, entre l'autoroute Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain.

---

<sup>20</sup> Selon l'AMT, la part modale du transport en commun dans les grands corridors métropolitains atteint les 45% pour certains alors que d'autres stagnent à aussi peu que 9%.

- **Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama.** Suite au réaménagement de l'échangeur Taschereau, il s'avère nécessaire de procéder à la relocalisation du terminus actuel à proximité de l'échangeur. De même, le PTI prévoit la réalisation d'études d'opportunité et de faisabilité concernant l'aménagement d'un lien direct entre le nouvel emplacement du terminus et la rue Pelletier.
- **Agrandissement du stationnement Chevrier.** Afin d'accroître la capacité d'accueil du stationnement Chevrier, il est prévu d'ajouter 500 places à l'offre actuelle, ce qui portera le nombre de places de stationnement à 2 500.
- **Train de banlieue Montréal - Chambly - Marieville.** En lien avec l'achalandage de l'autoroute 10 et de la route 112, l'AMT souhaite évaluer l'opportunité d'implanter un train de banlieue reliant les villes de Chambly et de Marieville à Montréal. Le PTI prévoit la réalisation d'une étude de marché et des analyses quant aux travaux d'infrastructures requis.

### 3.2.4 - LA VILLE DE MONTRÉAL

Dans son Plan de transport 2008, adopté le 11 juin 2008, la Ville de Montréal présente le transport en commun comme la « pierre angulaire du développement ». Ainsi, « Montréal considère que le transport en commun devra assurer une part beaucoup plus grande des déplacements ».

De façon particulière, Montréal vise au minimum :

- Une hausse de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012 comme le propose la *Politique québécoise du transport collectif (PQTC)*.
- Une hausse de 26% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021, soit « un effort très ambitieux, similaire à celui des plans de transport de plusieurs grandes villes du monde, telles Paris et Londres ».

Pour apporter une réponse à ces enjeux, Montréal et ses partenaires compte mettre en place un système de transport en commun qui offrira plus de services et des infrastructures mieux adaptées aux usagers de manière à offrir des solutions de rechange compétitives à l'automobile.

La stratégie globale, élaborée conjointement par la STM et la Ville de Montréal, repose notamment sur les éléments suivants :

- Maintenir et améliorer la capacité de transport du métro; le réseau de métro sera ainsi amélioré et prolongé et demeurera la base fondamentale du système en termes de capacité de transport. Il agira comme un levier de développement urbain et de qualité de vie.
- Développer un réseau de tramways moderne qui assurera, en appui au métro, la desserte du Centre de Montréal et de plusieurs axes stratégiques, de même que la revalorisation de l'espace urbain, en particulier dans certains secteurs à grand potentiel de développement économique.
- Développer un réseau complet de système rapide par bus (SRB), permettant à des autobus de se déplacer en site propre.
- Développer un réseau prioritaire pour autobus, comportant des voies réservées et autres mesures préférentielles, pour accroître la performance générale des services de transport en commun pour autobus.

De manière générale, le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal propose d'investir massivement dans le développement de modes alternatifs à l'automobile, soit le transport en commun, le covoiturage,

l'autopartage, la gestion de la demande et les modes actifs tel que marche et vélo. Pour ce faire, le Plan cible 21 chantiers prioritaires à réaliser au cours de la prochaine décennie. Parmi ceux-ci, quatre grands chantiers auront un impact direct sur les déplacements à l'intérieur du territoire d'étude :

- **Planter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération.** Le Plan de transport prévoit le déploiement d'un réseau de tramways qui, initialement, s'étendra sur près de 20 kilomètres. La première ligne visée, complémentaire au réseau de métro et au réseau piétonnier souterrain, formera une boucle qui desservira le Centre des affaires, le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des Spectacles et le Quartier International et modifieront grandement le schéma des déplacements à l'intérieur du Centre de l'agglomération.
- **Réaliser une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.** L'aéroport Montréal-Trudeau représente une des principales portes d'entrée du Canada et, à ce titre, doit bénéficier d'une accessibilité de niveau international. L'offre en transport en commun vers l'aéroport reste très limitée et est tributaire des conditions routières dans l'environnement immédiat de l'aéroport, mais aussi, et surtout, le long des axes autoroutiers qui relient le centre-ville de Montréal à l'aéroport. Cela explique en partie que la part de marché du transport public de l'aéroport (4 %) est inférieure à la moyenne nord-américaine (6 %). Le projet de navette ferroviaire permettra de garantir un temps de parcours de 20 minutes entre le centre-ville et l'aéroport. Selon une première étude d'achalandage réalisée en 2005, il existerait un potentiel de 2,4 millions d'usagers par année pour une telle navette en 2016, sans compter les déplacements des employés.
- **Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure.** Ce chantier se traduit en deux grands projets :
  - **Aménager des voies en site propre dans le corridor Bonaventure.** Il s'agit de renforcer le corridor centre-ville-pont Champlain-Rive-Sud. Un aménagement de type SRB inséré dans le projet de boulevard Bonaventure permettra d'accueillir les autobus métropolitains et de bonifier l'accessibilité de l'Île-des-Soeurs. L'aménagement de la voie en site propre est évalué à 30 millions \$. Cette intervention ne compromet pas l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) centre-ville-Rive-Sud à plus long terme.
  - **Augmenter la capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV) dans l'axe Bonaventure pour les autobus métropolitains.** La croissance du corridor du pont Champlain est présentement limitée par la capacité d'accueil du terminus d'autobus au centre-ville. Il s'agit d'une part d'ajouter de nouveaux quais dans un site adjacent au TCV et d'offrir davantage d'arrêts ailleurs au centre-ville. Par ailleurs, le système SRB proposé permettrait de desservir d'autres destinations sur le territoire montréalais.
- **Mettre en œuvre la Charte du piéton.** La *Charte du piéton*, première réalisation du Plan de transport, a fait l'objet d'une consultation publique en juin et en août 2006 par la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif du conseil municipal de Montréal. Cette charte a confirmé une des grandes orientations du Plan, soit la primauté du piéton dans le système de transport de Montréal, et propose un nouveau partage de la rue pour rendre la marche plus conviviale et sécuritaire. Le déploiement de la *Charte du piéton* au sein des arrondissements et des villes reconstituées comprend trois projets : réaliser les plans d'action; définir et promouvoir les meilleures pratiques; élaborer un guide d'aménagement, incluant les critères d'accessibilité universelle.

Par ailleurs, le Plan de transport souligne l'importance de planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire, particulièrement par un usage plus intensif et plus stratégique du sol par des projets d'infrastructures visant la qualité et l'excellence, permettant d'accroître la qualité des milieux de vie et de rehausser l'image de la ville.

### 3.2.5 - COALITION MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DU TRANSPORT EN COMMUN

La position des intervenants concernés de la région métropolitaine est exprimée depuis 2005 par la Coalition métropolitaine en faveur de la relance du transport en commun dans la région de Montréal. Dans un communiqué émis en mars 2006, la Coalition affirmait « (...) l'urgence d'assurer le développement du transport collectif public sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal pour favoriser le développement économique, assurer la réduction des gaz à effet de serre et améliorer la qualité de vie ainsi que la santé de la population ». Elle réitérait alors considérer comme projets prioritaires la construction du train de banlieue Mascouche-Terrebonne-Repentigny / Montréal, la construction de la navette ferroviaire Montréal-Trudeau / centre-ville, celle du SLR A-10 et celle du prolongement du métro vers Anjou.

### 3.3 - ANALYSE DE BESOINS D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ

L'analyse réalisée par Tecsuit des déplacements inter-rives entre la Rive-Sud et Montréal et, plus particulièrement, les déplacements s'effectuant dans l'axe de l'autoroute A-10 / Centre-ville (Montréal)<sup>21</sup> a mis en évidence le besoin d'un corridor de transport collectif dans l'axe du pont Champlain au moyen des constats suivants :

- **L'importance de la voie réservée pour les fins de déplacements par transport en commun.** La voie réservée du pont Champlain et la ligne Jaune (4) du métro sont les deux principales infrastructures de transport en commun reliant la Rive-Sud et Montréal, assurant respectivement environ 17 000 et 16 000 déplacements en pointe du matin. Sur 24 heures, on dénombre 41 000 déplacements sur la voie réservée, comparativement à un achalandage quotidien de 54 000 déplacements dans l'axe de la ligne Jaune du métro. La voie réservée du pont Champlain et la ligne Jaune du métro assurent quotidiennement plus de 92% des déplacements inter-rives par transport en commun.
- **Les tendances récentes de croissances démographique et économique.** Même si les prévisions démographiques divergent selon les sources quant au rythme prévisible du phénomène d'étalement de la croissance urbaine, il est plus que probable que la demande de déplacements entre la Rive-Sud et Montréal en périodes de pointe augmentera à court et moyen termes étant donné la croissance résidentielle des banlieues et la croissance des pôles d'emploi du centre de l'agglomération, notamment au centre-ville de Montréal.
- **Une mobilité des personnes à la hausse favorisant principalement le mode automobile.** Même si en période de pointe, le transport en commun a une part modale de 26% et 28% des déplacements (AM et PM respectivement, données de 1998), la part modale de l'automobile est prédominante, soit plus de 81% des déplacements inter-rives quotidiens. Soulignons également que le taux d'occupation des véhicules est très faible, soit 1,17 personne par automobile. Le MTQ prévoit une croissance de 25% des déplacements quotidiens entre 2001 et 2016, dans la région métropolitaine de Montréal. Sans intervention ferme pour inverser la tendance, la part modale de l'automobile devrait encore augmenter au détriment du transport en commun.
- **Une croissance importante du camionnage.** La bonne performance de l'économie québécoise au cours de la dernière décennie, la multiplication des points de production, de distribution et de consommation ainsi que d'autres phénomènes comme la livraison « juste à temps » ont fait en sorte que le nombre de déplacements par camions dans la région de Montréal s'est accru fortement. En 1998, on dénombrait quelques 32 000 mouvements quotidiens de camionnage sur les liens inter-rives. Environ 33% de ce trafic avait lieu sur le pont Champlain, représentant 11 700 passages, soit juste un peu moins que le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine (11 800 passages). Entre 1992 et

---

<sup>21</sup> TECSULT inc., Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville (Montréal). Volet Justification – Étude des besoins et étude des solutions, pour l'Agence métropolitaine de transport, mai 2003.



2000, le pont Champlain a connu une croissance annuelle de 11% du nombre de camions comparativement à 3% pour le nombre d'automobiles.

- **Une congestion routière chronique.** Les différents liens routiers entre la Rive-Sud et Montréal sont utilisés à capacité en périodes de pointe du matin et du soir. Tous les ponts entre la Rive-Sud et Montréal ont des ratios débit/capacité (d/c) égaux ou supérieurs à 1 aux périodes de pointe. Dans le cas du pont Champlain ce ratio d/c est de 1,25 dans la direction de la pointe du matin, soit l'un des plus élevés des ponts de la Rive-Sud. En effet, près de 3 250 véhicules tentent d'accéder au pont Champlain en provenance de la route 132 et environ 4 800 véhicules depuis l'autoroute 10, ce qui signifie, durant l'heure de pointe maximale, que près de 8 050 véhicules essaient de traverser le pont Champlain, qui n'offre qu'une capacité de 5 900 véhicules à l'heure.

Tecsult conclut de son étude des besoins que : « Quelle que soit la nature de la croissance de la population et de l'emploi au cours des prochaines années, les différents problèmes relevés (congestion en direction de pointe et en direction inverse, déficiences du système de transport en commun, croissance du camionnage) ne devraient pas s'améliorer à court et moyen termes ». Par conséquent, des objectifs d'intervention dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal sont proposés, à savoir :

- Développer un système de transport qui permette d'accroître l'achalandage du transport en commun (transfert modal), ce qui n'est possible dans les conditions existantes qu'en implantant un système plus attrayant et en offrant une plus grande capacité.
- Assurer la pérennité d'un système de transport en commun efficace, sécuritaire, rapide, confortable et fiable dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, sur toute sa longueur et le rendre attrayant en période hors pointe.
- Contribuer au développement des réseaux de transport non motorisés dont le réseau pédestre.
- Soutenir le développement durable (économique et urbain), en contribuant au développement et à la densification des secteurs situés dans l'aire de desserte de l'axe de transport en commun de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, notamment le sud du centre-ville de Montréal et le secteur de Brossard.
- Contribuer à améliorer la capacité de transport dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, entre autres, pour permettre des mouvements de camionnage efficaces.

### 3.4 - LES ANALYSES COMPARATIVES DE SCÉNARIOS D'INTERVENTION

Considérant les objectifs précités, les responsables des études d'avant-projet ont procédé à une analyse comparative de scénarios d'intervention dans l'axe du pont Champlain. Dix scénarios d'intervention sur l'offre de transport ont été définis et comparés, soit :

- Statu quo.
- Ajout d'une voie réservée pour les autobus sur le pont Clément.
- Voie réservée pour les autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation et sur le pont Clément.
- Nouvelles gares sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire.
- Nouvelle ligne de métro reliant le stationnement Chevrier et la station de métro Lionel-Groulx.
- Nouvelle ligne de SLR avec cinq stations.

- Voie réservée pour les autobus sur l'Estacade et sur le pont Clément.
- Nouveau pont routier entre l'échangeur Taschereau et l'autoroute Bonaventure.
- Prolongement de l'autoroute A-30.
- Voie réservée pour les autobus sur le pont Victoria.

L'analyse comparative des scénarios est effectuée selon une approche multicritères. À cette fin, 28 critères d'évaluation définis : 15 critères associés au transport en commun et 13 critères associés à la collectivité en général. Certains critères sont évalués sur une base quantitative en fonction des résultats des simulations effectuées pour chaque scénario.

D'autres critères ont été utilisés sur une base qualitative à l'aide de notes. Ces notes ont été attribuées par un groupe de professionnels (ingénieurs en transport/circulation, urbanistes, économistes, spécialistes en environnement).

Le poids des critères est réparti à 58% pour ceux associés au transport en commun et à 42% pour ceux associés à la collectivité. En ce qui concerne le transport en commun, ce sont les critères du temps de parcours et du transfert modal qui présentent le poids le plus important, avec 6% chacun. Dans le cas des critères associés à la collectivité, c'est le critère du coût qui se démarque avec 6% du poids total.

## TABLEAU 7

Critères d'évaluation des scénarios d'intervention

Critères associés au transport en commun	Critères associés à la collectivité
Temps de déplacement, TC, en pointe	Émission de polluants atmosphériques
Temps de parcours, TC, hors pointe	Incidences sonores et vibrations
Achalandage, TC, sens de la pointe	Soutien au développement de Montréal et la Rive-Sud
Achalandage, TC, sens inverse de la pointe	Incidences sur les liens cyclables et piétonniers
Convivialité du système	Incidences visuelles
Nombre de correspondances	Acceptabilité sociale
Sécurité des usagers	Cohérence avec la planification des transports métropolitains
Sentiment de sécurité	Coûts d'immobilisations
Variabilité du service	Temps de déplacement auto, pointe, pont Champlain
Fiabilité	Temps de parcours auto, sens inverse de la pointe
Accessibilité et intégration des réseaux	Sécurité routière
Transferts modaux	Temps de déplacement auto, autres axes
Pérennité TC	Déplacements camionnage
Capacité TC	
Opérations du transport en commun	

L'analyse comparative des scénarios démontre que :

- Le statu quo est l'une des moins bonnes options considérées. Les problématiques d'exploitation du terminus centre-ville et de ses approches, de même que la fiabilité de la voie réservée sur le pont Champlain ne permettent pas d'assurer la pérennité du transport en commun ni d'accroître l'achalandage de manière substantielle dans cet axe. De plus, les limites actuelles d'opération dans cet axe causent des ennuis aux opérateurs des services d'autobus. D'ailleurs, l'AMT, à la demande des opérateurs, continue de mettre en place des mesures d'amélioration dans ce corridor avec cependant un succès limité.
- La solution SLR est la meilleure option selon l'ensemble des critères de comparaison; elle est cependant l'une des plus coûteuses.

- Le développement d'une solution autobus via l'Estacade est la seconde meilleure option. Elle est cependant désavantagée sur le plan des impacts sur la qualité de l'air et sur sa capacité de développement à moyen et long terme.

Compte tenu du résultat du scénario Voie réservée pour les autobus sur l'Estacade, cette option a été étudiée plus en profondeur. Les analyses ont permis de mieux définir son coût d'implantation et ses limites d'exploitation. À l'horizon 2016, l'achalandage potentiel de ce scénario est estimé à 25 270 déplacements en période de pointe du matin, comparativement à 17 000 pour la situation actuelle. Or, les principales contraintes d'exploitation de la voie réservée aux autobus sur l'Estacade résident dans sa capacité limitée à recevoir des autobus additionnels au terminus centre-ville et sur le réseau routier municipal limitrophe à cette station terminale. Les possibilités de croissance nécessiteraient des modifications au réseau routier et l'allègement du nombre de circuits se rendant au terminus centre-ville, déjà utilisé à capacité. Ces avenues auraient pour impact d'étendre les opérations du terminus au centre-ville. Le coût de l'option autobus via l'Estacade approche les 300 millions \$ (à ± 50%, dollars de 2003) pour l'aménagement d'une voie réservée unidirectionnelle, et ne permet pas d'atteindre les niveaux d'achalandage, la capacité de service et la fiabilité d'un SLR.

L'AMT en conclut que « L'option autobus via l'Estacade pourrait être considérée comme une solution intérimaire entre le statu quo et l'implantation d'un SLR ».

Parmi les scénarios évalués, c'est donc celui d'une nouvelle ligne de SLR qui obtient la meilleure note pour la majorité des critères liés au transport en commun et à la collectivité. Ce scénario se classe premier avec une évaluation globale de 86%. Les avantages du scénario SLR sur les autres sont importants. Ce scénario est celui qui génère le plus grand achalandage dans les deux directions et qui favorise le transfert modal le plus important. Le système est opérationnel toute la journée, et offre une fiabilité et une régularité optimales. Il est, du point de vue des réseaux de transport, un scénario structurant : la grande capacité du scénario SLR assure à long terme l'efficacité et la pérennité du système. Ce système de transport est également reconnu comme structurant au point de vue du développement urbain à Montréal et sur la Rive-Sud. Pour ce qui est des objectifs de réduction des émissions des polluants atmosphériques, dont les gaz à effet de serre, le scénario SLR est la meilleure alternative.

Cela dit, **l'analyse réalisée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud lui permet de conclure que la pertinence de l'implantation d'une solution de transport de type SLR dans cet axe est notamment subordonnée à la densification résidentielle de Brossard.** La Commission conclut à l'intérêt de concevoir dès à présent les prochains ouvrages d'art en fonction de permettre la réalisation du projet à long terme. Voici l'extrait le plus éloquent du rapport de la Commission à cet égard :

« L'amélioration de la desserte transport en commun requiert, de façon prioritaire, l'aménagement de voies réservées, dans les deux sens, des stationnements incitatifs de la Rive-Sud jusqu'au terminus du centre-ville. Le choix de l'équipement roulant (autobus ou SLR) apparaît secondaire quant à la performance de ce lien. Un mode lourd, tel un SLR, convient pour les services de navettes mais rend difficile la mise en place d'une desserte ramifiée sur Montréal comme sur la Rive-Sud. Les simulations de la Commission identifient bien que les clientèles qui seraient touchées par le SLR ou par l'autobus sont différentes. Dans les faits, le SLR ne circule pas plus vite que les autobus, en plus d'exiger de ses usagers une correspondance supplémentaire (marche et attente). Plus de gens accéderaient au SLR en automobile car c'est plus rapide que de le faire en autobus. Il en résulterait une motorisation plus importante de la population qui utilise le transport en commun, ce qui n'est en général pas considéré comme étant un bon présage pour l'avenir du transport en commun à long terme. L'effet global sur l'achalandage à l'horizon 2021, de l'un par rapport à l'autre, n'est pas un critère de sélection prépondérant. En d'autres termes, par les analyses qu'elle a fait exécuter, la Commission ne peut justifier, dans le court terme, l'investissement substantiel qu'implique l'aménagement d'un SLR par rapport au recours à un service assuré par des autobus qui circuleraient en voies propres, du moins pour le lien

interrives et sur l'île de Montréal. D'autre part, la Commission est informée que l'AMT a développé ses propres scénarios de croissance de l'achalandage du transport en commun dans le corridor Champlain. Selon l'information reçue, les hypothèses de travail de l'Agence laissent prévoir une augmentation très importante de la clientèle potentielle d'un service SLR en périphérie du terminus Chevrier. Sans pouvoir se prononcer sur les fondements de tels scénarios, il faut néanmoins confirmer qu'un changement significatif du développement de l'arrondissement Brossard aurait pour conséquence une modification du profil de la clientèle du transport en commun dans cet axe. Une densité accrue du parc résidentiel en tête de ligne d'un éventuel SLR en favoriserait les avantages par rapport à l'autobus et confirmerait l'opportunité d'envisager sa mise en service. En regard toutefois de l'espace de temps considérable nécessaire pour atteindre la restructuration urbaine requise, la Commission recommande de procéder par étapes, tout en maintenant une flexibilité appropriée dans le long terme. Il s'agit donc de reconnaître l'utilité de l'autobus dans sa conjoncture actuelle, tout en aménageant les ouvrages d'art de manière à pouvoir être convertis, le cas échéant, pour recevoir un équipement roulant d'une autre technologie.<sup>22</sup> »

### 3.4.1 - LE PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN<sup>23</sup>

Amorcée comme projet-pilote en 1978, la voie réservée à contre sens sur le pont Champlain a fait l'objet d'améliorations successives (prolongement des voies réservées jusqu'au stationnement Chevrier; agrandissement et implantation de terminus et de stationnements incitatifs, etc.). Ces mesures visaient à accroître l'offre de transport, à résoudre des problèmes spécifiques d'opération et à améliorer la qualité du service aux usagers du transport en commun. Or, malgré toutes les bonifications apportées au système, plusieurs problèmes importants persistent, ce qui affecte les opérations des transporteurs et la capacité de croissance de l'achalandage sur l'axe du pont Champlain: saturation du terminus centre-ville; congestion routière affectant la régularité et la fiabilité du service d'autobus; fermeture épisodique de la voie réservée; sécurité déficiente.

En 2001, le gouvernement fédéral, par le biais de Développement économique Canada (DEC) et de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL), ainsi que le gouvernement du Québec, par le biais du MTQ, convenaient de donner suite à la conclusion des études d'opportunité et de faisabilité réalisées en 1999-2000 et de financer conjointement, à parts égales, pour un montant de 14 millions \$, la réalisation d'une étude d'avant-projet pour un SLR dans l'axe de l'autoroute A-10, jusqu'au centre-ville de Montréal.

L'objectif principal des études d'avant-projet était d'évaluer et d'élaborer une solution durable au problème de congestion dans l'axe du pont Champlain, à partir du concept d'un SLR. Le projet ici présenté sommairement, soit celui qui motive la réalisation de la présente étude, est le résultat de cet important effort de planification et de conception.

Les critères de performance recherchés pour le projet sont les suivants :

- Un service attrayant opérant à une vitesse commerciale élevée (plus de 50 km/h) et à une vitesse de pointe élevée (100 km/h).
- Une intrusion limitée sur le milieu urbain et des impacts maîtrisés sur les milieux naturel et humain.
- Une cadence de service élevée (moins de 3 minutes en heure de pointe).
- Une capacité de transport importante (plus de 14 000 clients par heure par direction à l'ouverture, avec la possibilité d'augmenter cette capacité à plus de 19 500 clients par heure, par direction).
- Un temps de correspondance minimal aux stations pour les clients provenant des autobus.

---

<sup>22</sup> Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud, rapport présenté au ministre des Transports et de la Sécurité publique, janvier 2003, page XIV.

<sup>23</sup> Les informations colligées au sein de la présente section sont tirées du Rapport synthèse, Études d'avant-projet d'un système léger sur rail (SLR), L'Axe de l'autoroute 10 / Centre-ville de Montréal, document publié par l'AMT, Maître-d'oeuvre, février 2007.

- Une accessibilité optimale grâce à des stationnements incitatifs, de nombreuses lignes de rabattement d'autobus, des zones aménagées pour les taxis et le dépose-minute et des voies d'accès pour piétons et vélos.
- Un niveau de disponibilité et de fiabilité élevé, quelles que soient les conditions climatiques.
- Un service régulier toute la journée.
- Un niveau de confort supérieur (accès facile, chauffage et climatisation dans les voitures, moins de bruits, de vibrations et de secousses).
- Un niveau de sécurité supérieur, grâce à des rails de guidage, à un site exclusif, à des systèmes automatiques d'exploitation et à des protections anti-collision.
- Des équipements conviviaux et fonctionnels conçus pour renforcer le sentiment de sécurité et de convivialité des clients (éclairage naturel maximisé, systèmes d'information avancés, panneaux d'orientation sans ambiguïté, etc.).
- Une esthétique soignée (matériaux et couleurs agréables, grandes surfaces vitrées, etc.).

Le choix du tracé et la localisation des stations sont le fruit d'un exercice de comparaison de multiples variantes pour l'ensemble des secteurs traversés par le SLR, à l'exception du tronçon où le SLR s'insère entre les deux voies de l'autoroute A-10. La performance de chacune des variantes a été comparée pour chacun des secteurs traversés. Les résultats ont été présentés et discutés avec les représentants techniques des municipalités et des opérateurs de transport en commun concernés. Cette analyse comparative a guidé le choix du tracé. Il est important de noter toutefois que le tracé proposé n'est pas définitif et en ce sens, il demeure encore une hypothèse de desserte.

L'emprise du SLR est en site exclusif, c'est-à-dire réservé au seul usage du SLR, et offrant une protection contre les intrusions longitudinale et transversale par d'autres types de véhicules ou des piétons. Cette caractéristique de l'emprise a une grande influence sur l'implantation du tracé, qui élimine tout croisement à niveau. Le tracé du SLR relie la gare Centrale, au centre-ville de Montréal, au stationnement incitatif Chevrier, situé au nord-ouest de l'intersection des autoroutes A-10 et A-30. Ce tracé dessert cinq stations, soit les terminus Centre-ville et Chevrier, et les stations intermédiaires Multimédia, Île-des-Sœurs et Panama (Figure 6).

La longueur du tracé retenu entre le centre des quais des terminus Centre-ville et Chevrier est de 12,86 km. Il débute à la gare Centrale et longe, en aérien, l'emprise du Canadien National (CN) du côté de la rue University entre la place Bonaventure et la centrale thermique CCUM. Puis, le tracé s'écarte de l'emprise du CN et va rejoindre l'autoroute Bonaventure dans le secteur de la rue de la Commune. Le tracé longe par la suite l'autoroute Bonaventure en aérien jusqu'après l'emprise ferroviaire du CN qui donne accès au port de Montréal. Le tracé s'éloigne ensuite de l'autoroute Bonaventure et va rejoindre le Technoparc en passant par-dessus le réseau ferroviaire qui est à l'extrémité du pont Victoria.

Dans le Technoparc, le tracé est implanté au sol, le long de l'emprise d'Hydro-Québec, puis, après avoir contourné par le sud les studios MEL'S, s'élève pour passer par-dessus le réseau routier et le bras du fleuve Saint-Laurent et aller rejoindre la pointe nord de l'île des Sœurs. Le tracé passe alors sous le pont Champlain en bordure du fleuve Saint-Laurent, emprunte l'Estacade, enjambe la Voie maritime, le petit bassin de La Prairie, la route 132 et ses bretelles, puis va s'insérer, au sol, dans la bande médiane de l'autoroute A-10. Il y reste sur une distance de quelque 3,3 km puis en ressort en passant sous la chaussée direction Ouest de l'autoroute A-10, en empruntant le tunnel qui est actuellement utilisé par les autobus. De-là, le tracé passe en diagonale sous le boulevard Lapinière et l'emprise ferroviaire qu'il longe par la suite sur quelque 270 m avant de rejoindre le terminus Chevrier.

Ce tracé initial pourrait être prolongé à ses extrémités. Au centre-ville de Montréal, il pourrait rejoindre la ligne Verte (1) du métro. À partir du terminus Centre-ville, il se prolongerait en tunnel depuis la rue Cathcart jusqu'au boulevard de Maisonneuve, en bifurquant vers la rue University pour passer sous le Complexe Les Ailes de la mode et rejoindre la station de métro McGill. La nouvelle station se situerait sous ce complexe. L'extrémité de la station du SLR serait à l'extrémité ouest de la station de métro McGill, à environ 5 m sous le niveau des voies du métro. À partir du terminus Chevrier, il est aussi possible de prolonger les voies du SLR vers le nord-est pour les raccorder à un futur SLR urbain. La voie d'accès au complexe garage-ateliers deviendrait alors une des voies principales du SLR. À partir du boulevard Grande-Allée, le prolongement pourrait se faire en longeant l'emprise du CN ou en longeant le boulevard Grande-Allée, vers l'autoroute A-30.

## FIGURE 6

Tracé du projet de Système léger sur rail, recommandation AMT



Source : AMT, 2007

## 4 - SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS RÉGIONALES DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT

---

Le plan 3 présente la synthèse des orientations régionales de transport et d'aménagement. Elle vise à illustrer de manière conceptuelle les grandes intentions des organismes régionaux et métropolitains. Pour ce faire, les documents suivants ont été consultés : le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil, le Programme triennal d'immobilisations 2008-2010 de l'Agence Métropolitaine de Transport et le Plan de transport de la Ville de Montréal.

Les pôles ont été classés en quatre catégories en fonction de leur aire d'influence, de leur rayonnement et de leur attractivité :

- **Pôle de l'agglomération** : Ce pôle correspond au centre-ville de Montréal et regroupe le centre des affaires, le Vieux-Montréal et le secteur du Havre. Il s'agit d'un centre multifonctionnel métropolitain et ce, en raison de son rayonnement, de la diversité et de l'importance des activités qui s'y concentrent.
- **Centres structurants d'intérêt métropolitain, centre structurant d'intérêt métropolitain en émergence, zone aéroportuaire** : Trois centres multifonctionnels établis de portée métropolitaine peuvent être distingués. Il s'agit des pôles « Plateau Mont-Royal », « Brossard » et « Place Charles-Le Moyne / Place Longueuil ». Deux centres multifonctionnels en émergence se démarquent également, soit les pôles « Dix30 » et « Promenades Saint-Bruno ». À ceux-ci s'ajoutent le pôle de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL). Ces six pôles, qui englobent des équipements à rayonnement métropolitain, sont desservis par des équipements de transport collectif majeurs ou appelés à l'être et bénéficient d'un rayonnement régional.
- **Centre multifonctionnel de plus de 10 000 déplacements par jour** : Deux autres centres multifonctionnels ont été illustrés, soit « Verdun » et « Chemin Chambly / Roland-Therrien ». Ces centres jouent un rôle moins structurant que ceux d'intérêt métropolitain et en ce sens, ont un rayonnement plus faible. Ils génèrent toutefois un nombre élevé de déplacements et regroupent plusieurs équipements publics, institutionnels et récréatifs.
- **Pôle institutionnel structurant** : Le pôle de l'hôpital Charles-LeMoyne constitue un pôle institutionnel structurant à l'échelle de l'Agglomération de Longueuil. En effet, celle-ci a identifié ce pôle pour l'accueil d'équipements institutionnels régionaux et supra-régionaux, en lien avec le rôle de ville-centre joué par l'Agglomération au sein de la sous-région Rive-Sud. Ce pôle n'apparaît toutefois pas au PSMAD de la CMM et en ce sens, est considéré comme ayant un rayonnement plus faible que celui des autres centres multifonctionnels.

Le pôle de l'agglomération et les centres structurants d'intérêt métropolitain « Brossard » et « Place Charles-LeMoyne – Place Longueuil » sont compris à l'intérieur du centre de l'agglomération. Représenté de façon conceptuelle et englobant les secteurs centraux de Montréal, Longueuil et Laval, le pôle de l'agglomération constitue le secteur où est concentré une part importante de la population, des emplois et des déplacements à l'échelle métropolitaine.

Aux pôles s'ajoutent le réseau de transport routier et collectif actuel et projeté, qui est le suivant :

- **Réseau de transport structurant existant et projeté** : Les grandes infrastructures de transport (autoroutes 10, 15, 20, 30, 720 et routes 132 et 134) ont été identifiées, de même que le tracé prévu de l'autoroute Bonaventure suite à son réaménagement.
- **Ligne de métro existante et à l'étude** : Le tracé des lignes de métro qui traversent le territoire élargi a été repris sur ce plan (Honoré-Beaugrand / Angrignon, Berri-UQÀM / Longueuil – Université-de-Sherbrooke et Montmorency / Côte-Vertu). De plus, le PSMAD de la CMM et le Schéma de

l'Agglomération de Longueuil identifie comme projet de transport le prolongement de la ligne Berri-UQAM / Longueuil – Université-de-Sherbrooke dans l'axe des rues Saint-Charles et de Gentilly, jusqu'au boulevard Roland-Therrien.

- **Train de banlieue existant** : Les lignes de train de banlieue Montréal – Mont-Saint-Hilaire, Montréal – Dorion-Rigaud, Montréal – Deux-Montagnes, Montréal – Blainville – Saint-Jérôme et Montréal – Delson – Candiac, qui ont toutes comme terminus la gare centrale ou la gare Lucien-L'Allier, ont été identifiées sur ce plan.
- **SLR à l'étude** : le tracé de l'axe de SLR pour lequel des études d'avant-projet ont été réalisées par l'AMT a été repris. Situé dans l'axe de l'autoroute 10, celui-ci reliera la gare centrale, au centre-ville de Montréal, au stationnement incitatif Chevrier, à Brossard.
- **Axe de transport collectif à l'étude** : le Schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil identifie deux axes de transport en site propre projetés : Taschereau / Jacques-Cartier / de Mortagne et Lepage / Moïse-Vincent et Roland-Therrien. Le premier traversera le territoire de Longueuil et effectuera le lien avec les villes de La Prairie et de Boucherville dans l'axe Nord-Sud en passant par le terminus Panama et par le stationnement de Mortagne. Le second reliera la ligne de métro projetée au terminus Chevrier et desservira notamment la zone aéroportuaire de Longueuil.

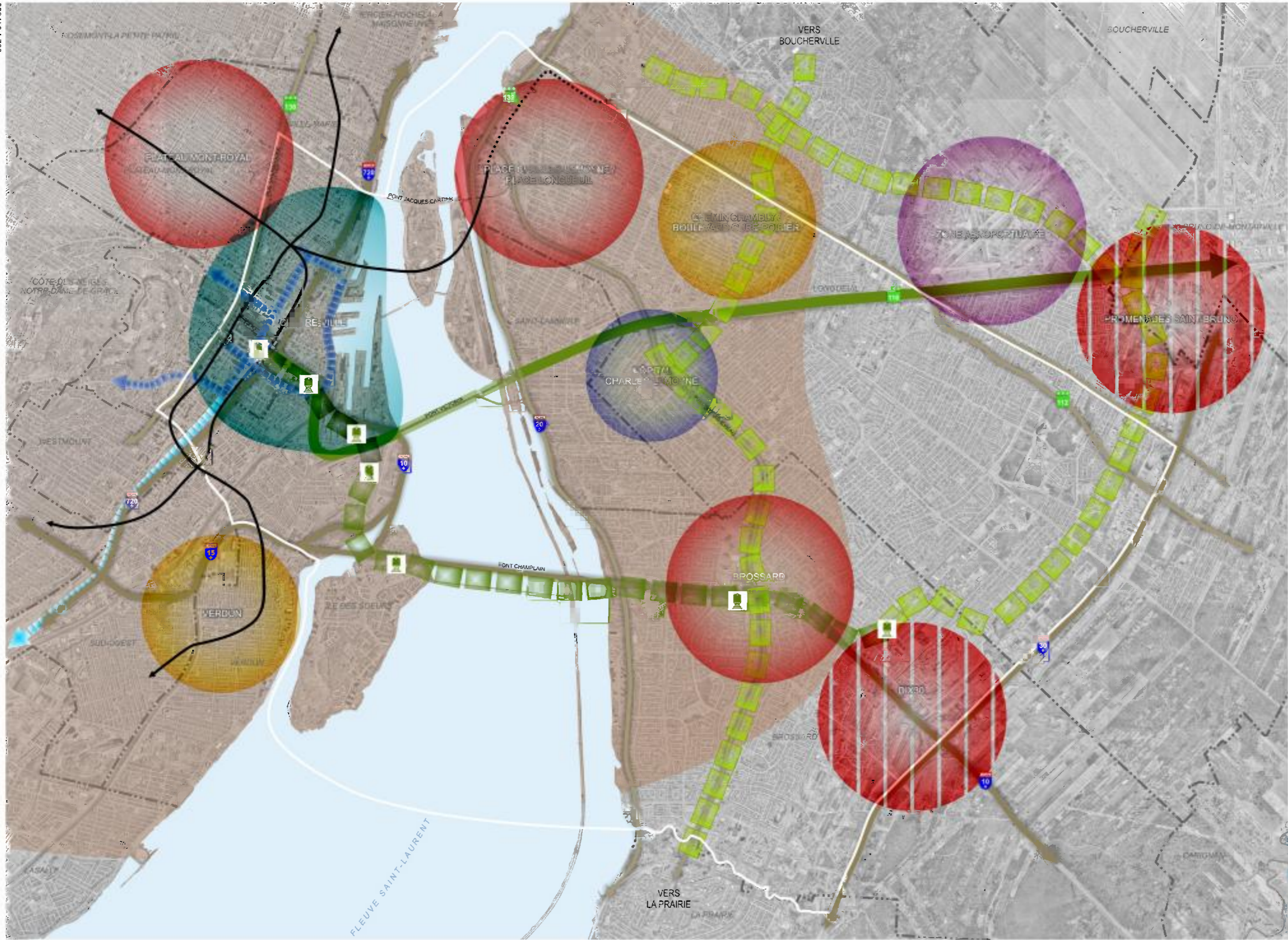
Il est à noter qu'un projet de ligne de train de banlieue vers la Rive-Sud est présentement à l'étude. Ce projet est envisagé à titre de mesure de mitigation en cas de travaux de déplacement de l'autoroute Bonaventure. Au plan ferroviaire, deux scénarios sont sur la table pour accroître l'offre :

- **Scénario 1** : Accroissement de la capacité de service sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Cet accroissement de l'offre serait possible par l'ajout d'une rame et par l'acquisition de nouvelles voitures passagères à deux étages. L'offre de service pourrait accommoder 6 000 déplacements et l'horizon de déploiement serait 2010-2012.
- **Scénario 2** : Mise en place d'un nouveau service en partance de Chambly. Ce scénario nécessiterait des investissements majeurs de l'ordre de 50 à 100 millions pour la réfection des infrastructures ferroviaires et des systèmes d'exploitation. Il s'agit donc d'un scénario plus coûteux que le premier.

Le choix du scénario doit se faire dans un contexte de pérennité des investissements. Aucune décision n'a été prise à l'heure actuelle par l'AMT. En ce sens, il a été choisi de ne pas représenter ces deux scénarios sur le plan synthèse. À la lecture du plan, il est possible d'établir plusieurs constats. Plusieurs pôles à rayonnement variable se retrouvent à l'intérieur du territoire élargi. Ceux-ci viennent structurer le territoire et s'articulent autour du pôle de l'agglomération. De nombreux liens de transport majeurs existent à l'heure actuelle entre la Rive-Sud et Montréal. Ceux-ci sont appelés à être renforcés, principalement par l'implantation d'un SLR ou d'un autre système à haut débit dans l'axe du pont Champlain. À l'opposé, les liens de transport actuels demeurent limités entre les différents pôles situés sur la Rive-Sud. Les documents de planification régionale prévoient la création d'un lien de transport collectif structurant afin de relier les pôles de Chevrier, de la ZAL et de la Place Charles-LeMoyne. Un autre lien est prévu entre La Prairie et Boucherville via le pôle Panama.

Toutefois, bien que l'étude de mise en valeur du boulevard Taschereau, complétée en 1998 et intégrée à même le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil, préconise l'implantation sur l'artère d'une voie réservée bidirectionnelle pouvant également être utilisée par un système à capacité intermédiaire de type SLR, **aucun lien de transport collectif n'est prévu au plan illustrant les corridors de transports collectifs actuels et projetés afin de relier directement les pôles Panama et Place Charles-LeMoyne via le boulevard Taschereau, et aucune mesure n'est prévue en ce sens au plan d'action.** Celui-ci propose plutôt d'étudier l'opportunité d'un corridor en site propre aux autobus dans un axe formé par la continuité des boulevards Taschereau, Jacques-Cartier et de Mortagne, et qui relierait les secteurs de Brossard et de Boucherville.





ETUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCE DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

- TERRITOIRE ÉLARGI
- CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION
- PÔLE D'AGGLOMÉRATION
- CENTRE STRUCTURANT D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN
- CENTRE STRUCTURANT D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN EN EMERGENCE
- ZONE AÉROPORTUAIRE DE LONGUEUIL
- CENTRE MULTIFONCTIONNEL DE PLUS DE 10 000 DÉPLACEMENTS PAR JOUR
- PÔLE INSTITUTIONNEL STRUCTURANT

- RESEAU DE TRANSPORT ROUTIER ET COLLECTIF
- AUTOROUTE
  - AUTRE AXE DE TRANSPORT ROUTIER
  - LIGNE DE MÉTRO EXISTANTE
  - LIGNE DE MÉTRO À L'ÉTUDE
  - TRAIN DE BANLIEUE EXISTANT
  - S.L.R. À L'ÉTUDE
  - AXE DE TRANSPORT COLLECTIF À HAUT DÉBIT À L'ÉTUDE
  - PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE L'AÉROPORT TRUDEAU ET LE CENTRE-VILLE
  - LIGNE DE TRAMWAY POTENTIELLE

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS RÉGIONALES ET MÉTROPOLITAINES DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT

## 5 - LES MOUVEMENTS DE FOND EN MATIÈRE D'HABITATION, DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

---

Nous souhaitons ici résumer l'information analytique disponible permettant d'appréhender les grands phénomènes structurants en matière d'organisation spatiale globale du territoire élargi dans l'horizon de l'étude.

Deux objets d'analyse nous semblent particulièrement d'intérêt :

- Les tendances sociodémographiques et leurs impacts possibles sur la demande résidentielle et, par-delà, sur la forme urbaine.
- Les tendances affectant l'évolution de l'offre commerciale et leurs impacts sur l'utilisation commerciale globale du sol.
- Les tendances affectant l'évolution de la consommation d'espaces industriels à l'échelle métropolitaine.

### 5.1 - ÉVOLUTION SOCIODÉMOGRAPHIQUE DE LA MÉTROPOLE ET IMPACT SUR L'HABITAT

Divers facteurs liés à l'évolution de la composition sociodémographiques de la population métropolitaine semblent offrir des opportunités réelles de mettre en oeuvre des politiques d'aménagement du territoire plus « durables ».

Selon l'Institut de la Statistique du Québec, près de 350 000 nouveaux ménages s'ajouteront sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal entre 2001 et 2021, soit une moyenne de 17 500 nouveaux ménages par année<sup>24</sup>. Cette croissance du nombre de ménages conditionnera l'évolution du marché immobilier **selon la croissance relative des groupes d'âge et selon les caractéristiques en cours de mutation des ménages.**

Concernant la croissance des ménages selon les groupes d'âge, les tendances s'exercent de la façon suivante :

- **Croissance des 15-25 ans.** Selon l'Institut de la Statistique du Québec, la population de ce groupe d'âge augmentera de 10% entre 2002 et 2011, ce qui accentue les besoins pour les logements locatifs.
- **Régression des 25-40 ans.** La population de ce groupe d'âge est en régression depuis 1990 dans la région métropolitaine de recensement de Montréal et cette situation devrait se prolonger jusqu'en 2016, passant de 878 000 en 1996 à 748 000 en 2012. Conséquemment, le marché secondaire des maisons pour premiers acheteurs devrait répondre entièrement aux besoins de ce groupe d'âge d'ici quelques années.
- **Croissance relative des 40-70 ans sans enfants.** Selon l'ISQ, les ménages de 40 ans et plus avec enfants diminuent en valeur relative depuis 2005 tandis que les ménages dont les enfants ont quitté la maison connaîtront une croissance fulgurante au cours des prochaines années. Même s'ils bénéficient de plus de capital que les autres catégories d'acheteurs, les ménages de ce groupe d'âge, une fois sans enfants, sont plus enclins à acquérir une habitation en copropriété.

---

<sup>24</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, tableau 5 – Évolution des ménages 1981-2021*, mars 2005.

- **Forte croissance des 75 ans et plus.** Le groupe des aînés (75 ans et plus) connaîtra une très forte croissance au cours des prochaines années. Les personnes de ce groupe ont tendance à s'installer dans des résidences pour personnes âgées, avec services.

Quant aux caractéristiques de la mutation en cours des ménages, on relève les phénomènes suivants :

- **Vieillesse de la population et réduction de la population active à moyen terme.** Les tendances démographiques actuelles démontrent un vieillissement marqué de la population, qui se poursuivra au cours des prochaines décennies. Une diminution de la population active est également prévue au cours des prochaines années en raison du départ à la retraite des « baby-boomers ». Cette catégorie de travailleurs, qui forme une part importante de la population active, ne pourra être totalement remplacée par l'arrivée de nouveaux travailleurs.
- **Autonomie financière croissante des femmes, diminution de la natalité et éclatement de la famille traditionnelle.** Ces phénomènes combinés ont mené à un isolement de plus en plus grand des individus, contribuant à la diminution de la taille moyenne des ménages et à la formation de plus en plus nombreuse de ménages d'une seule personne. La plupart des analystes estiment que la tendance à la diminution du nombre de personnes par ménage devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies. En 2020, la famille traditionnelle, comprenant deux adultes et un ou des enfants, ne représentera plus qu'un ménage sur cinq.

Ces facteurs devraient avoir des effets tangibles sur :

- **La localisation du développement résidentiel.** L'augmentation anticipée des ménages composés de personnes seules et de couples sans enfant devrait favoriser un resserrement du développement résidentiel vers le centre de l'agglomération puisque ces types de ménages favorisent majoritairement le mode de vie urbain. La congestion récurrente du réseau autoroutier et des ponts pourrait également contribuer à ce resserrement. Cette tendance est déjà perceptible depuis plusieurs années. Ainsi, les parts de marché de l'île de Montréal ont connu une hausse quasi constante entre 1996 et 2001, passant de 22% à 30% des mises en chantier de la région métropolitaine de recensement de Montréal. À noter également que dans la période récente, les plus faibles taux d'inoccupation des logements locatifs et les plus fortes hausses de prix des maisons et des copropriétés ont été observés sur l'île de Montréal. Les milieux bien desservis en transport collectif pourraient également profiter de ces changements structurels. Déjà, il est possible de percevoir une certaine effervescence résidentielle le long de certains corridors de train de banlieue et autour des stations de métro de Laval. À titre d'exemple, l'ouverture de la ligne de train Montréal-Mont-Saint-Hilaire a entraîné une forte croissance des mises en chantier dans les municipalités de Saint-Basile-le-Grand et Mont-Saint-Hilaire<sup>25</sup>.
- **Les types d'habitations en demande.** L'augmentation prévue du nombre de ménages sans enfant entraînera une modification dans la préférence des types de logements. Par ailleurs, la croissance des ménages composés de personnes retraitées ou pré-retraitées favorisera le développement de vastes complexes et de tours disposant d'une gamme élaborée de services pour les résidents. Les résultats d'un sondage commandé par la SHQ en 2007 à Léger Marketing permet notamment de constater que « (...) nous voyons émerger un intérêt nouveau pour des logements mieux adaptés aux personnes âgées ainsi qu'une préoccupation accrue pour la sécurité ».<sup>26</sup> Déjà, on peut observer que la part de marché des maisons unifamiliales isolées, jumelées et en rangée est en baisse constante depuis 1994 au profit des habitations multifamiliales. Dans la région métropolitaine de recensement de Montréal, les habitations multifamiliales ont vu leur part des mises en chantiers progresser de manière constante, passant de 29% en 1994 à 50% en 2003.<sup>27</sup> Les résidences unifamiliales répondront avant tout à un marché de deuxième et de troisième acheteurs puisque le marché

---

<sup>25</sup> Jules Hurtubise, *Devenir de la construction résidentielle dans la RMR*, janvier 2004

<sup>26</sup> Léger Marketing, *Valeurs et tendances en habitation au Québec, Faints saillants*, Sondage réalisé pour la Société d'habitation du Québec. Septembre 2007

<sup>27</sup> Idem

secondaire des maisons pour premiers acheteurs devrait bientôt répondre entièrement à la demande des nouveaux ménages. Conséquemment, la diminution de la part des résidences unifamiliales isolées devrait favoriser une hausse globale de la densité résidentielle. Ainsi, le centre comme les banlieues devront développer de nouvelles approches pour répondre aux besoins et aux valeurs des ménages non-familiaux.

## 5.2 - ÉVOLUTION DE LA FONCTION COMMERCIALE<sup>28</sup>

### 5.2.1 - LES TENDANCES

En ce qui concerne la demande, trois principaux facteurs socioéconomiques sont à l'œuvre dans la mise en place des nouveaux courants commerciaux en ce début de 21<sup>e</sup> siècle :

- **Une croissance démographique anémique.** Dans la région montréalaise comme ailleurs au Québec ou au Canada, la croissance démographique s'essouffle et a des conséquences directes et incontournables sur l'évolution de la demande. Alors qu'entre 1951 et 1961, l'accroissement démographique quinquennal se situait autour de 14% au Québec, il n'excède pas 3% depuis 1991. Dans la région montréalaise, la population est passée de 2,8 millions à 3,3 millions entre 1981 et 2001, une croissance globale de 18%. En 2021, le niveau projeté de la population devrait se situer autour de 3,7 millions soit une croissance de 10% répartie sur vingt ans. Ce plafonnement démographique est encore plus manifeste sur l'île de Montréal qui a perdu 7% de ses effectifs au profit des banlieues entre 1971 et 2001.
- **Le vieillissement de la population et l'évolution de la cohorte des « baby-boomers ».** Le vieillissement de la population est également une tendance claire dans la plupart des sociétés occidentales et le Québec ne fait pas exception. À preuve, alors qu'on recensait 63 personnes âgées (65 ans et plus) pour chaque tranche de 100 enfants de 14 ans ou moins en 1996, ce rapport s'établit aujourd'hui à 75.<sup>29</sup> Mais, bien que le phénomène du vieillissement ait une incidence incontestable sur les besoins et les ressources des ménages, c'est l'évolution de la cohorte des « baby-boomers » et leur arrivée à la retraite qui aura les conséquences les plus déterminantes. Cette génération a fait naître et supporté les grands centres commerciaux de banlieue et représente, encore aujourd'hui, la clientèle centrale des magasins à rayons qui ont assumé le rôle de locomotive pour la plupart de ces centres.
- **Le maintien du pouvoir d'achat.** Au Québec, le pouvoir d'achat est stable depuis les vingt dernières années. En dollars constants (1998), le revenu disponible des familles est passé de 41 830 \$ à 43 082 \$ entre 1986 et 1998, une augmentation relative de quelque 3%. Pour les personnes seules, le revenu disponible aura augmenté de 5% durant la même période.

Les tendances socio-économiques et l'évolution des comportements d'achat se répercutent nécessairement sur les actions et les performances des commerçants. L'évolution des facteurs socio-économiques, les tendances en matière de comportements d'achat et l'environnement de plus en plus concurrentiel sont autant d'éléments qui convergent vers deux concepts clés : prix et commodité.

Les consommateurs, qui vieillissent et qui gagnent en prudence sur le plan de la consommation, rechercheront forcément les formules commerciales qui pourront leur offrir les meilleurs prix sans nécessairement sacrifier la qualité. Ainsi, pour certains types d'achats récurrents, ils rechercheront les magasins qui peuvent leur permettre d'économiser du temps et des déplacements. En même temps, il s'agit pour beaucoup de consommateurs hyperinformés et expérimentés, relativement actifs et jouissant de temps libres importants, qui recherchent des biens spécialisés et de qualité.

---

<sup>28</sup> Condensé revu et corrigé de : Géocom, *Développement commercial*, texte de travail produit pour le compte de la Communauté métropolitaine de Montréal, septembre 2003, 60 pages et annexes

<sup>29</sup> Source : Institut de la Statistique du Québec.

Ainsi, résultat des tendances sociodémographiques en cours, trois grands phénomènes se combinent dans la mutation actuelle de l'offre commerciale de la région métropolitaine :

- **Domination de quelques grandes chaînes.** À l'heure actuelle, la scène québécoise du commerce de détail est gouvernée par quelques grandes chaînes canadiennes ou américaines, qui entraînent le reste de l'industrie dans leur sillage. Il s'agit notamment de : Wal-Mart; Loblaws; Canadian Tire; Costco; Home Depot; Rona.
- **Déclin des magasins à rayons.** Partout en Amérique du Nord, les ventes des magasins à rayons qui ont fait les beaux jours des centres commerciaux de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle ne cessent de diminuer depuis les dix dernières années. Au Canada, la faillite d'Eaton est un bon exemple. Les raisons sous-jacentes à cette dégringolade sont multiples et peuvent, en partie, être attribuée au fait que les magasins à rayons vieillissent au même rythme que la clientèle des « baby-boomers » qui les a soutenus depuis l'après-guerre; l'âge moyen des clients des magasins à rayons gravite autour de 50 ans.
- **Consolidation d'une gamme de chaînes spécialisées, les « bannières ».** Comme ailleurs en Amérique, l'arrivée sur le marché de la consommation courante d'une importante cohorte d'acheteurs relativement nantis et expérimentés provoque chez nous le succès de toute une gamme de « bannières » spécialisées offrant une gamme de produits relativement typés, notamment dans les domaines de la mode (San Francisco, Aldo), des produits électroniques (Fillion; Dumoulin), des accessoires de décoration (Pier 1; Déco-Découverte), des accessoires de sport et de plein air (La Cordée; Baron sport-Sail).

Les conséquences de cette mutation sont importantes :

- La consolidation des chaînes suivant des faillites ou des acquisitions stratégiques et la réduction du nombre de joueurs; le groupe La Baie-Zellers est un bon exemple.
- Des stratégies de « 0 » développement : aucune nouvelle succursale et même des fermetures.
- Des impacts très importants pour les centres commerciaux existants dont les locomotives sont, pour la plupart, des magasins à rayons : fermeture, grands locaux vacants et duplication des marchandises (en raison de la consolidation).
- Des mutations fondamentales dans la composition des futurs ensembles commerciaux qui ne pourront s'appuyer sur les magasins à rayons comme locomotives.

La réponse la plus récente et la plus aboutie à cette mutation est celle du « lifestyle center », un concept en émergence qui semble annoncer un tournant décisif dans l'évolution formelle du commerce de détail et intègre trois principes :

- Le magasinage constitue une « expérience » de plaisir.
- Le centre commercial doit constituer un lieu d'échange au cœur des communautés.
- L'intégration d'autres fonctions urbaines est avantageuse pour le commerce de détail.

Ces « Lifestyle Centres », dont le Quartier DIX30 est une bonne illustration, forment des ensembles commerciaux où s'intègrent magasinage, divertissement et vie quotidienne dans un environnement moderne sur le plan des infrastructures, du merchandising et du marketing. Dans leur forme la plus pure, les centres « lifestyle » sont ouverts sur l'extérieur et ne comptent pas de mail. Ils sont composés de boutiques, de magasins spécialisés, de restaurants et de services, souvent positionnés dans le segment haut de gamme. Le nombre de magasins se situe généralement entre 50 et 100 et la superficie locative brute globale, entre 150 000 et 500 000 pieds carrés.

Alors que les premiers projets de centres « Lifestyle » sont positionnés dans le créneau haut de gamme et ne comptent aucun locataire majeur, les nouveaux projets intègrent de plus en plus de magasins de moyenne et grande surfaces, et même certains magasins à rayons. Ces tendances suggèrent que les centres « Lifestyle » ne sont que l'embryon d'un phénomène beaucoup plus large pouvant s'appliquer à la plupart des marchés.

Même si les formes commerciales évoluent, les sites stratégiques eux, restent sensiblement les mêmes. En outre, l'examen des attributs de localisation des grandes surfaces met en relief que, qu'elles soient isolées ou regroupées sous la forme de mégacentres, la plupart se retrouvent à l'intersection de deux axes routiers majeurs, souvent des voies régionales ou autoroutières qui donnent un accès facile et rapide à un large bassin de population. Cet état de fait souligne les deux critères fondamentaux dans la logique de la localisation commerciale : l'accessibilité et la visibilité. Ces deux critères sont décisifs pour les grandes surfaces comme pour tous les pôles commerciaux à vocation régionale et supra-régionale.

### **5.2.2 - PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET POTENTIEL COMMERCIAL, 2011 ET 2021**

Le potentiel commercial se définit comme « la somme totale que les résidants d'un territoire sont à même de dépenser en une année dans des catégories de biens et de services donnés ». Ces montants peuvent être dépensés autant dans les établissements du territoire que dans ceux de l'extérieur.

Le potentiel commercial s'évalue généralement en attribuant un niveau moyen de dépenses *per capita* ou dans certains cas, par ménage, à la population de la zone étudiée. Les dépenses *per capita* de la population de la région montréalaise sont estimées à 5 665 \$ par année. Ce montant reflète les dépenses pour la plupart des produits de consommation qu'on retrouve à l'intérieur de centres commerciaux ou sur des artères commerciales (alimentation, biens durables et semi-durables) ainsi que pour la restauration et certains services (services personnels, location de films).

Tenant compte de la population actuelle et projetée, le potentiel commercial global du territoire de la CMM s'élève en 2003 à 19 milliards \$ et devrait augmenter légèrement pour atteindre près de 21 milliards \$ en 2021. Ces données sont en dollars constants de 2003.

En d'autres termes, l'accroissement démographique devrait théoriquement créer une demande additionnelle de 1,2 milliards \$ entre 2001 et 2011 et de 679 millions \$ entre 2011 et 2021. Tenant compte d'un niveau moyen de ventes au pied carré, cette demande devrait justifier le développement de superficies commerciales de l'ordre de 4,2 millions de pieds carrés d'ici 2011 et de 2,4 millions de pieds carrés pour la période subséquente, soit une superficie globale de 6,6 millions pour l'ensemble de la période. Ces résultats tiennent notamment compte de la contribution de la clientèle des touristes et des visiteurs. Un apport additionnel de 15% a également été considéré pour tenir compte de certaines catégories de biens ou de services dont la demande n'avait pas été mesurée (services financiers et autres services, commerces associés à l'automobile (autres que les pièces et accessoires)).

**TABLEAU 8**

Évaluation de la superficie additionnelle justifiée, 2011 et 2021

Grands ensembles	Potentiel résiduel		Espace additionnel justifié	
	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2011	2011 – 2021
Montréal - secteur est				
Montréal - secteur centre				
Montréal - secteur ouest				
<b>TOTAL MONTRÉAL</b>	429 865 865 \$	259 655 275 \$	1 228 200	741 900
<b>LAVAL</b>	156 206 710 \$	82 833 630 \$	446 300	236 700
Couronne Nord - est	116 053 190 \$	68 858 075 \$	331 600	196 700
Couronne Nord - Ouest	206 375 950 \$	131 411 005 \$	589 600	375 500
<b>TOTAL COURONNE NORD</b>			921 200	572 200
<b>LONGUEUIL</b>	46 889 205 \$	10 157 345 \$	134 000	29 000
Couronne Sud - est	107 521 700 \$	57 641 375 \$	307 200	164 700
Couronne Sud - sud	61 572 885 \$	31 429 420 \$	175 900	89 800
Couronne Sud - ouest	58 241 865 \$	36 567 575 \$	166 400	104 500
<b>TOTAL COURONNE SUD</b>			649 500	359 000
<b>Sous-total</b>	1 182 727 370 \$	678 553 700 \$	<b>3 379 200</b>	<b>1 938 800</b>
Apport des touristes et des visiteurs <sup>1</sup>			336 400	194 800
Autres catégories <sup>2</sup> (cat. non considérées dans le calcul du potentiel) : + 15 %			506 900	290 800
<b>TOTAL</b>			<b>4 222 500</b>	<b>2 424 400</b>

Source: Géocom Recherche

1. Apport de 15 % pour Montréal et de 5 % pour les autres grands ensembles.

2. Autres services (services financiers, agences de voyages, etc.) et commerce reliés à l'automobile (autres que pièces et accessoires).

Tenant compte d'un ratio d'implantation habituel de 1 : 5, la superficie locative brute justifiée devrait entraîner le développement de l'équivalent de 33 millions de pieds carrés de terrain.

Une superficie additionnelle de 6,6 millions de pieds carrés serait justifiée d'après les scénarios de croissance démographique. Or, les projets déjà amorcés sur le territoire de la CMM et qui devraient être complétés d'ici les cinq prochaines années, totalisent déjà près de 4,5 millions de pieds carrés<sup>30</sup>.

Comme c'est actuellement le cas, les activités de construction devraient se poursuivre à un rythme supérieur à la demande jusqu'à ce que le marché donne des signes concrets d'essoufflement : difficulté de recruter des locataires, fermeture et hausse significative du taux d'inoccupation, faillites, etc.

Les nouveaux centres commerciaux et les concepts plus récents, mieux adaptés aux dernières tendances du marché ne risquent pas d'être affectés par la saturation du marché; en revanche, les centres commerciaux désuets et le commerce artériel moins bien adapté aux nouvelles formules commerciales seront plus vulnérables. L'enjeu à cet égard est assez clair : on risque de voir un transfert de l'espace occupé vers les nouvelles zones commerciales et une hausse de l'inoccupation sur certaines artères traditionnelles et dans les centres les plus anciens, non rénovés ou situés dans des quartiers qui ont connu des transformations sur le plan socio-économique.

<sup>30</sup> En excluant le Mégacentre de Lachenaie, presque entièrement complété.

**Il est à noter que ces projections prennent comme référence l'année 2003, de sorte qu'ils sont antérieurs à l'implantation de projets commerciaux d'envergure tels le Quartier Dix30 et le Faubourg Boisbriand et ne prennent pas en considération les projets à venir comme le projet récréotouristique Lac Mirabel. Au niveau régional, l'offre commerciale est plutôt considérée comme ayant atteint le point de saturation.**

### **5.3 - ÉVOLUTION DE LA FONCTION INDUSTRIELLE<sup>31</sup>**

**La structure spatiale de la fonction industrielle métropolitaine, telle que nous la connaissons aujourd'hui, est essentiellement héritée de trois grandes périodes :**

- **Avant 1950 :** Concentration des industries manufacturières dans les secteurs centraux de Montréal, près des voies de transport maritime et ferroviaire.
- **Entre 1950 et 1971 :** Émergence des secteurs industriels dans les zones périphériques de l'île de Montréal.
- **Entre 1972 et 1999 :** Expansion de l'occupation industrielle, notamment à l'extérieur de l'île de Montréal, sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

#### **5.3.1 - AVANT 1950 : PREMIÈRE URBANISATION DE MONTRÉAL**

Le développement industriel a connu son premier essor à Montréal vers la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Montréal était alors à l'avant-garde de la révolution industrielle canadienne.

La construction du canal de Lachine en 1825 et son agrandissement en 1843-48 ont eu un impact structurant sur le développement industriel de Montréal. De plus, l'ouverture du Canal a contribué à l'accroissement du volume de transport maritime faisant ainsi du port de Montréal l'un des plus importants en Amérique du Nord. En 1850, le canal de Lachine regroupe déjà la plus importante concentration d'industries au Canada.

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, on assiste à une certaine dispersion des activités industrielles. Auparavant concentrées dans la zone urbaine centrale, les activités industrielles manufacturières se déplacent vers la périphérie. Ainsi se développent de nouveaux secteurs manufacturiers :

- Vers l'Est : Maisonneuve, Mercier et Montréal-Est.
- Vers l'Ouest : Côte-Saint-Paul, Saint-Pierre et Lachine.
- Vers le Nord : Mile-End et Plateau.

Ainsi, entre 1890 et 1930, la superficie totale occupée par ces activités passe de 500 ha à quelque 2 000 ha.

- Ce desserrement des activités industrielles semble s'expliquer en partie par les facteurs suivants :
- La disponibilité de grands terrains à prix abordables.
- La proximité des bassins de main-d'œuvre.

---

<sup>31</sup> Condensé de : Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, *Évolution de l'occupation industrielle –Analyse rétrospective pour fins de planification*, rapport de recherche réalisé pour le compte de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2003



- La présence d'infrastructures de transport : canal de Lachine; port; voies ferrées et tramways.

### **5.3.2 - 1950-1971 : ÉMERGENCE DE SECTEURS INDUSTRIELS DANS LES ZONES PÉRIPHÉRIQUES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL**

La période d'après guerre se caractérise par l'émergence de secteurs industriels dans les banlieues de l'île de Montréal. Cette expansion des activités industrielles suit la tendance générale de migration vers la banlieue, phénomène observé partout en Amérique du Nord. Cette migration est d'abord le fait des ménages, puis des activités commerciales et finalement des usines et des bureaux.<sup>32</sup>

L'expansion urbaine de Montréal, entre 1946 et 1960, se déroule en l'absence de modification majeure du réseau de transport existant; ce sont les tramways et les trains de banlieue qui contribuent à l'étalement urbain vers les zones périphériques de l'île de Montréal.<sup>33</sup>

À partir de 1960, la croissance de la région de Montréal se transforme avec l'utilisation accrue des modes de transport individuels : l'automobile et le camion. La pression démographique engendrée par le *baby boom* de l'après-guerre<sup>34</sup>, les incitatifs d'accès à la propriété (programme d'accès au financement hypothécaire par l'entremise de la SCHL) et le rythme fulgurant de la croissance du parc automobile (de 171 000 automobiles immatriculées en 1945 à plus de 2 000 000 en 1975<sup>35</sup>) exercent une pression énorme sur le réseau routier. La tenue de l'exposition universelle de 1967 à Montréal accélère la construction du réseau d'autoroutes desservant la région de Montréal.

Le développement industriel de la région métropolitaine est grandement influencé par ce nouveau réseau d'autoroutes et par l'usage grandissant du camionnage. Les entreprises recherchent des sites offrant accessibilité et visibilité, à proximité des axes autoroutiers et de leurs croisements. Sur l'île de Montréal, les activités industrielles se développent aux abords du boulevard Métropolitain (A-40), du chemin de la Côte-de-Liesse (A-520), qui dessert l'aéroport de Dorval, et de l'autoroute transcanadienne reliant Montréal à Toronto (A-40).

En résumé, les principaux facteurs qui influencent la localisation des activités industrielles au cours de cette période sont :

- L'accessibilité routière et la visibilité.
- Le prix et la taille du terrain : en raison des besoins en espace engendrés par les nouveaux systèmes de production et par des agrandissements prévisibles, les entreprises recherchent de grands terrains à prix abordables, disponibles en périphérie.
- Les bassins de main-d'œuvre : les entreprises veulent se rapprocher de la main-d'œuvre, qui se déplace progressivement vers la périphérie.
- La concentration des entreprises : les entreprises cherchent à s'implanter à proximité de secteurs d'activités industrielles compatibles.

Au cours de la période 1950 à 1971, Montréal perd son statut de cœur industriel du Canada. Jusqu'à cette période, Montréal profitait pleinement de son positionnement privilégié entre l'Angleterre et le Canada. L'économie canadienne commençant à s'intégrer de plus en plus avec celle des États-Unis, la ville de Toronto se voit privilégiée et reçoit un nombre grandissant d'investissements américains. De plus, les sièges sociaux commencent à quitter Montréal pour s'implanter à Toronto. À partir des années 1960,

---

<sup>32</sup> Fischler, Raphaël, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes métropolitain*, Université McGill, 2002

<sup>33</sup> Office de planification et de développement du Québec, *l'Espace urbain : éléments d'urbanisation*, 1979

<sup>34</sup> La population de la région s'est accrue de près de 70% en l'espace de 17 ans, passant de 1 280 000 en 1944 à 1 540 000 en 1952, puis 2 160 000 en 1961. (Source : Fischler, Raphaël, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes métropolitain*, Université McGill, 2002)

<sup>35</sup> Hanna, David B., *Les réseaux de transport et le développement urbain à Montréal*, Université du Québec à Montréal, 1997

Toronto devient la métropole financière et commerciale du Canada et Montréal commence à perdre des industries manufacturières<sup>36</sup>.

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, a aussi favorisé l'essor économique de l'Ontario. Dans ce nouveau contexte d'intégration de l'économie canadienne avec celle des États-Unis, la localisation géographique de l'Ontario est privilégiée au sein du réseau navigable des grands lacs et de la Voie maritime.

L'utilisation grandissante du camionnage par les industries comme mode de transport pour les marchandises engendrera le déclin de certaines zones industrielles traditionnelles de Montréal telle que le canal de Lachine qui sera fermé à la navigation en 1970, et les cours de triage ferroviaire (la cour Glenn, les usines Angus et autres).

### **5.3.3 - 1972-1999 : CONSOLIDATION DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL ET EXPANSION EN COURONNES NORD ET SUD**

Le développement des activités industrielles au cours de la période 1972-1999 se caractérise par deux phénomènes majeurs : consolidation sur l'île de Montréal et expansion de l'occupation industrielle à l'extérieur de l'île.

L'occupation industrielle sur le territoire de la CMM au cours de cette période connaît une croissance importante. La superficie totale occupée par des activités industrielles a doublé au cours de cette période. Passant de 7 505 hectares en 1972 à 15 129 hectares en 1999. Pour Laval, Longueuil et la couronne nord, la superficie occupée à des fins industrielles s'est accrue de 606%, de 472% et de 279%.

À Laval, Longueuil et Montréal, la croissance se concentre principalement à l'intérieur de quatre pôles.

- Le pôle Saint-Laurent/Dorval, situé dans le secteur ouest de l'île de Montréal, aux abords de l'autoroute A-40.
- Le pôle Anjou/Montréal-Est, situé dans le secteur est de l'île de Montréal, aux abords de l'autoroute A-40.
- Le pôle Boucherville/Longueuil, situé aux abords de l'autoroute A-20, entre la route 132 et l'autoroute A-30.
- Le pôle Laval, situé au centre de Laval, soit au carrefour des autoroutes A-15 et A-440.

En couronne nord et en couronne sud, la croissance se concentre aux abords des autoroutes radiales (A-15 et A-20) et des nouvelles autoroutes circulaires (A-640 et A-30).

C'est entre les années 1972 et 1982 qu'il s'est consommé annuellement le plus d'hectares pour l'ensemble du territoire métropolitain, ce à l'exception de la couronne nord qui accuse un développement plus important entre les années 1992 et 1999.

Pour l'ensemble du territoire de la CMM, au cours de la période 1972-1999, les plus forts gains annuels moyens d'espace occupé à des fins industrielles sont recensés sur les territoires de Laval, Longueuil et la couronne nord.

Entre 1972 et 1999, 7624 hectares ont été consommés à des fins industrielles. 41% de cette superficie se retrouve sur le territoire de Montréal, principalement à l'intérieur des secteurs est et ouest. Cependant, le pouvoir d'attraction de Montréal a diminué au cours de cette période. À chaque décennie, la part de

---

<sup>36</sup> Linteau, Paul-André, *Les Affaires.com – Montréal ou la traversée du désert*, 20 février 2003 (<http://lesaffaires.com>)

l'augmentation recensée sur le territoire de l'île de Montréal diminue. Entre 1972 et 1982, 46% de l'augmentation pour cette période était recensée sur le territoire de Montréal tandis qu'entre 1992 et 1999, c'est seulement 31%, soit 2% de moins qu'en couronne nord (voir tableau 9).

**TABLEAU 9****Variation de la superficie occupée à des fins industrielles**

(superficies en hectares et poids relatif par rapport à l'ensemble des secteurs)

Secteurs	1972-1982	%	1982-1992(1)	%	1992-1999(2)	%	1972-1999	%
Couronne nord – secteur est	120	3,4%	181	6,3%	135	11,0%	436	5,7%
Couronne nord – secteur ouest	96	2,7%	283	9,8%	272	22,1%	651	8,5%
<b>Total couronne nord</b>	<b>216</b>	<b>6,1%</b>	<b>464</b>	<b>16,1%</b>	<b>407</b>	<b>33,1%</b>	<b>1087</b>	<b>14,3%</b>
Couronne sud – secteur est	415	11,8%	331	11,5%	73	5,9%	819	10,7%
Couronne sud – secteur sud	233	6,6%	166	5,8%	74	6,0%	473	6,2%
Couronne sud – secteur ouest	48	1,4%	92	3,2%	11	0,9%	151	2,0%
<b>Total Couronne sud</b>	<b>696</b>	<b>19,8%</b>	<b>589</b>	<b>20,5%</b>	<b>158</b>	<b>12,8%</b>	<b>1443</b>	<b>18,9%</b>
Laval	535	15,2%	280	9,7%	118	9,6%	933	12,2%
Longueuil	463	13,2%	426	14,8%	163	13,3%	1052	13,8%
Montréal – secteur est	487	13,8%	309	10,8%	94	7,6%	890	11,7%
Montréal – secteur centre	141	4,0%	42	1,5%	33	2,7%	216	2,8%
Montréal – secteur ouest	982	27,9%	764	26,6%	257	20,9%	2003	26,3%
<b>Total Montréal</b>	<b>1610</b>	<b>45,7%</b>	<b>1115</b>	<b>38,8%</b>	<b>384</b>	<b>31,2%</b>	<b>3109</b>	<b>40,8%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3520</b>	<b>100%</b>	<b>2874</b>	<b>100%</b>	<b>1230</b>	<b>100%</b>	<b>7624</b>	<b>100%</b>

1. Pour Montréal et Laval la période de référence porte sur 8 années

2. Pour Montréal et Laval la période de référence porte sur 9 années

Source : superficies obtenues par planimétrie à partir de la cartographie « Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999) produite par GGBB pour la CMM en 2003

#### **5.3.4 - LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL À VENIR**

Montréal a connu, depuis trente ans, une transformation importante de sa structure industrielle. Jadis basée sur l'industrie lourde et le secteur manufacturier, implantés aux abords du canal de Lachine, du port et des voies ferrées, cette structure se transforme au gré du développement de l'économie du savoir.

*« Parallèlement progressent les secteurs plus modernes, à productivité élevée, qui font appel à des technologies de pointe : aéronautique, pharmacie, microélectronique, matériel de communication. Une nouvelle base industrielle se met en place, où la part de la manufacture se restreint au profit de la conception et des services hautement spécialisés)<sup>37</sup> .*

La nouvelle entreprise suit toujours un patron de localisation traditionnel, c'est-à-dire influencé par l'accessibilité routière, la visibilité, la proximité de bassins d'emplois, la disponibilité de terrains adéquats. Mais deux facteurs semblent devenir de plus en plus importants : la proximité d'entreprises et d'institutions œuvrant dans un domaine connexe et les aménités qu'offre le territoire d'accueil. Ce constat coïncide avec l'émergence des « grappes industrielles » dans certains secteurs donnés du territoire de la CMM, tels que :

- L'aérospatiale dans l'ouest de l'île de Montréal.
- L'aéronautique à St-Laurent/Dorval et autour de l'aéroport de St-Hubert.
- La pharmaceutique et le R&D à St-Laurent/Pointe-claire.
- La biotechnologie au Technoparc de Laval.
- La pétrochimie dans l'est de Montréal.

La qualité de l'environnement urbain devient aussi un facteur de localisation de premier ordre pour les entreprises de l'économie du savoir. Les environnements recherchés allient plusieurs des caractéristiques suivantes : excellent accès autoroutier, proximité d'un aéroport international, qualité de l'aménagement des parcs d'entreprises, proximité de quartiers résidentiels de qualité, offre diversifiée de services et d'activités commerciales et proximité des centres de recherches et des universités.

Cette mutation de la structure industrielle correspond à une nouvelle poussée d'occupation industrielle à l'échelle du territoire métropolitain. En tenant compte de notre héritage industriel et des besoins de la nouvelle industrie, les enjeux des prochaines décennies face à l'occupation industrielle semblent de trois ordres :

- L'identification des secteurs les plus propices à répondre aux besoins des nouvelles entreprises de l'économie du savoir.
- La valorisation des espaces industriels les plus performants et attractifs.
- La réutilisation des espaces industriels laissés vacants et disponibles.

Ces enjeux sont de nature à conditionner toute démarche de planification de l'occupation industrielle sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

---

<sup>37</sup> Claude Manzagol et Christopher R. Bryant, *Montréal 2001 – Visages et défis d'une métropole*, les Presses de L'Université de Montréal, 1998

## 6 - NOUVELLES APPROCHES EN MATIÈRE D'URBANISME

---

Au cours des dernières années, plusieurs nouvelles approches d'aménagement du territoire ont été proposées pour revoir le modèle de développement urbain selon les principes du développement durable<sup>38</sup> : « croissance intelligente » (Smart Growth), « nouvel urbanisme » (New Urbanism), « aménagement urbain lié au transport collectif » (Transit-Oriented Development ou TOD) et « LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) Neighborhood Development ».

Ces approches s'intéressent particulièrement à la réduction de la dépendance à l'automobile par l'utilisation de différentes mesures pour amener les gens à se déplacer davantage en utilisant d'autres moyens de transport que l'automobile.<sup>39</sup>

Le corridor de transport de l'axe du pont Champlain s'inscrit dans un milieu urbain desservi par des services de transport collectif de haute capacité. Pour sa part, le boulevard Taschereau possède le potentiel pour accueillir un tel service, étant donné la présence de pôles d'activités majeurs et l'importante circulation sur celui-ci. Afin de bonifier l'aménagement de ces corridors par une planification dynamique du redéveloppement urbain, deux démarches de planification en aménagement urbain durable peuvent être applicables : le Transit Oriented Development et le LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) Neighborhood Development. Le premier constitue un modèle d'aménagement développé au cours des vingt dernières années tandis que le second est un système d'évaluation lié aux approches écologiques en architecture et en urbanisme.

### 6.1 - AMÉNAGEMENT URBAIN LIÉ AU TRANSPORT COLLECTIF (TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT)

Cette approche a été élaborée aux États-Unis par Peter Calthorpe et d'autres spécialistes en aménagement. Le TOD vise à aménager l'espace autour des équipements et infrastructures de transport en commun de façon à augmenter la densité d'occupation. L'objectif visé est l'augmentation de l'achalandage du transport en commun et, conséquemment, l'amélioration de la rentabilité des investissements dans les infrastructures de transport en commun. Le TOD s'appuie sur l'hypothèse que l'achalandage du transport en commun est directement lié à son accessibilité et à son niveau de service. Il cherche à maximiser le nombre de personnes qui peuvent avoir accès à un service de transport en commun à distance de marche. Selon les principes du TOD, tout le développement devrait être localisé à moins de 600 mètres d'une station de transport en commun.<sup>40</sup>

Selon des sondages effectués en 2001, l'un auprès des acheteurs québécois de logements neufs, l'autre auprès des citoyens de la grande région de Montréal<sup>41</sup>, l'accès facile au transport en commun est un facteur négligeable dans le choix d'une résidence. Une infrastructure de transport en commun ne peut à elle-seule constituer un attrait permettant de garantir le succès d'un projet de développement résidentiel. Les promoteurs du TOD l'ont compris en préconisant des développements conviviaux, mixtes et denses autour des équipements de transport en commun.

Le mode d'organisation des fonctions sur le territoire proposé par le TOD vise donc la création d'environnements conviviaux et propices aux déplacements à pied, avec une mixité des fonctions et une certaine densité d'occupation. En banlieue, le TOD peut s'appliquer dans un nouveau secteur situé à proximité d'un équipement de transport en commun (gare, station de métro). Le TOD peut également

---

<sup>38</sup> Le développement durable est défini comme : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » Commission des Nations-Unies sur l'environnement et le développement, 1987

<sup>39</sup> P. Lewis, M. Barcelo, C. Larrivée, *Améliorer la mobilité en aménageant autrement*, 2002

<sup>40</sup> Peter Gordon et Harry Richardson, *Are compact cities a desirable goal ?*, APA Journal, winter 1997

<sup>41</sup> SHQ, *Les acheteurs de logements neufs au Québec en 2000*, avril 2001 et Impact Recherche, [Sondage sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal](#), Réalisé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, décembre 2001

s'appliquer en milieu urbain, par le réaménagement et la densification des secteurs environnants des équipements de transport en commun.

Mentionnons que, dans les années 1915-1920, Ville Mont-Royal, a été conçue autour d'un équipement de transport en commun selon un modèle qui s'apparente au TOD. Le développement domiciliaire a été mené en même temps que la construction du tunnel sous le mont Royal, permettant ainsi une liaison ferroviaire directe entre cette nouvelle ville et le centre-ville de Montréal. La présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique au centre du territoire a dicté la forme du développement. En effet, située au centre du plan de la ville, la gare a conditionné le rayonnement de quatre grands axes obliques convergeant au centre, où est située une gare. De plus, des commerces et des immeubles résidentiels de forte densité se sont implantés à proximité de la gare. À l'instar de Ville Mont-Royal, une grande part des réseaux de transport collectif de la Ville de Montréal, particulièrement les lignes et stations de métro, traversent des secteurs denses et mixtes, selon les principes du TOD.

Suite à l'implantation du métro au pied du pont Jacques-Cartier, la Ville de Longueuil a développé le site localisé aux abords de celui-ci. Ce développement a mis l'accent sur la proximité de la station de métro Longueuil en orientant la planification selon les principes du TOD et en misant sur la valeur ajoutée d'un équipement de transport en commun comme stratégie de mise en marché. Ainsi, le secteur de la Place Charles-LeMoine est composé de bâtiments de grand gabarit construits en hauteur (plus de 20 étages), implantés de façon concentrique autour du métro et reliés entre eux par un réseau de passerelles. Les usages y sont variés (habitations, hôtel, commerces et services, bureaux gouvernementaux).

La littérature abordant l'approche et ses résultats est abondante. Le Conseil régional de l'environnement a proposé en 2003 une synthèse, en huit « principes », de la mise en application possible de cette approche<sup>42</sup> :

- **Une plus grande densité.** Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.
- **Un milieu de vie diversifié.** Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à bicyclette ou en transport public.
- **Un développement continu du territoire.** Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.
- **Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs.** Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.
- **Des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier.** Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et faire de ces infrastructures des lieux publics agréables et animés.
- **Un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes.** Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort du piéton et du cycliste.

---

<sup>42</sup> Conseil régional de l'environnement, Huit principes pour construire la ville du transport durable, juillet 2003, page 11.

- **Une offre résidentielle diversifiée.** Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie de quartier.
- **Des bâtiments orientés vers la rue.** Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche aux arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons.

## 6.2 - LEED NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT

Le *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED) est un système américain de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale créé par le *US Green Building Council* en 1998. Un bâtiment peut atteindre quatre niveaux : certifié, argent, or et platine.

Les critères d'évaluation concernent : l'aménagement écologique des sites, la gestion efficace de l'eau, l'énergie et l'atmosphère, les matériaux et ressources, la qualité des environnements intérieurs et l'innovation et les processus de design.

Le système d'évaluation des bâtiments durables pour les nouvelles constructions et les rénovations importantes LEED Canada, est une adaptation du LEED américain, élaborée spécifiquement en fonction des climats, des pratiques de construction et des règlements canadiens.

Utilisé par le Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDC), le système LEED permet de certifier un projet en fonction du total de points obtenus après des vérifications et un examen indépendants de la documentation soumise par l'équipe de conception et de construction. Avec ses quatre niveaux de certification, LEED est suffisamment souple pour tenir compte d'une vaste gamme de stratégies adaptées aux contraintes et aux objectifs des projets de bâtiments durables.

Ce processus de certification vise à :

- Instaurer un leadership reconnu dans le secteur du bâtiment durable;
- Valider la performance d'un projet par un examen effectué par une tierce partie;
- Qualifier les promoteurs à diverses mesures incitatives offertes par les autorités municipales, provinciales et fédérales;
- Contribuer à l'élargissement des connaissances de base en matière construction écologique.

Pour le développement urbain, la certification LEED *Neighborhood Development* (LEED ND) peut servir de balise et de promotion d'un mode d'aménagement écologique des quartiers.

La planification du développement urbain dans le corridor de l'axe Champlain / Taschereau nécessite une approche de renouveau urbain. Il s'agit de qualifier et de densifier des secteurs urbains et suburbains existants. Le souci d'obtenir un niveau d'aménagement exceptionnel, dans ce contexte, interpelle un mode de développement innovateur. À cet égard, l'application des critères d'aménagement du système d'évaluation LEED ND s'avère pertinente. Encore en développement par le *US Green Building Council*, ce nouvel outil d'évaluation est basé sur les principes combinés du *Smart Growth*, du nouvel urbanisme et de la construction écologique.

LEED ND deviendra un standard reconnu qui définit et stimule la demande pour des quartiers écologiquement responsables. En plus d'adhérer à une approche TOD, la consolidation du cadre urbain inscrit dans le corridor de l'axe Champlain peut être bonifiée par des mesures d'aménagement écologiques issues du LEED. Souscrivant aux objectifs de développement durable, la Communauté métropolitaine de Montréal peut veiller à l'application de normes d'aménagement qui répondent « *aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ».

À l'échelle des quartiers, l'application d'une grille d'évaluation de projet comme le LEED ND appuie les principes suivants :

- Encourager les promoteurs immobiliers à revitaliser les sites urbains existants;
- Réduire l'étalement urbain par la densification;
- Réduire la dépendance à l'automobile;
- Promouvoir des modes de vie plus sains;
- Améliorer la qualité de l'air;
- Construire des communautés conviviales et durables pour des gens de toutes les classes sociales;
- Protéger les milieux naturels, la faune et la flore.

Afin de réduire l'étalement urbain et de créer des communautés durables, le LEED ND prône une localisation des projets à proximité des secteurs centraux, une bonne desserte en transport collectif, la densification des espaces sous-utilisés ainsi que la construction des sites déjà viabilisés. Ces objectifs rejoignent les principes d'aménagement préconisés par le TOD.

Le système LEED ND favorise la création de quartiers denses, conviviaux, mixtes qui facilitent les déplacements à pied ou en vélo et, favorisent l'interconnexion avec les quartiers avoisinants. Plusieurs recherches ont démontré que la création de ce type d'environnement où le transport actif (marche et vélo) est encouragé a un impact positif sur la réduction des risques liés à l'obésité et aux maladies cardio-vasculaires.

En plus de soutenir la planification d'un milieu de vie plus sain, la démarche de certification LEED ND permet aux autorités municipales et aux promoteurs de démontrer les bienfaits de leurs projets aux citoyens. Le système LEED ND encourage d'ailleurs un processus de planification participatif qui permet à la communauté d'exprimer ses aspirations et ses besoins quant aux aménagements futurs.

En résumé, cette brève présentation des approches innovatrices en matière d'aménagement urbain durable démontre l'importance d'appliquer de nouvelles normes urbanistiques; des normes qui dérogent probablement de certaines règles établies par le cadre réglementaire du territoire à l'étude. Le zonage traditionnel peut nuire à la création d'une communauté viable et conviviale. La mixité et la densité, particulièrement dans les secteurs suburbains, ne sont pas toujours planifiées en fonction de la capacité ou de la performance des réseaux de transport collectif. Ainsi, l'approche TOD et le système d'évaluation LEED ND permettent de définir une série de critères d'aménagement qui optimiseront le développement futur des secteurs en redéfinition identifiés dans le corridor de l'axe Champlain.



## **Annexe 3**

---

# **Délimitation du territoire d'étude**

### **3. DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE ET SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS ACTUELLES**

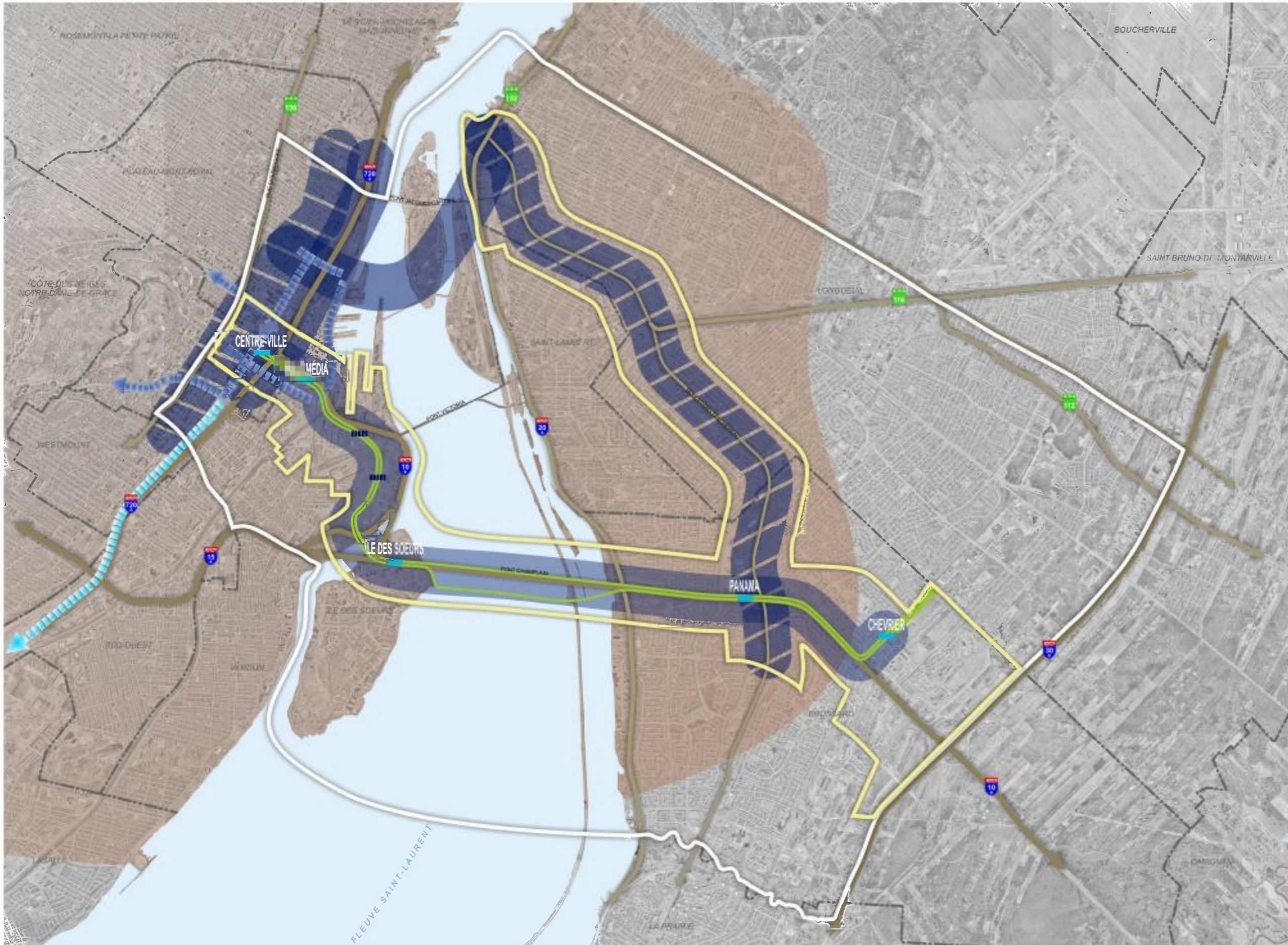
---

#### **1 - TERRITOIRE D'ÉTUDE**

---

Le territoire d'étude, présenté au plan de la page suivante, a été délimité au moyen des critères suivants :

- 500 mètres de part et d'autre du corridor de transport collectif;
- Intégration des terrains adjacents à développer ou à redévelopper.



ETUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCE DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

-  TERRITOIRE D'ÉTUDE
-  TERRITOIRE ÉLARGI
-  CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION
-  CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF À HAUT DÉBIT POTENTIEL
-  CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF À HAUT DÉBIT EXISTANT
-  TRACÉ PROJET SLR À L'ÉTUDE
-  GARE PROJETÉE DANS L'HYPOTHÈSE DE L'IMPLANTATION D'UN SLR
-  GARE POTENTIELLE DANS L'HYPOTHÈSE DE L'IMPLANTATION D'UN SLR
-  PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE L'AÉROPORT TRUDEAU ET LE CENTRE-VILLE
-  LIGNE DE TRAMWAY POTENTIELLE

TERRITOIRE D'ÉTUDE

## 2 - ORIENTATIONS DES ORGANISMES LOCAUX À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

---

### 2.1 - SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS LOCALES DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT

Le plan 5 a été élaboré à partir des documents de planification des villes et arrondissements touchant au territoire d'étude. Il nous permet de poser un **regard global sur les intentions locales** d'aménagement du territoire et de développement des transports.

Nous avons fait ressortir de façon schématique les secteurs possédant une problématique particulière faisant l'objet d'orientations spécifiques. Pour chacun des secteurs identifiés un encadré indique la fonction principale et l'orientation privilégiée pour ce secteur. Les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée inscrite aux plans d'urbanisme ont aussi été indiqués. Les orientations liées aux infrastructures de transport ont enfin été intégrées à ce plan.

Voici une brève description du lexique utilisé pour décrire chacun des secteurs :

- **Secteur à développer** : Secteur actuellement inoccupé ou très faiblement occupé voué à un développement futur.
- **Secteur à transformer** : Secteur en perte de vitalité et sous-utilisé où les activités sont vouées à être remplacées et où des modifications de l'environnement physique sont nécessaires.
- **Secteur à réaménager** : Secteur où des opérations sur l'environnement physique (tracé des rues, implantation des bâtiments, aménagement des espaces de stationnement etc.) sont nécessaires.
- **Secteur à revitaliser** : Secteur pour lequel des opérations d'ordre physique et esthétique sur le cadre bâti sont nécessaires (rénovation de bâtiments, interventions sur l'affichage, aménagement du domaine public et du mobilier urbain, etc.).
- **Secteur à consolider** : Secteur relativement bien établi pour lequel les interventions visent à renforcer les activités présentes et à compléter le développement.
- **Secteur à intensifier** : Secteur actuellement bien consolidé pour lequel le développement passe par une densification.

Voici les principales conclusions qui découlent de la lecture de la carte :

- Les orientations d'aménagement des secteurs le long du boulevard Taschereau ne sont pas intégrées à des orientations claires en matière de transport.
- De façon générale, les secteurs situés à l'intérieur du territoire d'étude sont soit à consolider, transformer ou renforcer, mais rarement à développer.
- L'ensemble du territoire d'étude inclus à l'intérieur de la ville de Montréal est visé par des orientations alors qu'à Longueuil, plusieurs parties de territoire sont déjà bien établies et ne sont visées par aucune intervention particulière.



-  TERRITOIRE D'ÉTUDE
-  TERRITOIRE ÉLARGI
-  SECTEUR
-  AXE DE TRANSPORT À REAMÉNER ET À INTENSIFIER
-  CORRIDOR DE TRANSPORT EN COMMUN À INTENSIFIER

ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS LOCALES DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT AU SEIN DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

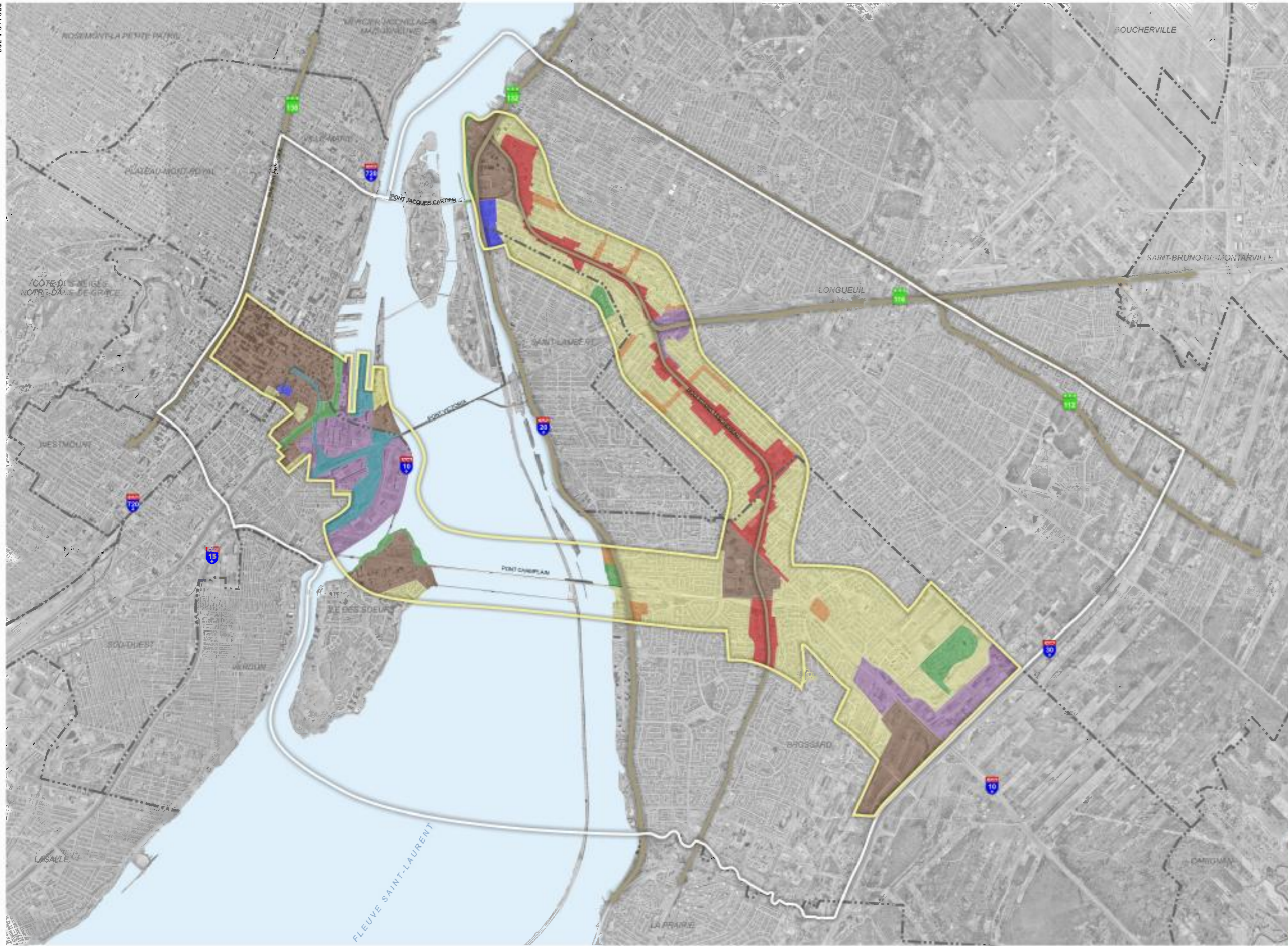
## 2.2 - AFFECTATIONS DU SOL

La synthèse des affectations du sol (plan 6) permet de dresser un portrait de la **vocation que souhaitent donner les différentes municipalités aux secteurs** traversés par le territoire d'étude. Ainsi, les documents suivants ont été consultés : les chapitres d'arrondissement de Ville-Marie, Verdun – L'île-des-Sœurs et Le Sud-Ouest, partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, les plans d'urbanisme des municipalités constituant la nouvelle Ville de Longueuil (Greenfield Park, Saint-Hubert, LeMoynes et Longueuil) de même que les plans d'urbanisme des Villes reconstituées de Brossard et de Saint-Lambert.

Un exercice d'**harmonisation des catégories d'affectation** a permis d'établir un plan synthèse qui reflète les grandes vocations du territoire. Ainsi, les affectations ont été regroupées au sein des catégories suivantes :

- **Résidentielle :** cette catégorie regroupe l'ensemble des affectations principalement vouées à la fonction résidentielle, et ce, peu importe la densité qui y est préconisée (faible à forte). Cette affectation vise à reconnaître le caractère résidentiel de ces milieux de vie et en ce sens, seuls les commerces en support à la fonction résidentielle sont autorisés.
- **Mixte locale :** cette catégorie, qui se retrouve exclusivement sur la Rive-Sud, concerne certains pôles et artères commerciales à rayonnement local (boulevards Churchill, Curé-Poirier, Édouard, Grande-Allée et Sainte-Foy, rues Saint-Louis et Sainte-Hélène). Les fonctions résidentielles, commerciales et de bureaux y sont autorisées. Toutefois, des superficies de plancher brutes maximales sont généralement imposées pour les usages commerciaux et de bureaux.
- **Multifonctionnelle :** les grands pôles multifonctionnels structurants sont compris à l'intérieur de cette affectation. À Montréal, elle englobe la partie Nord de l'île-des-Sœurs ainsi que la presque totalité des terrains situés au nord du canal de Lachine, dont le centre des affaires. Sur la Rive-Sud, elle inclut le Quartier Dix30, le pôle du Mail Champlain / Terminus Panama et le secteur Place Charles-LeMoynes / Pointe de la Voie maritime. Une mixité d'usages y est autorisée (commerces, bureaux, équipements communautaires, habitation). Les industries légères compatibles avec le milieu sont également permises en tant qu'usages complémentaires. De manière générale, l'implantation d'usages structurants à rayonnement régional est préconisée à l'intérieur de cette affectation.
- **Commerciale régionale :** l'affectation commerciale régionale s'applique exclusivement aux abords du boulevard Taschereau et vise à reconnaître le rôle joué par cet axe à l'échelle régionale. Les commerces, bureaux et équipements communautaires structurants et non structurants sont autorisés le long de cet axe. De même, l'habitation est autorisée comme fonction dominante ou complémentaire dans l'ensemble des territoires traversés par le boulevard Taschereau à l'exception de l'ancienne ville de Saint-Hubert.
- **Industrielle :** cette affectation concerne une partie des terrains situés aux abords du carrefour des autoroutes 10 et 30, les terrains localisés de part et d'autre du carrefour route 116 / boulevard Taschereau ainsi qu'un grand territoire comprenant le Technoparc, les ateliers du CN, la jetée de la Pointe du Moulin et le secteur Bridge / Mill. L'affectation industrielle autorise les industries dont celles reliées à la haute technologie et à la recherche, les bureaux, les commerces en support à la fonction industrielle et les équipements collectifs et institutionnels.
- **Institutionnelle :** les lieux d'éducation de niveau collégial et universitaire qui ne sont pas compris à l'intérieur d'une aire multifonctionnelle ont été intégrés à l'intérieur de cette aire d'affectation. Il s'agit de l'ETS et du cégep de Champlain Saint-Lambert, qui ont un rayonnement régional ou métropolitain. Les établissements de niveau primaire et secondaire, les églises, centres communautaires, bibliothèques et autres équipements publics / institutionnels de rayonnement local n'ont pas été distingués sur ce plan.

- **Espace vert régional :** les grands réseaux récréatifs existants (réseau polyvalent situé en rive du fleuve Saint-Laurent sur la Rive-Sud et parc linéaire du canal de Lachine), le réseau récréatif planifié sur la pointe Nord de l'île-des-Sœurs et les terrains de golf de Saint-Lambert et de Brossard sont identifiés en tant qu'espaces vert régionaux. Les parcs et équipements récréatifs d'envergure locale n'ont pas été distingués sur ce plan.
  
- **Grande infrastructure de transport / Équipement public:** les cours de triage du CN et de l'AMT de même que la jetée Bickerdike constituent les grandes emprises de transport. Les autoroutes, routes nationales et régionales n'ont pas été distinguées puisqu'ils ne faisaient pas l'objet d'une affectation distincte aux plans d'urbanisme des villes de la Rive-Sud. Le poste de transformation hydroélectrique situé dans le secteur du bassin Peel a également été inclus à l'intérieur de cette affectation.



ETUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCE DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN



Communauté métropolitaine de Montréal

- TERRITOIRE D'ÉTUDE
- TERRITOIRE ÉLARGI
- AFFECTATIONS DU SOL**
- RÉSIDENTIELLE
- MIXTE LOCALE
- MULTIFONCTIONNELLE
- COMMERCIALE RÉGIONALE
- INDUSTRIELLE
- PUBLIQUE / INSTITUTIONNELLE
- ESPACE VERT RÉGIONAL
- GRANDE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT / ÉQUIPEMENT PUBLIC

AFFECTATIONS DU SOL





### **2.3 - SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE**

Le plan 7 présente les secteurs faisant l'objet d'une **planification particulière, actuelle ou proposée**.

Ainsi, quatre secteurs sont actuellement assujettis à un **programme particulier d'urbanisme** à l'intérieur du territoire d'étude. Il s'agit des secteurs Peel-Wellington (Sud-Ouest), Tiffin (Saint-Lambert), abords du boulevard Taschereau (Brossard), boulevard Churchill (Greenfield Park). De plus, un programme particulier d'urbanisme est actuellement en cours d'élaboration pour le secteur A-10 / A-30 / boulevard Leduc, à Brossard.

Les outils d'urbanisme des municipalités identifient également un certain nombre de secteurs qui devront faire l'objet d'une **planification détaillée** ou qui constituent des **secteurs particuliers d'intervention actuels ou projetés**.

Il s'agit du Centre des affaires (Ville-Marie), du secteur Griffintown (Sud-Ouest), du Havre de Montréal (Ville-Marie, Sud-Ouest), de la Place Charles-LeMoine – Pointe de la Voie maritime (Longueuil) ainsi que des milieux de vie Dulwich et Desaulniers et du secteur industriel Saint-Charles (Saint-Lambert). Pour ceux-ci, un ensemble d'**orientations et de balises d'aménagement** ont été identifiées afin de guider le développement ou le redéveloppement de ces secteurs stratégiques, en lien avec les problématiques et enjeux qui les caractérisent.

Il ressort de la lecture du plan que la presque totalité du territoire d'étude situé à Montréal fait ou fera l'objet d'une planification détaillée, à l'exception de la pointe Nord de l'île des Sœurs. Sur la Rive-Sud, les secteurs de planification détaillée couvrent une partie limitée du territoire d'étude, principalement autour des pôles multifonctionnels existants ou en développement (Panama, Chevrier, Place Charles-LeMoine – Pointe-de-la-Voie Maritime).



ETUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT URBAIN D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCE DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

TERRITOIRE D'ETUDE

TERRITOIRE ELARGI

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME EN VIGUEUR

A GRIFFINTOWN / SECTEUR PEEL-WELLINGTON

B SECTEUR TIFFIN

C ABORDS DU BOULEVARD TASCHEREAU

D BOULEVARD CHURCHILL

PLANIFICATION DETAILLEE / SECTEUR PARTICULIER D'INTERVENTION

1 CENTRE DES AFFAIRES

2 GRIFFINTOWN

3 HAVRE DE MONTRÉAL

4 PLACE CHARLES-LEMOYNE / POINTE-DE-LA-VOIE-MARITIME

5 DULWICH

6 DESAULNIERS

7 SAINT-CHARLES

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME EN COURS D'ELABORATION

I SECTEUR A-10 / A-30 / LEDUC

SECTEURS DE PLANIFICATION DETAILLEE



### 3 - DÉTERMINATION DES SOUS-ENSEMBLES

---

#### 3.1 - CRITÈRES RETENUS

Le territoire d'étude s'étend sur une superficie considérable qui comprend des milieux de vie et des dynamiques urbaines très diversifiées. La délimitation de sous-ensembles d'étude est donc une étape essentielle du travail afin d'être en mesure d'établir des diagnostics spécifiques aux différents contextes urbains du territoire d'étude.

Nous avons eu recours à une série de critères qui nous ont permis une constance dans la délimitation des sous-ensembles. Le but n'était pas de créer des ensembles homogènes, mais bien de délimiter, dans la mesure du possible, des secteurs possédant une dynamique urbaine particulière, aussi complexe soit-elle.

Il nous a fallu **deux niveaux de critères** afin de définir les sous-ensembles, soit des **critères généraux d'identification globale** des ensembles et des **critères plus précis de délimitation** de ceux-ci. Autrement dit, alors que les premiers critères nous ont permis de localiser les sous-ensembles à une échelle régionale, les seconds nous ont permis de tracer les limites précises de ces sous-ensembles.

##### 3.1.1 - LES CRITÈRES GÉNÉRAUX D'IDENTIFICATION DES SOUS-ENSEMBLES

Trois principaux critères nous ont permis de repérer les sous-ensembles. Notons que pour être identifié comme sous-ensemble, les territoires n'avaient pas besoin de répondre aux trois critères.

##### ***A) Les secteurs en mutation***

Nous avons dans un premier temps voulu identifier les secteurs en mutation. Ces secteurs sont des territoires urbains qui subissent ou qui sont appelés à subir d'importants changements dans leur forme physique, dans les activités qu'on y retrouve et dans la fonction qu'ils jouent dans leur milieu. Il peut s'agir de pôles dont le potentiel de développement est jugé important ou de secteurs ayant connu un déclin et où l'on perçoit certains signaux de changements. Ces signaux peuvent prendre la forme de projets de redéveloppement initiés soit par le secteur public ou le secteur privé, de l'apparition de nouvelles fonctions autrefois étrangères au quartier, etc.

##### ***B) Les secteurs faisant l'objet d'orientations dans les documents de planification local ou régional***

Nous nous sommes aussi inspirés des orientations inscrites aux documents de planification des différentes villes ou arrondissements afin d'identifier de façon générale des ensembles répondant à des dynamiques particulières. Ainsi, les orientations des plans d'urbanisme et des chapitres d'arrondissement, mais surtout les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée nous ont aidés dans notre sélection.

##### ***C) Les secteurs comprenant un ou des pôles générateurs de déplacements***

Comme troisième critère nous avons identifié les secteurs où se trouvaient d'importants pôles générateurs de déplacements. Dans une étude où nous tentons de mesurer le potentiel de développement urbain autour d'axes de transport collectif futurs, nous avons cru essentiel de prendre en considération le niveau d'achalandage pour justifier la délimitation des sous-ensembles d'étude.

### **3.1.2 - LES CRITÈRES DE DÉLIMITATION DES SOUS-ENSEMBLES**

Une fois les secteurs localisés de façon approximative, nous avons élaboré trois autres critères nous permettant de délimiter de façon précise les sous-ensembles d'étude. Comme dans le cas des critères généraux, le choix des limites ne répond pas nécessairement intégralement aux trois critères.

#### ***D) Les limites d'affectation du sol***

De façon générale, nous avons essayé d'être aussi fidèles que possible aux limites d'affectations du sol pour délimiter les sous-ensembles. Nous avons donc découpé les sous-ensembles en suivant, à quelques exceptions près, les limites d'affectations.

#### ***E) Les barrières physiques***

Les exceptions au premier critère sont survenues, entre autre, lorsque nous étions en présence d'une barrière physique marquant de façon claire une limite au secteur. Parmi ces barrières, nous avons inclus les infrastructures de transport majeures (chemin de fer, autoroutes), le relief, les cours d'eau, les terrains vacants, etc.

#### ***F) Les limites de projets***

Nous avons aussi fait certaines exceptions à la première règle pour inclure les limites de certains projets majeurs qu'il aurait été difficile d'exclure de la dynamique du sous-ensemble.

## Annexe 4

---

# Caractérisation des sous-ensembles

## 4. CARACTÉRISATION DES SOUS-ENSEMBLES

### SOUS-ENSEMBLE BONAVENTURE

#### Identification du sous-ensemble

Périmètre: Coin des rues de la Commune et Queen à l'est, rue William, rue McGill, rue Saint-Antoine O. vers l'ouest, rue Jean-d'Estrées vers le sud, rue Ottawa vers l'ouest, rue du Séminaire vers le sud, canal Lachine vers l'est jusqu'au coin des rues de la Commune et Queen.

#### Données du sous-ensemble

##### Terrain(s)

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
341 888 m.c.	47 041 m.c.	13,8 %

#### Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Institutionnel	37 760 200	5 487 000	43 247 200
Résidentiel	91 512 400	15 421 500	106 933 900
Commercial et bureaux	470 832 700	127 913 300	598 746 000
Industriel	20 490 700	10 892 300	31 383 000
Culturel	3 974 300	6 838 900	10 786 200
Infrastructure de transport	5 988 600	3 884 500	9 873 100
Immeubles en construction	2 225 300	3 434 600	5 659 900
Stationnements / terrains vacants	1 208 802	74 922 407	76 131 209
<b>Total</b>	<b>636 679 502</b>	<b>251 402 507</b>	<b>888 082 009</b>

#### Accessibilité par transport en commun

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
36	30 min	20 min (Matin)	Métro Square-Victoria – Terminus Angrignon
57	30 min	30 min	Metro Guy – Site des ateliers d'Alstom – Rue Centre
61	≈20 min	≈20min	Métro McGill – Métro De L'Église
74	-	20-25 min	Boucle : Métro Bonaventure – Intersection Mill/Bridge
75	-	20-25min	Boucle : Métro Square Victoria – Vieux-Port
107	30 min	≈15 min	Métro Peel – Métro Verdun
168	≈35 min	5-15 min	Autobus : Pointe Sud de l'Île-des-Sœurs – Metro McGill

Autres : Proximité de la station de métro Bonaventure et de la gare centrale



#### UTILISATION DES SOLS



Vue en plongée du Campus de l'École des Technologies Supérieures



Barrière physique causée par l'autoroute et la voie ferrée



Portion du Square Chaboulié occupée par des espaces de stationnement

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, Groupe Cardinal-Hardy et Virtual Earth Interactive

## Caractérisation physique du territoire d'étude

### Secteur de l'autoroute Bonaventure

- Secteur caractérisé par la présence de l'autoroute Bonaventure et de la voie ferrée du CN.
- Ces deux infrastructures sont surélevées par rapport au niveau de la rue et créent une double coupure physique avec le quartier situé immédiatement à l'est.
- Quelques bâtiments industriels implantés sur des îlots de forme irrégulière se trouvent dans l'espace résiduel formé entre les deux infrastructures dans la partie sud du secteur et au sud de l'autoroute.
- L'autoroute Bonaventure se rabaisse au sol à la hauteur de la rue Notre-Dame.
- Une piste cyclable passe complètement au sud du secteur et relie le canal de Lachine au Vieux-Port.

### Secteur Chaboillez

- Ce quadrilatère est caractérisé par une trame orthogonale principalement structurée par les rues Notre-Dame et Peel.
- Le tracé des rues n'est toutefois pas parfaitement rectiligne ce qui donne forme à des îlots de taille et de forme variable.
- Les fonctions commerciales et industrielles se succèdent aléatoirement à l'intérieur de bâtiments de taille moyenne et souvent implantés sur la largeur complète de l'îlot.
- Présence d'habitations implantées de façon ponctuelle sur certaines portions d'îlots.
- Les marges de recul sont très faibles sinon inexistantes.
- Les bâtiments occupés par l'ETS et le planétarium à l'angle des rues Peel et Notre-Dame et Peel et Ottawa, ont une volumétrie et un gabarit plus important qui contraste avec le reste du secteur.
- Plusieurs terrains de stationnement à aire ouverte se retrouvent à l'intérieur de ce quadrilatère, ainsi que certains terrains vacants.

### Secteur Peel-Wellington

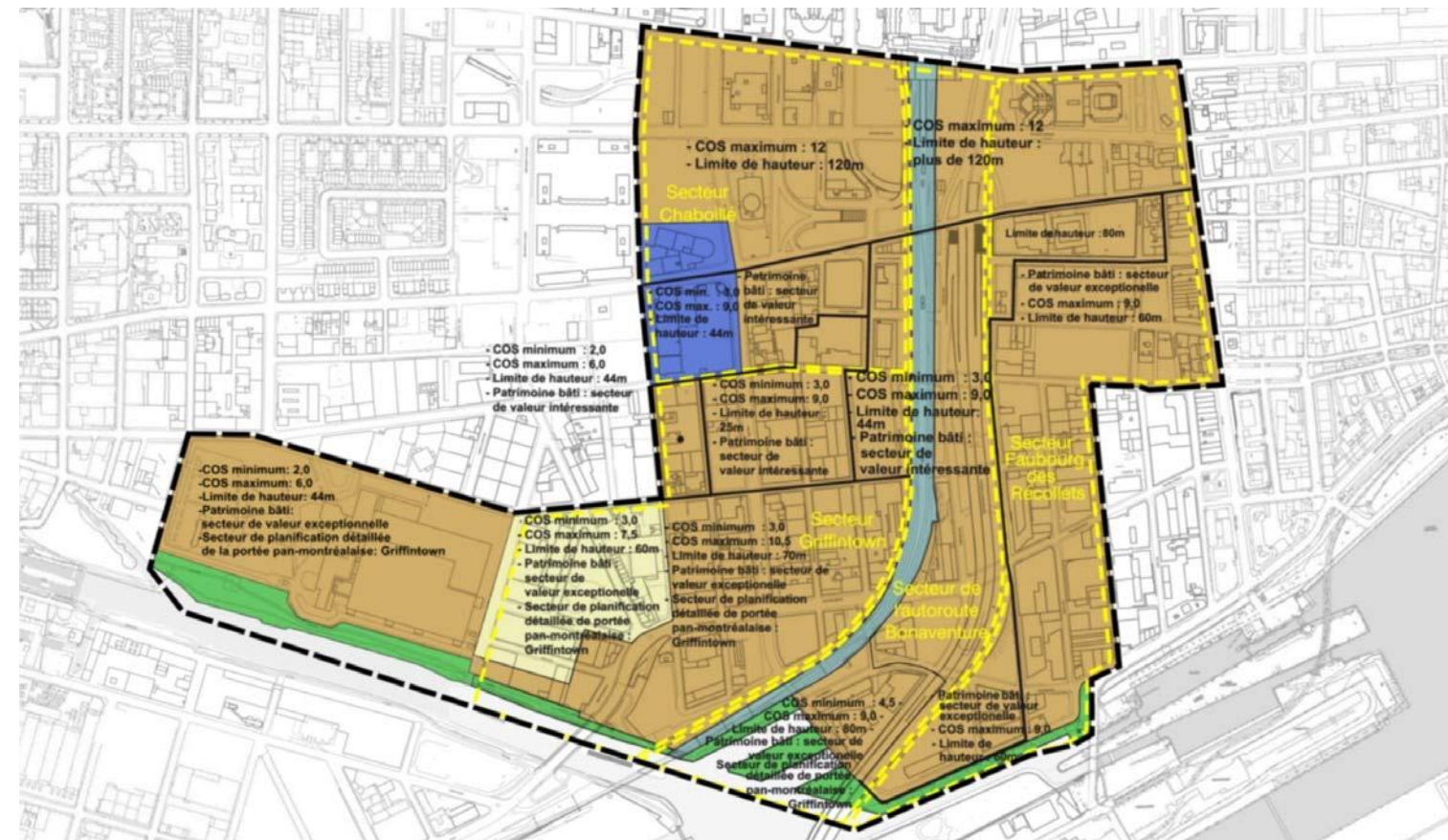
- Secteur caractérisé par une trame orthogonale relativement régulière qui donne forme à des îlots étroits et allongés.
- Les bâtiments, principalement à vocation industrielle qui y sont implantés possèdent des volumétries, des formes et des superficies d'implantation très variées contribuant à l'hétérogénéité du cadre bâti du secteur.
- Les marges de recul sont très faibles ou nulles et les bâtiments sont généralement contigus vu la taille restreinte des îlots.
- La voie ferrée surélevée et l'autoroute Bonaventure créent une barrière physique avec les quartiers situés à l'est.
- Le domaine public est très peu aménagé, faible présence du mobilier urbain, peu de végétation, trottoirs parfois étroits.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence de nombreux espaces de stationnement et de terrains sous-utilisés</li> <li>• Présence de L'ETS, importante institution d'enseignement universitaire dont le rayonnement est régional</li> <li>• Proximité du centre des affaires et du Vieux-Port</li> <li>• Accès immédiat à l'autoroute Bonaventure et à l'autoroute 720</li> <li>• Proximité de la Gare Centrale et de la station de métro Bonaventure</li> <li>• Proximité du canal de Lachine</li> <li>• Présence de terrains vacants ou sous-utilisés</li> <li>• Proximité du centre-ville et du Vieux-Port</li> <li>• Importants projets en cours de développement (PPU Griffintown – Secteur Peel-Wellington)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retisser les liens brisés par le passage des infrastructures de transport vers le Faubourg des Récollections</li> <li>• Réintroduire la fonction résidentielle dans le quartier</li> <li>• Diminuer, à court terme, les effets négatifs des industries sur les activités non compatibles</li> <li>• Assurer une transition moins brusque avec le centre des affaires</li> <li>• Rabaisser l'autoroute Bonaventure et réaménager ses abords</li> <li>• Améliorer la qualité du cadre bâti</li> <li>• Réintroduire la vocation résidentielle</li> <li>• Préserver le patrimoine historique du secteur</li> <li>• Améliorer la desserte en transport en commun (autobus et SLR potentiel)</li> <li>• Diminuer les impacts négatifs liés aux infrastructures de transport à proximité (voie ferrée et autoroute)</li> <li>• Atténuer les impacts négatifs liés à la cohabitation d'activités peu compatibles (habitations et industries)</li> <li>• Améliorer les liens avec le canal de Lachine et retisser les liens avec les secteurs limitrophes</li> </ul>

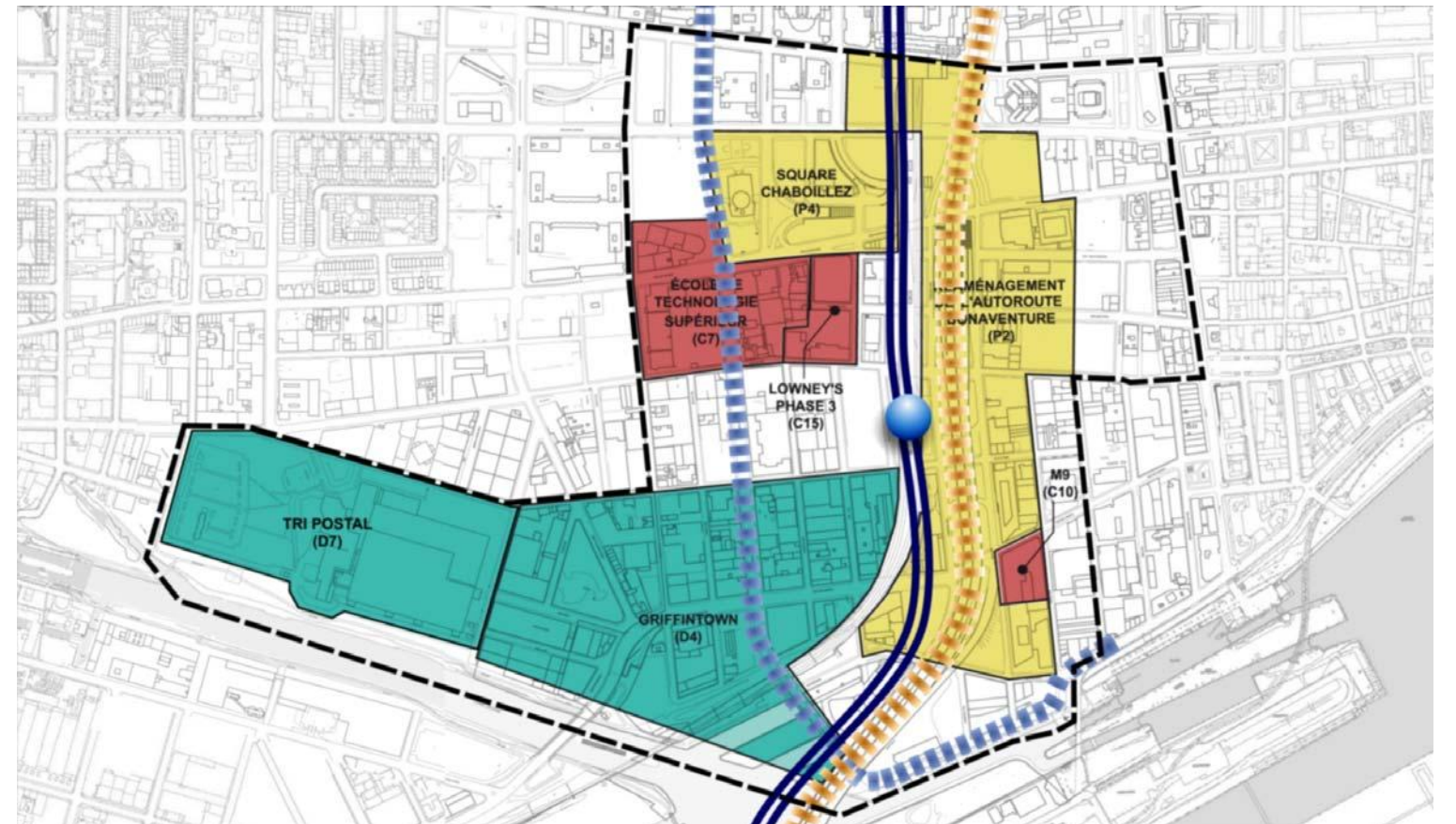
## Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>École de Technologie Supérieur</b> Superficie du site : 30 000 m.c. Ajout de 22 000 m.c. au pavillon principal ce qui porte la superficie totale des pavillons à 100 000 m.c. (résidence étudiante, marché métro) 60 % de l'espace supplémentaire est consacré exclusivement à des activités de recherche	Agrandissement institutionnel	150 millions	Gouvernement du Québec	2006
<b>Square Chaboillez</b> Projet de haute densité, sur un site d'environ 18 000 m.c. Potentiel de développement estimé à 200 000 m.c. Reconfiguration des lots pour mettre en valeur le site Reconfiguration des entrées/sorties de l'autoroute 720	Redéveloppement	15-30 millions	Ville de Montréal Secteur privé	N.D.
<b>Réaménagement de l'autoroute Bonaventure</b> Superficie du site : 10 km <sup>2</sup> Berges : 31 km Développement résidentiel : potentiel de 12 500 unités (chiffre à vérifier) Développement commercial : potentiel de plus de 800 000 m.c.	Redéveloppement Résidentiel / commercial / touristique	6,4 milliards	Gouvernement du Canada et du Québec Ville de Montréal Secteur privé	N.D.
<b>Lowney 3</b> Phase 3 du projet Lowney qui viendra amorcer la création de la cour intérieure du projet Superficie des unités variant entre 500 et 850 p.c.	Construction résidentiel	22 millions	Groupe Prével	2007
<b>Griffintown – Secteur Peel-Wellington</b> Site de 111 500 m.c.correspondant au secteur du Programme particulier d'urbanisme Construction de 3 860 unités résidentielles (près de 65 % de la superficie du projet) 15% de logements abordables et 15% de logements sociaux Offre commerciale diversifiée (près de 18 % de la superficie du projet) Intégration du canal Lachine à la trame urbaine Valorisation de l'utilisation des transports collectifs Stationnement en sous-sol et extérieur (6 200 places)	Redéveloppement Résidentiel / commercial	1,3 milliards	DEVIMCO	2009

**AFFECTATION DES SOLS**



**PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS**





**SOUS-ENSEMBLE BASSIN PEEL**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : Limite des jetées à l'est, rue de la Commune au nord jusqu'à la voie ferrée, la voie ferrée à l'ouest jusqu'au fleuve Saint-Laurent et le pont Victoria, les berges du fleuve Saint-Laurent au sud jusqu'au site d'Habitat 67.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
1 479 825 m.c.	171 470 m.c.	11,6 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Industriel	25 260 100	10 345 400	35 605 500
Résidentiel	74 452 000	15 541 900	89 993 900
Commercial et bureaux	46 072 200	12 541 400	58 613 600
Infrastructure de transport	10 245 201	38 052 403	48 297 604
Infrastructure publique	747 500	5 570 600	6 318 100
Services municipaux	2 027 600	1 434 900	3 462 500
Stationnements / terrains vacants	8 490 500	12 026 406	20 516 906
<b>Total</b>	<b>167 295 101</b>	<b>95 513 009</b>	<b>262 808 110</b>

**Accessibilité par transport en commun**

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
168	≈35 min	5-15 min	Autobus : Pointe Sud de l'Île-des-Sœurs – Metro McGill
74	-	20-25 min	Autobus : Boucle : Metro Bonaventure – Intersection Mill/Bridge
Navette Habitat 67	-	-	Autobus Privé : Centre-Ville – Habitat 67



**UTILISATION DES SOLS**



Bâtiment de Loto-Québec et silos à grain en arrière-plan



Magasin à grande surface avec stationnement en marge



Silos situés à l'extrémité Ouest du Quai Biderbike

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc et Groupe Cardinal-Hardy

## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur Bridge Mill

- Secteur enclavé par les infrastructures ferroviaires et l'autoroute Bonaventure.
- Cadre bâti très hétérogène, passant des magasins à grandes surfaces avec une importante implantation au sol à des bâtiments industriels avec silos caractérisés par une volumétrie plus allongée, des bureaux et des centres de distribution.
- Le secteur est principalement structuré par les rues Bridge et Mill aux abords desquelles sont implantés la plupart des bâtiments.
- L'aménagement du domaine public est pratiquement inexistant, mise à part la présence de trottoirs (pas d'abribus, peu de mobilier urbain)
- Il y a plusieurs terrains vacants, présents surtout dans les espaces résiduels, le long des voies ferrées.

### Secteur Bickerdike

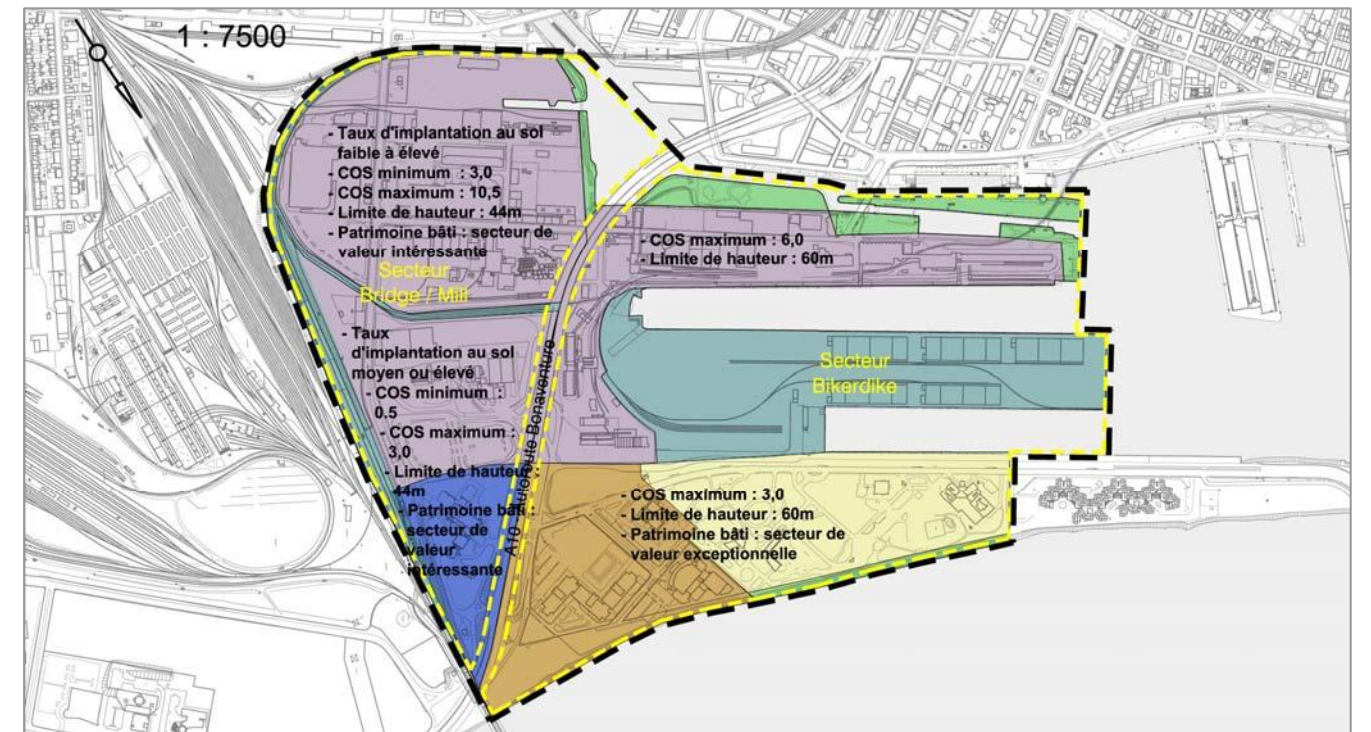
- Secteur principalement formé de jetées et de bassins séparés physiquement du secteur Bridge-Mill par l'autoroute Bonaventure qui est surélevée.
- La jetée Bickerdike (centre) est une plate forme pour les conteneurs du Port de Montréal et les seuls bâtiments sont des hangars de 2 étages.
- L'extrémité ouest de cette jetée est occupée par des bâtiments industriels de plusieurs étages caractérisés par la présence de silos.
- La jetée MacKay (sud) est occupée principalement par un parc et par deux tours d'habitations implantées de façon isolée. Nous retrouvons aussi sur cette portion le bâtiment d'Habitat 67, possédant une volumétrie et une implantation irrégulière.
- La partie ouest de la jetée Mackay est occupée par des bâtiments de moyenne densité implantés de façon isolée et possédant une implantation au sol importante.
- La jetée Pointe-du-Moulin (nord) sert de lien avec le Vieux-Port et est occupée par une série de bâtiments industriels de volumétries variables s'orientant vers la rue Mill.
- Cette portion est principalement marquée par l'élévation des silos qui surplombent la rue Mill et du bâtiment de la Five Roses à l'extrémité ouest de la jetée ainsi que par l'imposante volumétrie du Silo #5 situé à l'est de la jetée.
- Une passerelle aérienne longe la jetée Pointe-du-Moulin sur toute sa longueur jusqu'au Silo #5.
- Le reste de la jetée Pointe-du-moulin est occupé par des parcs.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence de plusieurs terrains sous utilisés</li> <li>• Paysage de qualité (vue sur le centre-ville, le Mont-Royal et les berges du fleuve)</li> <li>• Proximité du centre des affaires et du Vieux-Port</li> <li>• Présence de nombreux plans d'eau (Bassins Peel, Windmill-Point et Bickerdike, fleuve Saint-Laurent)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atténuer les barrières physiques liées à l'enclavement du secteur</li> <li>• Favoriser les accès au secteur en transport en commun, (Autobus et SLR potentiel)</li> <li>• Diminuer à court terme les effets négatifs de la présence d'industries lourdes sur les activités non compatibles</li> <li>• Créer des liens entre les différentes parties du secteur et les secteurs limitrophes</li> </ul>

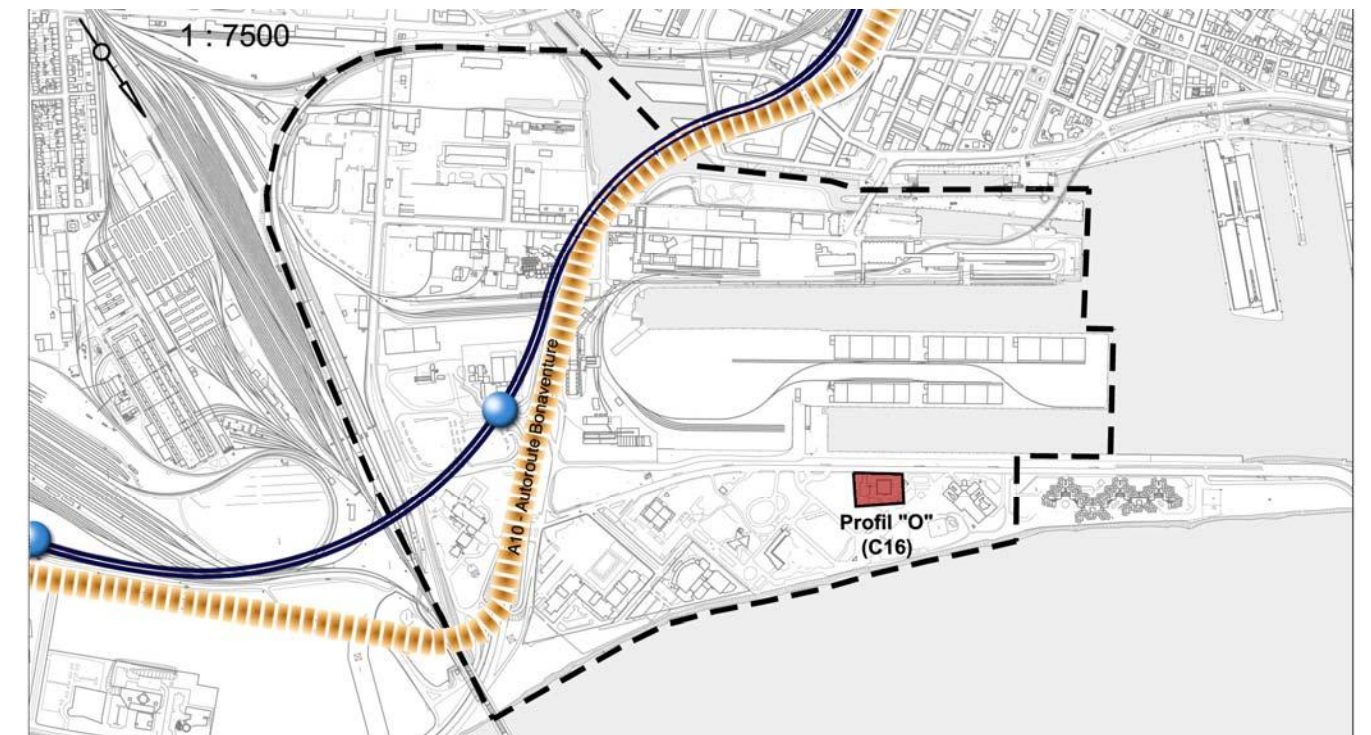
### Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>Profil O</b> Construction de 64 unités de condominiums et de penthouses haut de gamme. Superficie variant entre 1 000 p.c. et 1 600 p.c.	Construction résidentielle	17 millions	Groupe Canvar	2008

## AFFECTATION DES SOLS



## PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE PARC D'ENTREPRISES DE LA POINTE-SAINT-CHARLES**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre: La voie ferrée à l'est vers le nord jusqu'à la rue de Sébastopol, la rue le Ber au nord vers le sud sur la rue Bourgeois, vers l'ouest sur la rue Dick-Irvin, la voie ferrée au nord, l'autoroute 15 à l'ouest et le fleuve Saint-Laurent au sud.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
1 616 825 m.c.	725 450 m.c.	44,9 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Industriel	33 374 900	3 565 100	36 940 000
Résidentiel	5 134 100	2 139 700	7 273 800
Commercial et bureaux	8 471 000	529 000	9 000 000
Infrastructure de transport	31 811 601	28 275 301	60 086 902
Infrastructure télécommunication	2 787 100	332 900	3 120 000
Stationnements / terrains vacants	0	4 192 101	4 192 101
<b>Total</b>	<b>81 578 701</b>	<b>39 034 102</b>	<b>120 612 803</b>

**Accessibilité par transport en commun**

Lignes	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
168	≈ 35 min	5-15 min	Pointe sud de l'Île-des-Sœurs – Métro McGill



**UTILISATION DES SOLS**



Anciens ateliers du CN actuellement désaffectés



Cour de triage de Via Rail



Studios Mel's

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc et Groupe Cardinal-Hardy

## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

- Bande de territoire enclavée entre l'autoroute Bonaventure et la cour de triage de Via Rail.
- Les espaces vacants occupent environ la moitié de ce secteur.
- La partie construite est caractérisée par un nombre limité de bâtiments de gabarit imposant ayant front sur de l'autoroute Bonaventure.
- Les accès se font par les rues du Carrie-Derick, Marc Cantin et Fernand Seguin, qui forment une boucle à la périphérie du secteur accessible depuis l'autoroute Bonaventure.

### Cour de triage Via Rail

- Espace occupé principalement par une cour de triage longeant le Technoparc.
- Le seul bâtiment présent est situé à l'extrémité sud-ouest de la cour de triage. Il est de 2 à 3 étages et possède une importante implantation au sol.

### Secteur des anciens ateliers du CN

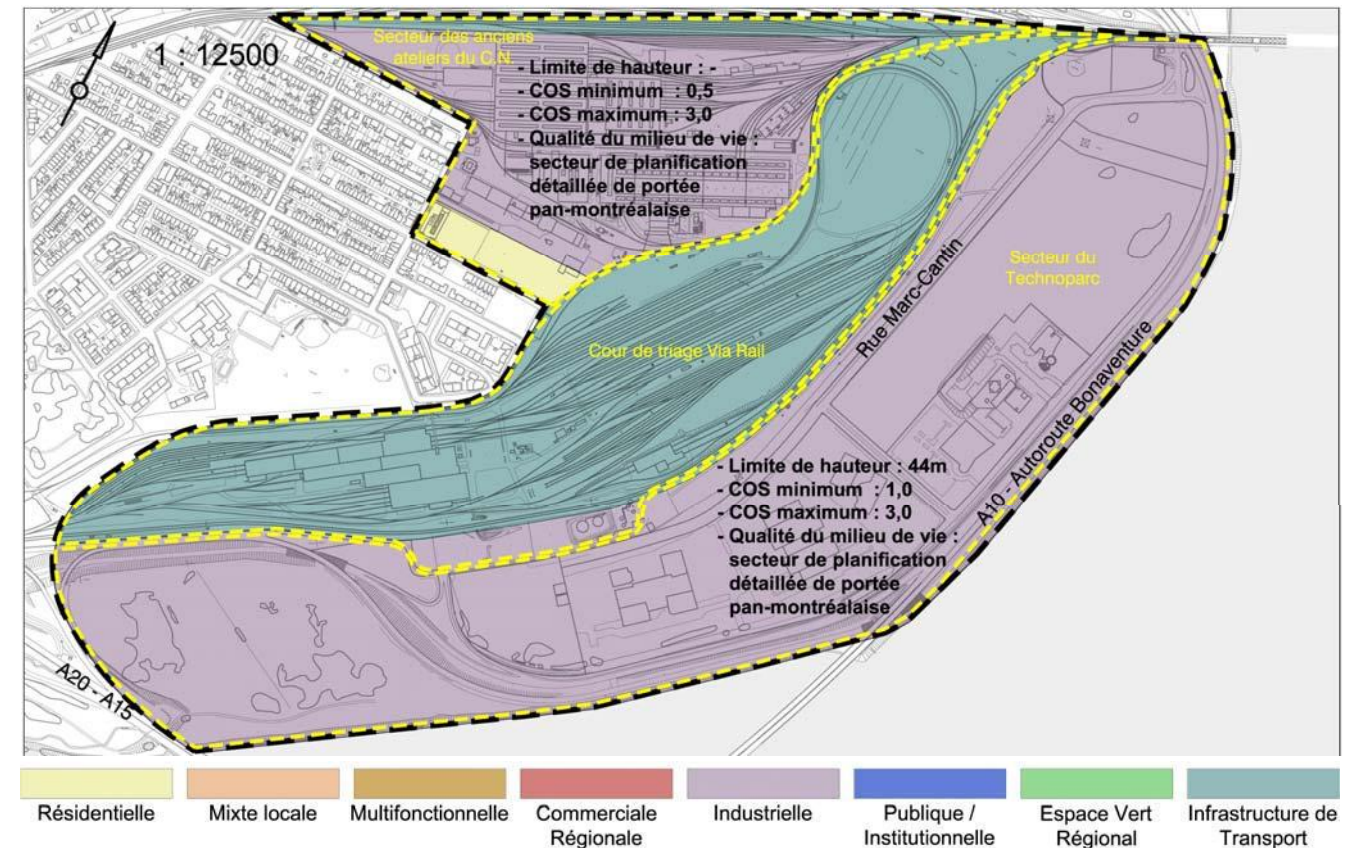
- Secteur résiduel partiellement enclavé entre la cour de triage de Via Rail et celle du CN.
- On y retrouve un complexe de bâtiments de 2 à 3 étages possédant une grande implantation au sol.
- L'orientation et la volumétrie des bâtiments s'inscrivent en rupture avec celle du cadre bâti du quartier résidentiel adjacent de Pointe Saint-Charles.
- La bande de terrains située au sud du secteur et qui longe la cour de triage est vacante.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importante superficie de terrains vacants</li> <li>• Proximité des berges du fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Proximité du pont Victoria et du pont Champlain</li> <li>• Proximité du Centre-Ville</li> <li>• Potentiel de reconversion du bâtiment et des terrains anciennement occupés par Alstom</li> <li>• Passage de la ligne de train de banlieue reliant le centre-ville à Mont Saint-Hilaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atténuer les effets négatifs liés aux barrières physiques que sont les cours de triage et les grandes infrastructures de transport routier.</li> <li>• Développer les terrains du Technoparc en prenant en considération la nature des sols qui le compose, les activités en place et le déplacement de l'autoroute Bonaventure.</li> <li>• Décontaminer les terrains le cas échéant</li> <li>• Rendre accessible les berges du fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Améliorer la desserte en transport en commun du secteur</li> <li>• S'assurer que les interventions favorisent le désenclavement de la partie de Pointe Saint-Charles au sud de la rue Wellington.</li> <li>• Redévelopper le site des anciens ateliers du CN par la rationalisation ou la relocalisation de la cour de triage et assurer la création de liens avec le Technoparc</li> <li>• Tisser des liens avec les secteurs limitrophes et protéger les bâtiments à caractère patrimonial</li> </ul>

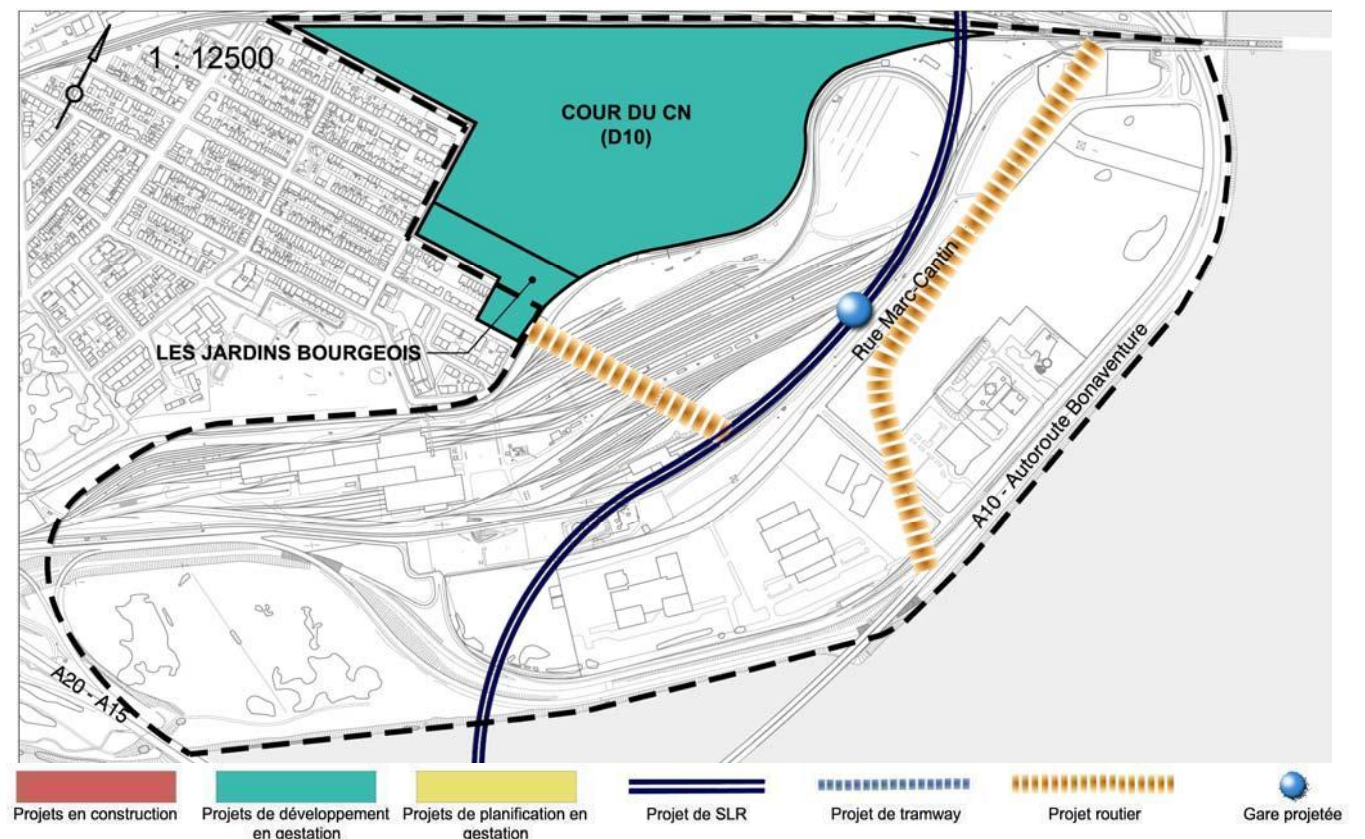
## Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>Cour du CN</b> Mixité de fonctions incluant de l'emploi et de l'habitation. L'AMT souhaite également y implanter des activités d'entretien. Un plan d'ensemble sera développé au cours de 2008. Le plan réservera 1 million de p.c. à la construction résidentielle.	Redéveloppement Résidentiel / Secteur d'emplois	3 millions	S.O.	S.O.

## AFFECTATION DES SOLS



## PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE POINTE NORD DE L'ÎLE-DES-SOEURS**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : Les berges du fleuve Saint-Laurent et l'autoroute Bonaventure au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud-est et l'autoroute 10 à l'ouest.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
363 275 m.c.	82 365 m.c.	22,7 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Infrastructure de transport	511 300	182 400	693 700
Service public	395 200	2 099 400	2 494 600
Stationnements / terrains vacants	0	5 942 802	5 942 802
<b>Total</b>	<b>906 500</b>	<b>8 224 602</b>	<b>9 131 102</b>

**Accessibilité par transport en commun**

Lignes	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
168	≈ 35 min	5-15 min	Pointe sud de l'Île-des-Sœurs – Métro McGill
12	30min	20-25 min	Métro Lasalle – Pointe sud de l'Île-des-Sœurs



**UTILISATION DES SOLS**



Vue en plongée de la partie est de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs – terrain vacant



Campus Bell en construction sur la pointe nord de l'Île-des-Sœurs à partir de l'autoroute Bonaventure



Campus Bell en construction sur la pointe nord de l'Île-des-Sœurs à partir du pont Champlain

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, Groupe Cardinal-Hardy et Virtual Earth Interactive

### Caractérisation physique du sous-ensemble

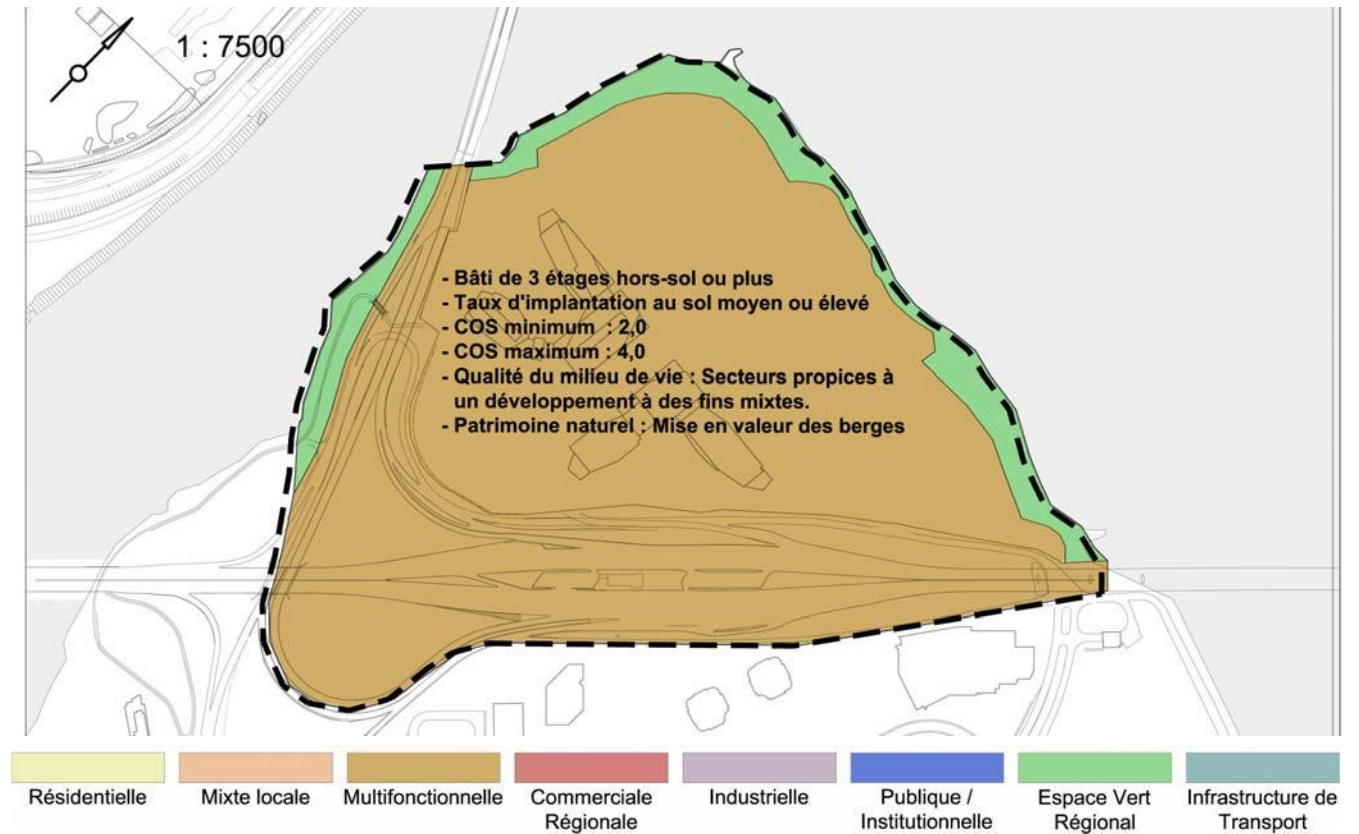
- Secteur enclavé par l'autoroute 10 et la bretelle de l'autoroute Bonaventure.
- Le siège social de Bell est en construction sur la partie ouest de la pointe. Le complexe sera composé de bâtiments de grand gabarit et de forte densité.
- La partie Est est présentement vacante.
- Aucune trame de rue existante.
- Une mince bande boisée borde le secteur le long de la berge.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paysage de qualité (vue sur le fleuve et le centre-ville)</li> <li>• Proximité de l'autoroute 10 qui donne accès au centre-ville et à la Rive-Sud</li> <li>• Présence d'un secteur commercial diversifié à proximité (Place du commerce)</li> <li>• Secteur en grande partie vacant offrant un potentiel de développement majeur, bien que l'ensemble du territoire vacant fasse déjà l'objet d'un plan de développement du promoteur Proment</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans l'optique de l'implantation d'une future ligne de SLR, assurer l'intégration d'une station aux futurs développements sur le site</li> <li>• Créer des liens avec le secteur commercial du côté sud de l'autoroute.</li> <li>• Rendre accessible les berges le long du fleuve</li> <li>• S'assurer que les développements immobiliers respectent et s'harmonisent avec le paysage du site</li> <li>• Minimiser l'impact du bruit pour les futurs occupants et de la pollution liée au trafic sur le pont Champlain</li> </ul>

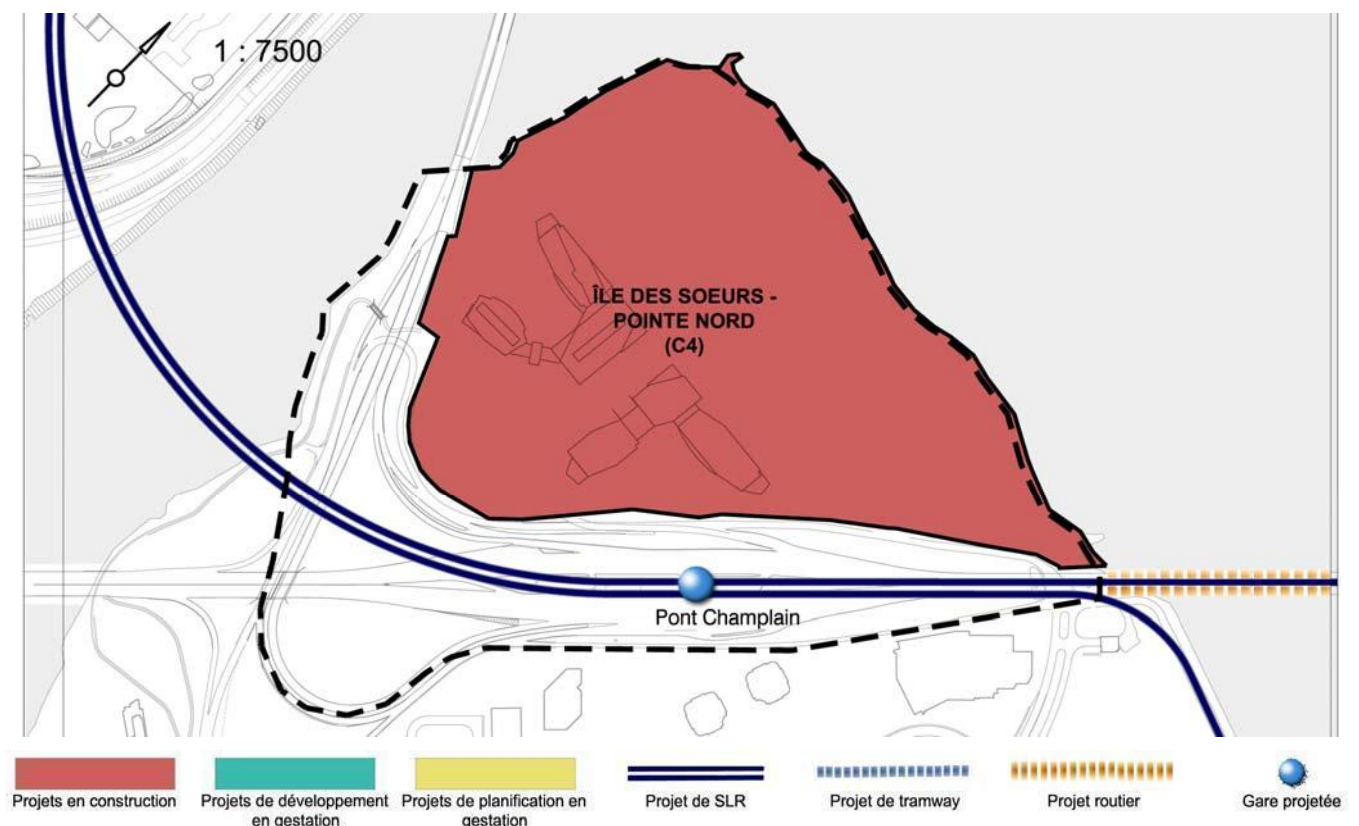
### Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>Île des Sœurs –Pointe Nord</b> Logements : 2 000 unités Bâti non-résidentiel : près de 46 500 m.c. Hauteur : 3 à 30 étages Superficie du site : 210 000 m.c.	Développement Résidentiel / Bureaux	1,5 milliards	PROMENT	2007

### AFFECTATION DES SOLS



### PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE PANAMA**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : Place Aylmer à l'est jusqu'à la rue Albert. Le boulevard Provencher jusqu'au boulevard Pelletier au nord vers l'ouest jusqu'à l'autoroute 10. L'autoroute 10 vers le sud jusqu'à l'avenue Tisserand. L'avenue Tisserand vers l'ouest jusqu'au boulevard de Rome. Le boulevard de Rome vers le sud jusqu'à l'avenue Malo, passer par les Places Marengo et Mercure et reprendre l'avenue Malo vers l'est jusqu'à l'autoroute 10. De l'autoroute 10, prendre la Place Beaulac vers le sud jusqu'au boulevard Lapinière. Suivre le boulevard Lapinière jusqu'à la Place Aylmer.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

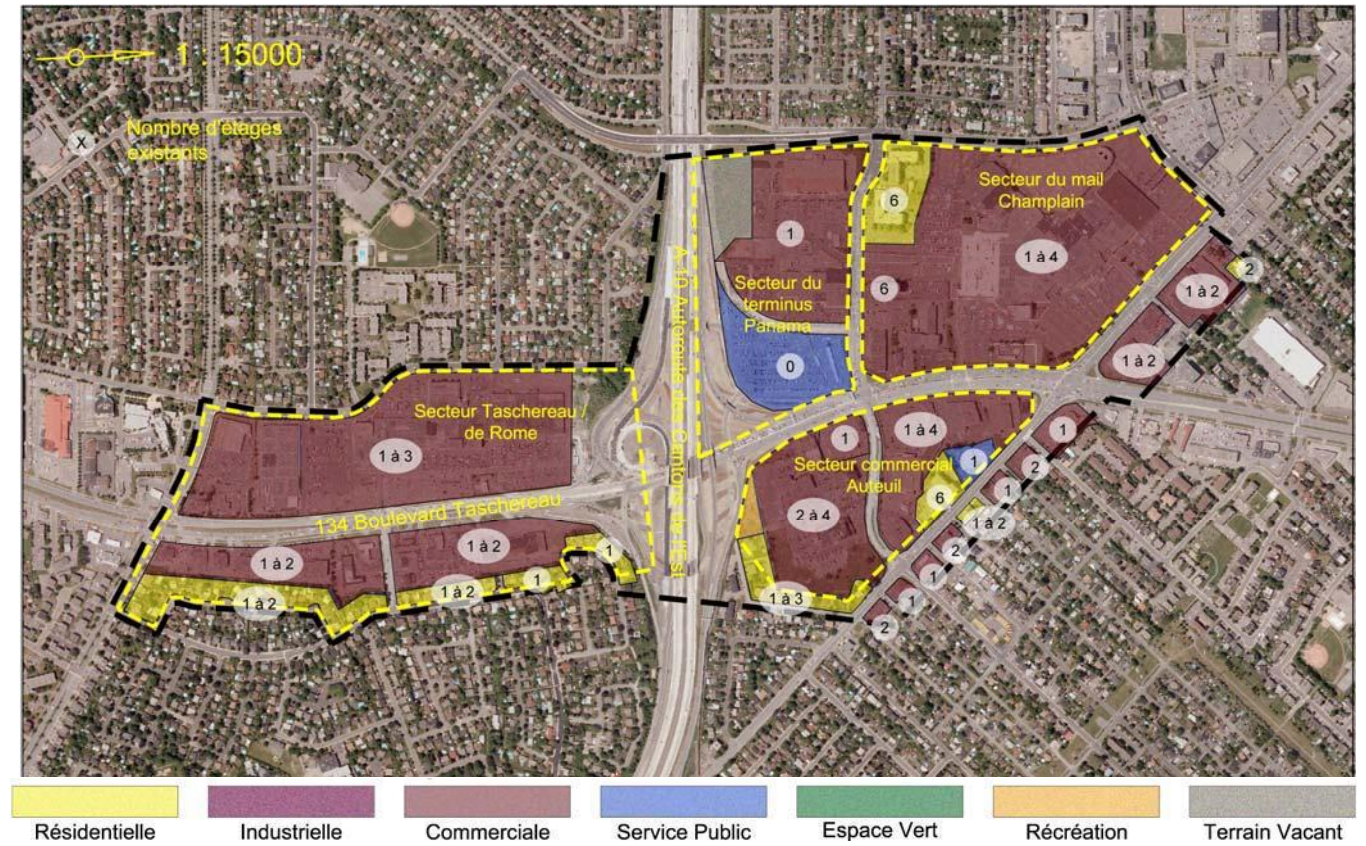
Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
1 316 342 m.c.	0 m.c.	0 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Résidentiel	53 077 600	9 303 800	62 381 400
Commercial et bureaux	258 157 500	91 385 400	349 542 900
Infrastructure de transport	899 000	0	899 000
Infrastructure municipale	234 300	0	234 000
Stationnements / terrains vacants	0	7 919 500	7 919 500
<b>Total</b>	<b>312 368 400</b>	<b>108 608 700</b>	<b>420 977 100</b>



**UTILISATION DES SOLS**



Vue en plongée du terminus Panama et du stationnement incitatif



Centre commercial du Mail Champlain entouré d'espaces de stationnement



Secteur commercial au sud de l'autoroute 10 avec stationnement en façade

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, Groupe Cardinal-Hardy et Virtual Earth Interactive

**Accessibilité par transport en commun**

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
6	30-60 min	30 min	Terminus Longueuil – Terminus Panama
14	-	10-30 min	Brossard (secteurs M et T) et Quartier Dix30 – Terminus Longueuil
15	30-60 min	20 min	Arrondissements de Saint-Lambert, Greenfield Park et Terminus Panama - Terminus Longueuil et Centre-ville (en pointe) Arrondissements de Saint-Lambert et Greenfield Park - Terminus Panama (hors pointe)
30	-	8-20 min	Brossard (secteurs P et V) – Terminus Centre-ville
31	-	20 min	Brossard (secteurs S et T) – Terminus Centre-ville
32	30-60 min	20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (secteur Bienville) – Terminus Panama et Centre-ville (en pointe) Arrondissement de Saint-Hubert (secteur Bienville) – Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
33	-	10-15 min	Brossard (secteurs O, M et N) - Terminus Centre-ville
T35	60 min	30 min	Brossard (boulevard Rome, Quartier Dix30 et boulevard Lepage) – Terminus Panama et boulevard Des Prairies (en tout temps); Terminus Centre-ville (en pointe)
36			
37	-	≈20 min	Saint-Lambert (secteur Préville) - Terminus Centre-ville
41	30-60 min	-	Brossard (secteurs T, S et M) - Terminus Panama (sens inverse du circuit 43)
42	30 min	≈10 min	Arrondissement de Saint-Hubert (secteur Cité Soleil) - Terminus Panama et Centre-ville (en pointe) Arrondissement de Saint-Hubert (secteur Cité Soleil) - Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
43	30-60 min	-	Brossard (secteurs T, S et M) - Terminus Panama (sens inverse du circuit 41)
44	30-60 min	≈10 min	Brossard (secteurs M, N, O) – Terminus Panama et Centre-ville (en pointe) Brossard (secteurs M, N, O) – Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
46	-	10-20 min	Brossard (une partie des secteurs R, S et T) - Terminus Centre-ville

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
47	30-60 min	15-20 min	Brossard (une partie des secteurs R, S et T) - Terminus Panama et Centre-ville (en pointe) Brossard (une partie des secteurs R, S et T) - Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
48	-	≈30 min	Brossard (boulevards St-Laurent, Rome, Milan et Lapinière) - Terminus Centre-ville
49	30-60 min	10-15 min	Brossard (une partie des secteurs R, S et T) - Terminus Panama et Centre-ville (en pointe) Brossard (une partie des secteurs R, S et T) - Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
50	60 min	-	Arrondissement de Saint-Hubert (Prince-Charles, Orchard et Auteuil) – Terminus Panama (hors pointe seulement)
54	30 min	20 min	Terminus Longueuil – Terminus Panama
59	-	15-30 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Gareau, secteurs P, L et Montgomery) - Terminus Centre-ville
77	30 min	20 min	Parc industriel de Brossard – Collège Édouard-Montpetit Disponible seulement en semaine
106	-	30 min	Brossard (secteur B) – Terminus Longueuil
115	-	20 min	Arrondissements de Greenfield Park - Terminus Centre-ville
132	60 min	≈30 min	Boulevard Julien-Bouthillier, Westley et secteur C de Brossard – Terminus Panama et Centre-ville (en pointe) Boulevard Julien-Bouthillier, Westley et secteur C de Brossard – Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
177	60 min	-	Vieux-Longueuil (chemin de Chambly) - Terminus Panama (samedi seulement)

Autres : Stationnement incitatif de 958 places (75 supports à Vélo)



## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur du Mail Champlain

- Méga îlot qui s'inscrit en rupture de la trame de rue du milieu résidentiel adjacent.
- Caractérisé par l'implantation d'un centre commercial de faible densité, situé au centre de l'îlot et possédant une importante implantation au sol.
- Le bâtiment du centre commercial est entouré d'espaces de stationnement dont un est étagé. Un important aménagement paysager y a été intégré afin de diminuer l'impact visuel de celui-ci sur le milieu résidentiel voisin.
- Deux tours résidentielles de moyenne densité occupent le coin sud-ouest de l'îlot.
- Une série de bâtiments commerciaux implantés de façon isolée avec de faibles marges de recul sont concentrés à l'intersection du boulevard Taschereau et de l'avenue Panama.

### Secteur du Terminus Panama

- Méga îlot principalement occupé par des espaces de stationnement et par le terminus d'autobus Panama.
- Présence de deux bâtiments commerciaux de faible densité implantés de façon isolée.
- Les accès se font par l'avenue Panama et les espaces de stationnement sont situés de part et d'autre de la rue des Philippines.
- Un terrain vacant se trouve à l'arrière des espaces de stationnement à l'intersection du boulevard Pelletier et de l'autoroute 10.
- Le secteur est isolé de la partie sud du sous-ensemble par l'autoroute 10.

### Secteur commercial Auteuil

- Secteur composé de deux îlots de forme irrégulière situés dans la pointe formée par l'autoroute 10, le boulevard Taschereau et le boulevard Lapinière et traversé par l'avenue Auteuil.
- Présence de plusieurs bâtiments commerciaux de faible à moyenne densité implantés de façon isolée avec des marges de recul variant d'un bâtiment à l'autre.
- Omniprésence des espaces de stationnement.
- Les îlots, en raison de leur taille et de leur forme créent une rupture dans le tissu urbain.
- Un mini-golf et un terrain de pratique de base-ball sont implantés en bordure de l'autoroute 10.

### Secteur Taschereau / de Rome

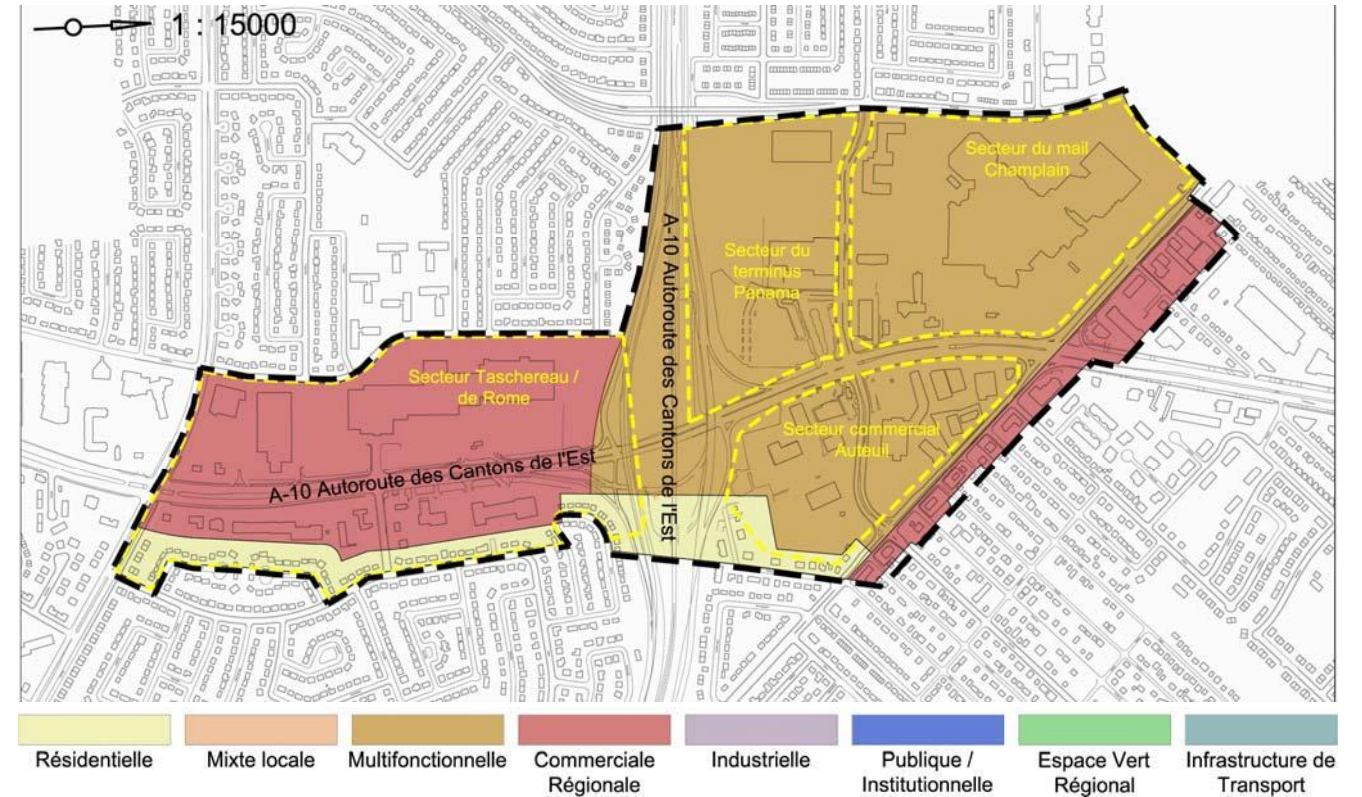
- La partie à l'ouest du boulevard Taschereau est caractérisée par un méga îlot occupé par un mail commercial (Place Portobello) d'envergure situé en recul par rapport au boulevard.
- Très faible encadrement du boulevard Taschereau par les bâtiments.
- Omniprésence des espaces de stationnement en façade.
- La partie Est du boulevard Taschereau est caractérisée par des îlots plus étroits, où les bâtiments ont une plus faible implantation au sol.
- Présence d'une bande de stationnement en façade des bâtiments sur la totalité du tronçon du boulevard Taschereau.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité au réseau routier (carrefour de l'autoroute 10 et des boulevards Taschereau, de Rome et Lapinière)</li> <li>• Présence du Terminus Panama et d'un stationnement incitatif de 1100 places</li> <li>• Présence d'un pôle d'activité commerciale régional structuré par le Mail Champlain</li> <li>• Présence de nombreux terrains sous-utilisés (Stationnements)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser les liens de part et d'autres du boulevard Taschereau</li> <li>• Atténuer les effets négatifs de la barrière physique de l'autoroute 10</li> <li>• Atténuer les impacts négatifs liés à l'important achalandage engendré par les activités du secteur.</li> <li>• Améliorer la convivialité et la sécurité pour les piétons en intervenant sur l'aménagement du domaine public, l'implantation et la taille des bâtiments ainsi que les traverses des grandes artères</li> <li>• Développer les terrains sous-utilisés</li> <li>• Densifier et diversifier les abords du Terminus Panama</li> </ul>

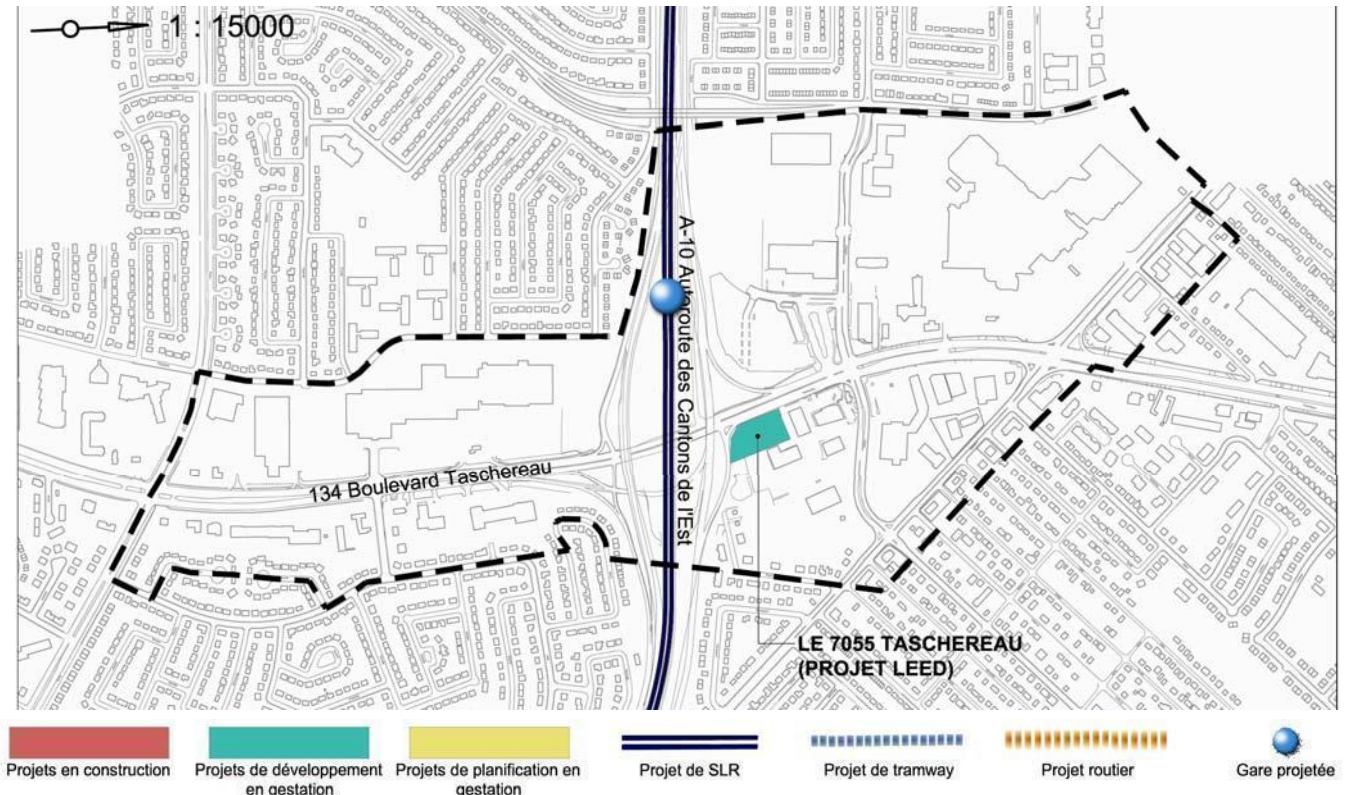
## Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>7055 Taschereau</b> Immeuble de cinq étages offrant 6 650 m.c. en superficie de bureau. Bâtiment qui sera certifié LEED.	Construction Bureaux	N.D.	Groupe Immobilier IWP	N.D.

## AFFECTATION DES SOLS



## PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE CHEVRIER**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre: le boulevard Grande-Allée à l'est, le chemin de fer au nord, le boulevard de Rome à l'ouest, le boulevard Lepage au nord, le chemin des Prairies à l'ouest et l'autoroute 30 au sud.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
5 308 665 m.c.	1 588 225 m.c.	29,9 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Institutionnel	1 149 900	308 400	1 458 300
Résidentiel	163 436 400	27 515 800	190 952 200
Commercial et bureaux	49 760 800	8 896 800	58 657 600
Industriel	107 500	132 300	239 800
Infrastructure de transport	2 183 100	5 933 800	8 116 900
Infrastructure municipale	6 449 200	3 260 600	9 709 800
Parcs et espaces verts	1 774 400	4 193 600	5 968 000
Voie publique	0	55 300	55 300
Stationnements / terrains vacants	0	106 567 300	106 567 300
<b>Total</b>	<b>224 861 300</b>	<b>156 863 900</b>	<b>381 725 200</b>

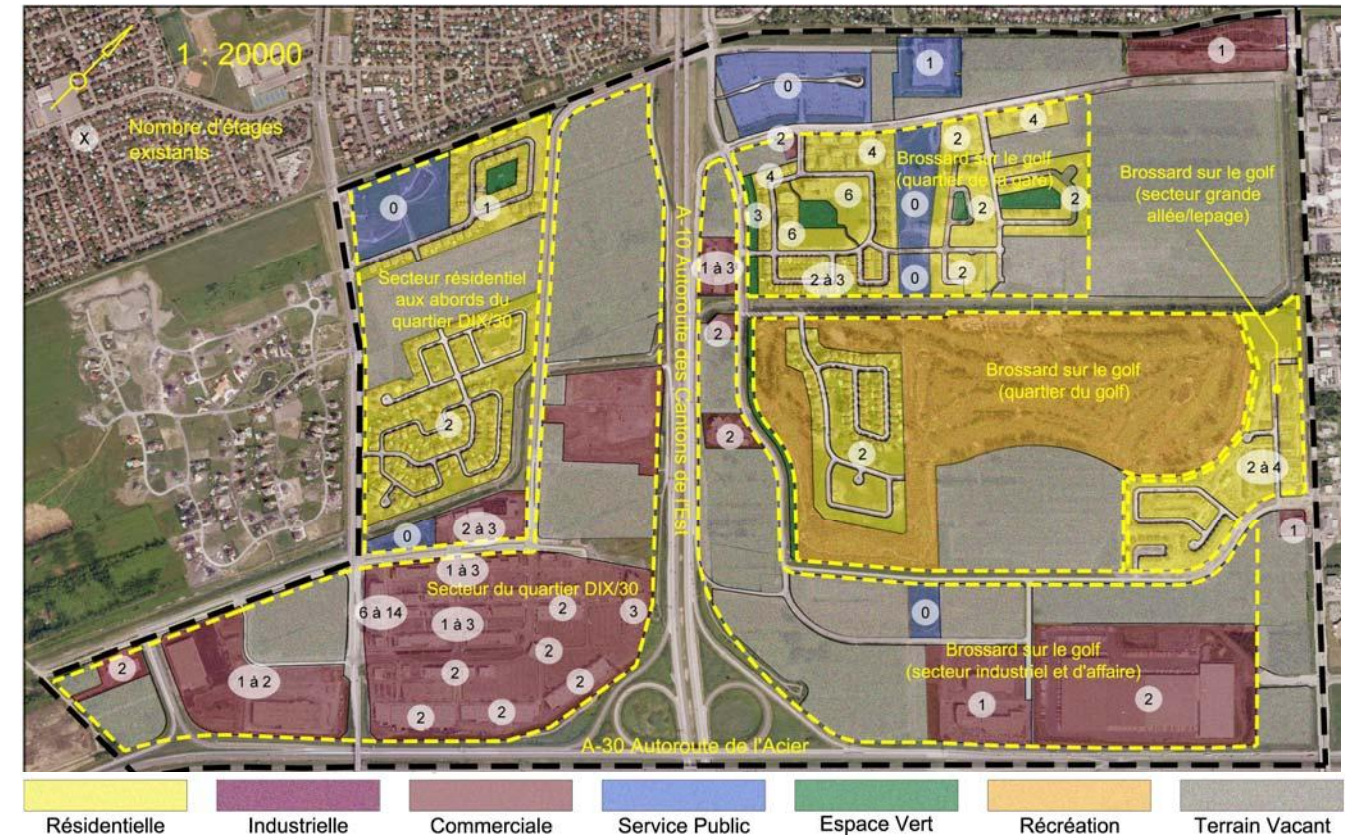
**Accessibilité par transport en commun**

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
21	30 min	≈15 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Grande Allée) - Terminus Longueuil
32	30-60 min	20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (secteur Bienville)- Terminus Centre-ville (en pointe); Terminus Panama (hors pointe)
T35	60 min	30 min	Brossard (de Rome, Quartier Dix30, Lepage) – Boulevard des Prairies par Terminus Panama (en tout temps); Terminus Centre-ville (en pointe)
T40	N.D.	N.D.	N.D.
90	30-60 min	4-15 min	Ligne Express Chevrier (AMT) : Terminus Chevrier - Terminus Centre-ville
132	60 min	≈30 min	Boulevards Julien-Bouthillier, Westley et secteur C (Brossard) – Terminus Centre-ville (en pointe); Terminus Panama (hors pointe, samedi, dimanche)

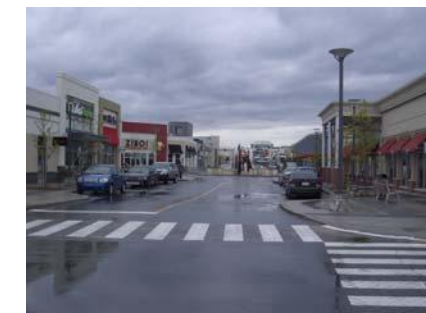
Autre : Stationnement incitatif de 1989 places (15 supports à Vélo)



**UTILISATION DES SOLS**



Bureaux situés dans la portion industrielle du projet Brossard-sur-le-Golf



Rue d'ambiance du centre commercial Dix30



Secteur résidentiel de moyenne densité en construction situé à proximité du stationnement Chevrier

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc et Groupe Cardinal-Hardy

## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur du Quartier Dix30

- Secteur de type *Life Style Center*, caractérisé par une allée commerciale d'ambiance, dont les caractéristiques physiques se rapprochent de celles des rues commerciales urbaines : les bâtiments contigus d'un à deux étages sont implantés directement en bordure des trottoirs. Le mobilier urbain est présent en abondance et le traitement architectural ainsi que le choix des matériaux contribuent à créer un effet d'uniformité sur l'ensemble de la rue. Des bâtiments à vocation culturelle de gabarit plus important viennent fermer la promenade à chacune de ses extrémités, créant des perspectives dans les deux directions.
- Cette promenade est située au centre d'un méga îlot et complètement entourée d'espaces de stationnement. Une deuxième rangée de bâtiments commerciaux entoure les espaces de stationnement sur le pourtour de l'îlot.
- La trame de rue est plutôt perméable puisqu'un réseau de rues privé vient quadriller le quartier.
- Les abords des autoroutes 10 et 30 sont caractérisés par des commerces de grand gabarit et par des terrains vacants.

### Secteur résidentiel aux abords quartier Dix30

- Secteur caractérisé par une prédominance de terrains vacants.
- Deux parties distinctes sont construites, soit un quartier résidentiel de moyenne densité composé de maisons multifamiliales de deux à trois étages implantées le long d'un parc et d'une rue en rond point et un autre quartier composé de maisons implantées de façon isolée et de maisons jumelées sur une trame sinueuse.
- Pour l'instant, les quartiers résidentiels développés ne débouchent que sur le Boulevard de Rome. Aucun lien routier n'existe vers le Boulevard Leduc.

### Brossard sur le golf

#### Quartier de la gare

- Secteur en construction ou l'on retrouvera, à terme, une variété de typologies d'habitation allant de la maison individuelle détachée, de la maison jumelée aux tours d'appartement de 4 à 6 étages.
- La trame de rue est sinueuse et débouche sur le stationnement incitatif du terminus d'autobus Chevrier.

#### Quartier du golf

- Secteur majoritairement occupé par un golf et des terrains vacants.
- Le secteur résidentiel est formé d'une trame sinueuse où les maisons de type unifamiliale sont implantées de façon isolée.

#### Secteur Grande Allée/Lepage

- Secteur en construction dont la trame de rue est sinueuse.
- Le cadre bâti est principalement composé de maisons jumelées de deux étages.

#### Secteur industriel et d'affaires

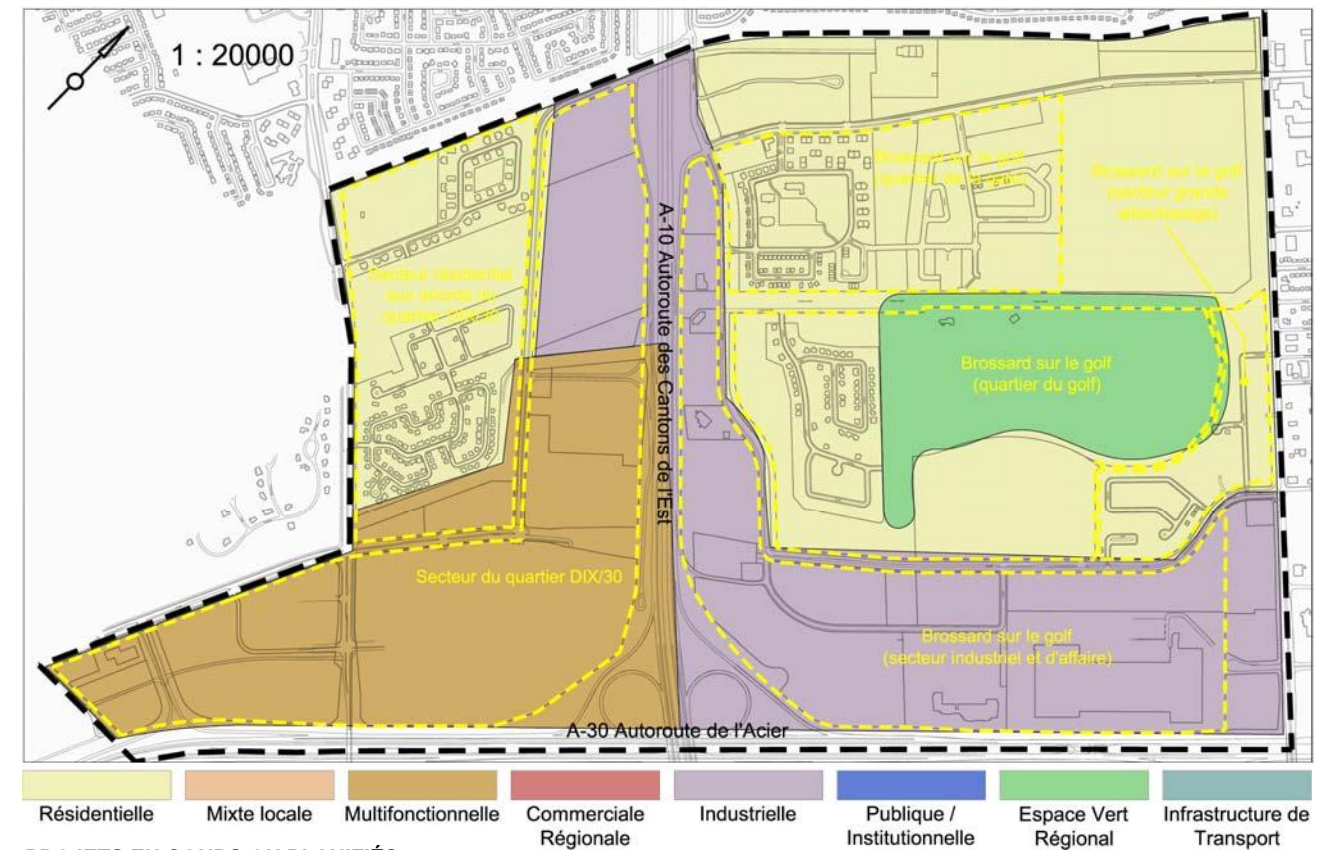
- Bande longeant l'autoroute 30 composée de bâtiments implantés de façon isolée et dont l'implantation au sol est très importante.
- Bande longeant l'autoroute 10 où l'on retrouve des bureaux implantés de façon isolée mais dont l'implantation au sol est plus faible.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence d'un carrefour autoroutier d'importance (Autoroutes 10 et 30).</li> <li>• Présence du Quartier Dix30 : pôle multifonctionnel principalement commercial à rayonnement métropolitain.</li> <li>• Superficie importante de terrains à développer.</li> <li>• Présence du Terminus d'autobus Chevrier et du stationnement incitatif de l'AMT (2000 places).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager le secteur de façon à limiter l'utilisation de l'automobile.</li> <li>• Densifier l'occupation du sol autour du quartier Dix30 et du stationnement incitatif Chevrier.</li> <li>• Profiter de l'important potentiel de développement pour innover en termes de développement périurbain.</li> <li>• Créer des liens entre les deux parties du secteur, actuellement coupées par l'autoroute 10.</li> </ul>

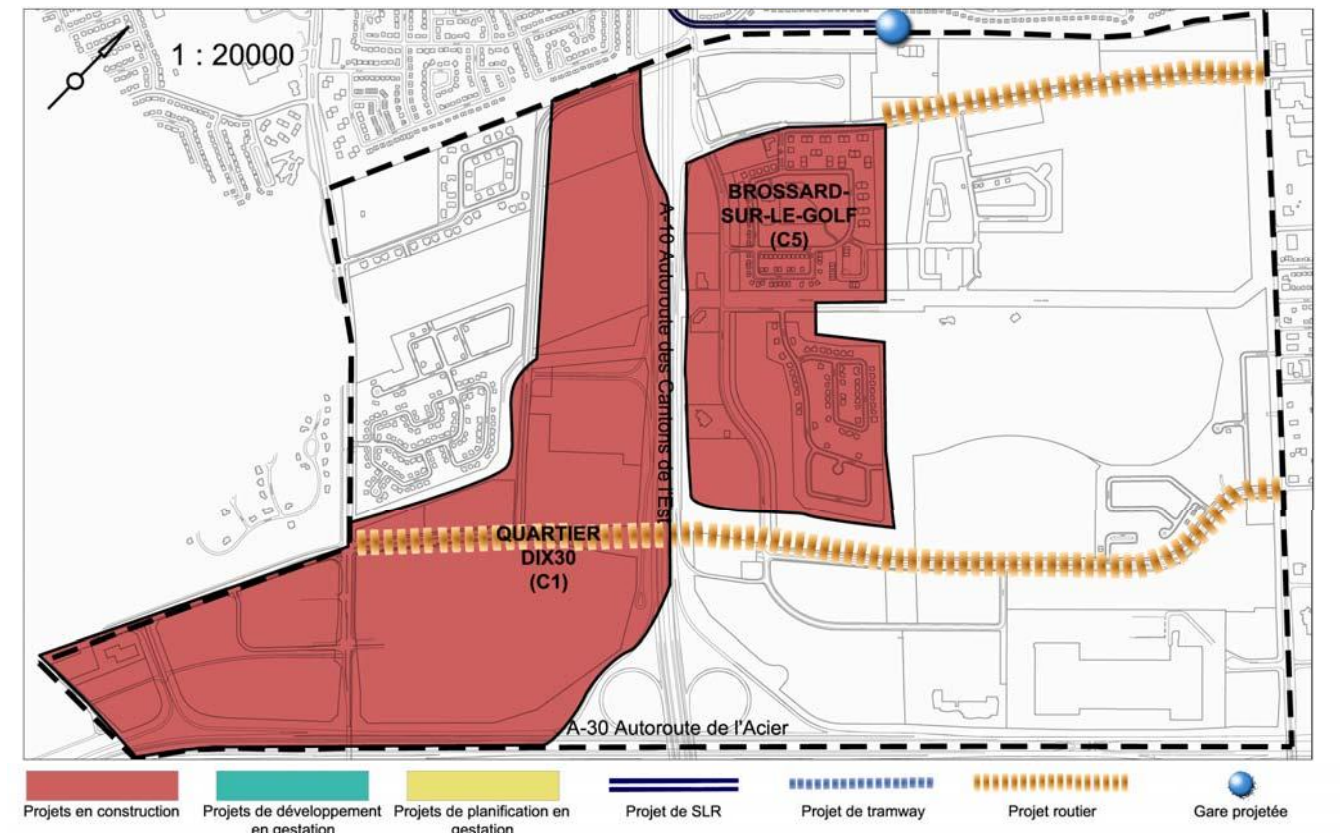
## Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>Quartier Dix30</b> Projet prévu en quatre phases, dont deux sont déjà complétées. 6 000 places de stationnement, dont 2 500 en sous-sol	Développement commercial / Divertissement	Plus de 500 millions	DEVIMCO	2006
<b>Brossard-sur-le-Golf</b> Quartier de la Gare : maisons unifamiliales détachées, appartements locatifs, condos, maisons de ville Quartier du Golf : maisons unifamiliales détachées Environ 3 900 unités d'habitation Environ 800 000 m.c. de commerces et bureaux Environ 56 000 m.c. d'industries	Développement Résidentiel / Commercial / Bureaux / Industriel	2 milliards	Groupe Sigler-Molesini	2002

## AFFECTATION DES SOLS



## PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE AUGUSTE/TASCHEREAU**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : La rue Lawrence au Nord vers l'ouest, la rue Kingsey à l'ouest et au nord, l'axe de la rue Campbell à l'ouest jusqu'à la rue Allard. La rue Allard au sud et à l'ouest jusqu'au boulevard Taschereau. Poursuivre avec les rues Alphonse, Angèle et Angers et Adam au sud jusqu'au boulevard Grande-Allée. La rue Grande-Allée, l'axe de la rue Taggart au nord, la rue Taggart au nord.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
467 135 m.c.	18 960 m.c.	4,1 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

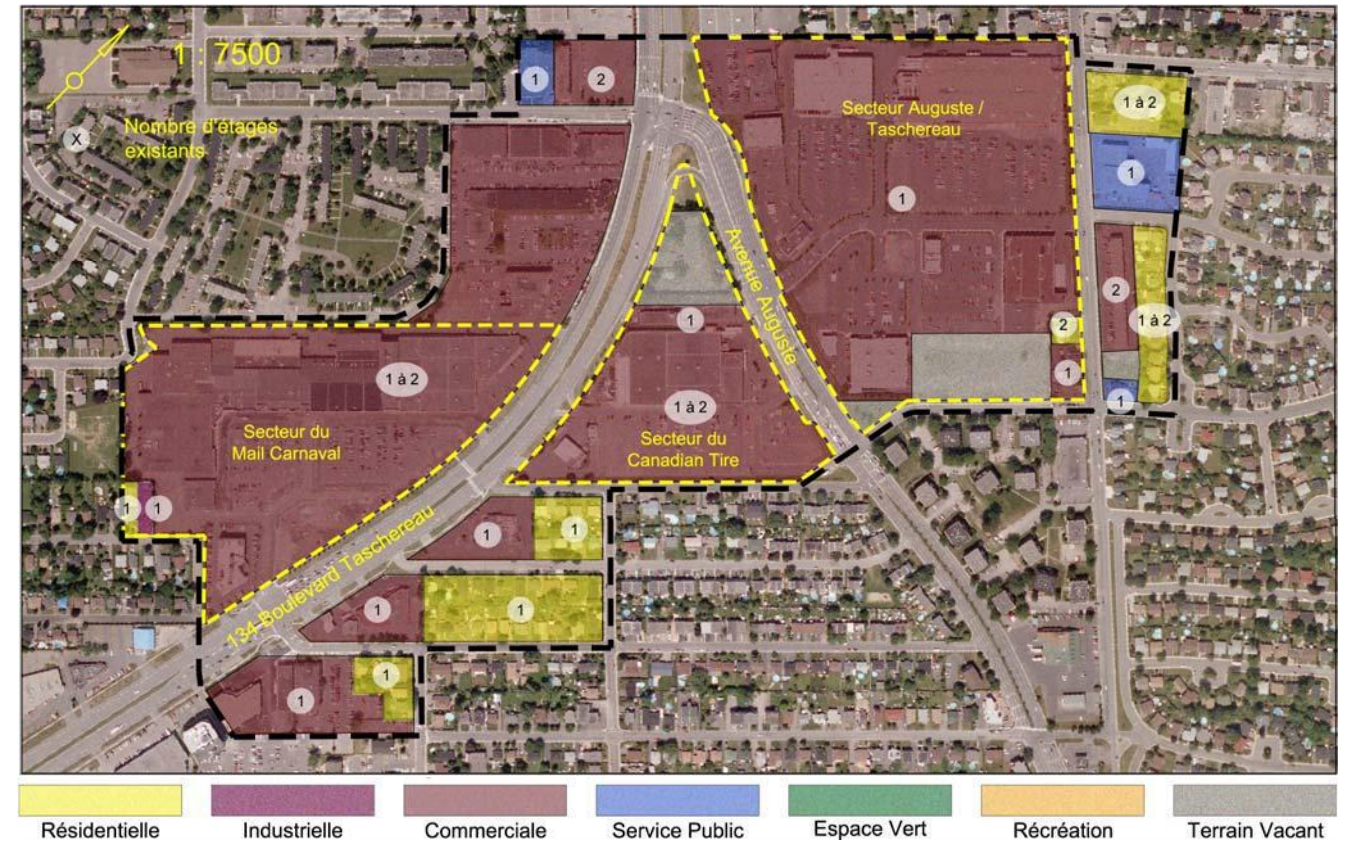
Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Institutionnel	369 200	166 900	536 100
Résidentiel	3 053 200	934 200	3 987 400
Commercial et bureaux	47 177 000	27 925 500	75 102 500
Industriel	36 500	92 500	129 000
Voie publique	0	11 500	11 500
Transport	490 600	245 800	736 400
Infrastructure	1 653 800	472 300	2 126 100
Stationnements / terrains vacants	0	3 044 600	3 044 600
<b>Total</b>	<b>52 780 300</b>	<b>32 893 300</b>	<b>81 686 200</b>

**Accessibilité par transport en commun**

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
4	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (Westley et Payer) - Terminus Longueuil
21	30 min	≈15 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Grande Allée) - Terminus Longueuil
34	-	7-15 min	Arrondissement de Greenfield Park (secteur Bellevue nord et sud) et Brossard (secteur A) – Terminus Centre-ville
54	30 min	20 min	Terminus Longueuil – Terminus Panama
59	-	15-30 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Gareau, secteurs P, L et Montgomery) - Terminus Centre-ville
77	30 min	20 min	Parc industriel de Brossard – Collège Édouard-Montpetit Disponible seulement en semaine
177	60 min	-	Vieux-Longueuil (chemin de Chambly) - Terminus Panama Samedi seulement



**UTILISATION DES SOLS**



Vue en plongée du secteur du Super Mercado



Commerces du mail Carnaval avec stationnement en marge avant – certains locaux sont vacants



Vue du boulevard Taschereau et de la voie réservée

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, Groupe Cardinal-Hardy et Virtual Earth Interactive

## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur Auguste Taschereau (Power Center)

- Secteur formé par des méga-îlots peu perméables dont la forme est en rupture avec la trame résidentielle adjacente.
- Bâtiments isolés de faible densité, avec une importante implantation au sol.
- Superficie importante occupée par les espaces de stationnement qui sont majoritairement situés au centre du complexe commercial.
- Présence d'un terrain vacant d'importante dimension donnant sur la rue Adam.

### Secteur Canadian Tire

- Espace résiduel partiellement enclavé entre le boulevard Taschereau et l'avenue Auguste.
- Caractérisé par l'implantation d'un bâtiment de grande surface dont l'espace de stationnement adjacent occupe une superficie importante.
- Présence d'un terrain vacant au carrefour du boulevard Taschereau et de l'avenue Auguste.

### Secteur Mail Carnaval

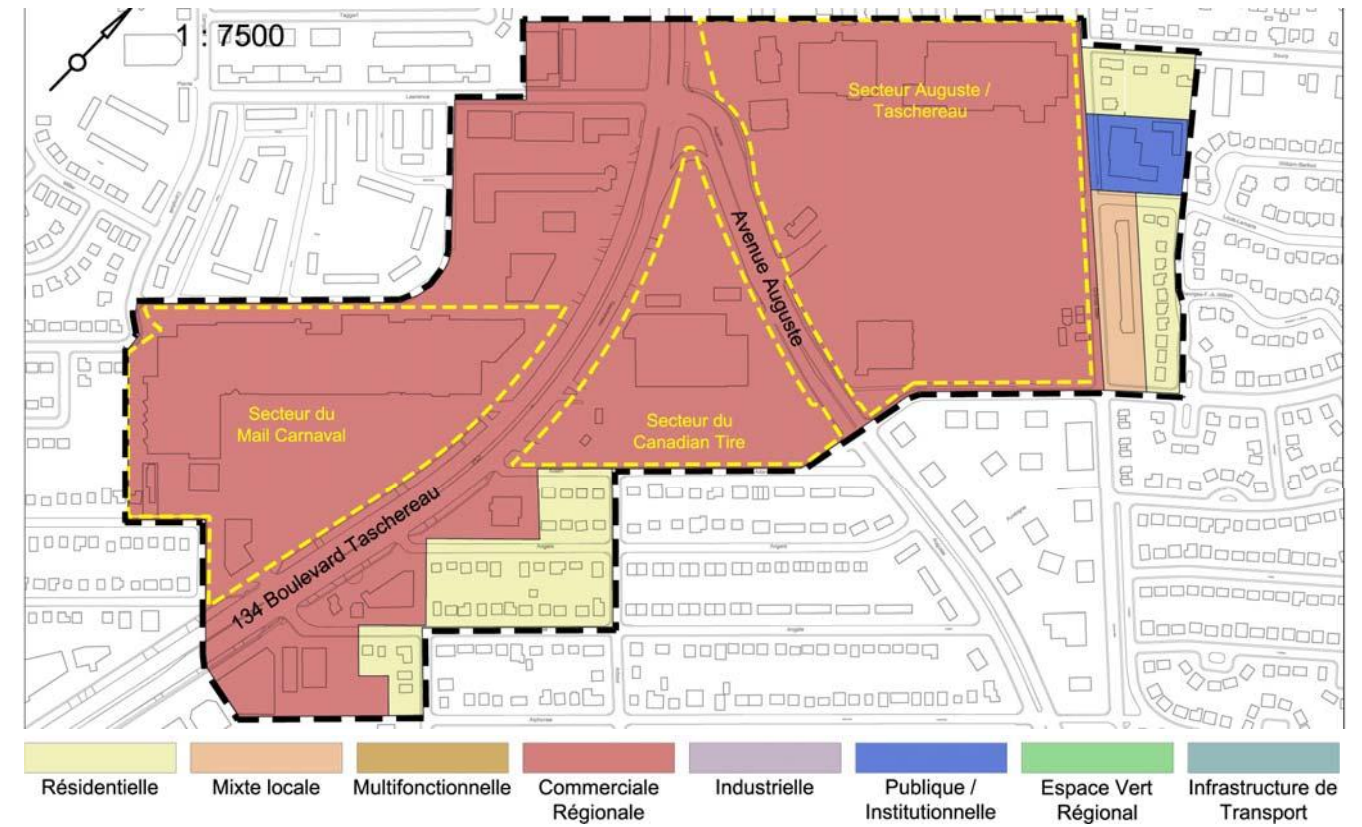
- Méga îlot, dont la forme s'inscrit en rupture avec celle des îlots des secteurs résidentiels adjacents.
- Les commerces sont regroupés à l'intérieur d'un mail commercial implanté en forme de L.
- Les commerces possèdent des superficies limitées à l'exception des deux bâtiments aux extrémités.
- La marge de recul est importante, et l'espace entre le boulevard Taschereau et la partie construite est occupé par les espaces de stationnement du mail commercial.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importante superficie sous-utilisée (terrains de stationnement et terrains vacants, locaux commerciaux inoccupés)</li> <li>• Offre commerciale importante</li> <li>• Secteur situé au carrefour de deux artères majeures</li> <li>• Fort achalandage automobile sur le boulevard Taschereau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre le secteur plus convivial pour les piétons et cyclistes</li> <li>• Développer les terrains sous-utilisés ou vacants</li> <li>• Mieux arrimer les ensembles commerciaux aux ensembles résidentiels adjacents</li> <li>• Favoriser les liens de part d'autre de Taschereau</li> <li>• Améliorer la qualité visuelle des bâtiments et de l'affichage le long du boulevard Taschereau</li> <li>• Favoriser l'émergence d'un pôle dont les activités se définissent en complémentarité de celles du secteur Panama - Mail Champlain qui se trouve à proximité</li> </ul>

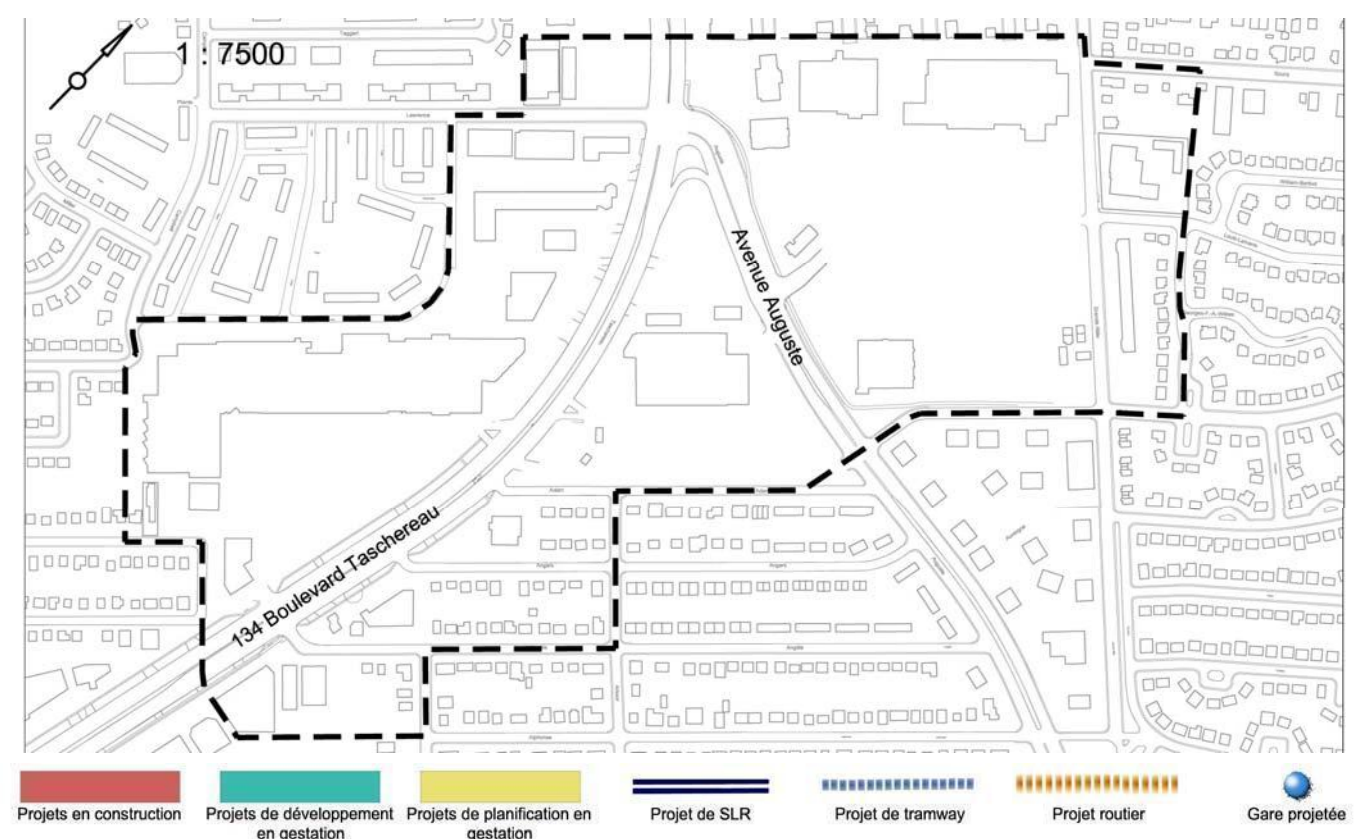
## Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
Aucun projet actuellement en cours pour ce secteur	-	-	-	-

## AFFECTATION DES SOLS



## PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : Rue Verchères à l'ouest, rue Margaret et rue Charles au Sud, rue Mance à l'est, rue Holmes au nord, rue Mont-Royal à l'est, boulevard Marie au sud, boulevard Mance à l'est, rue King-Edward au nord, rue Cedar à l'ouest et rue Saint-Charles au nord.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
527 645 m.c.	2 795 m.c.	0,5 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

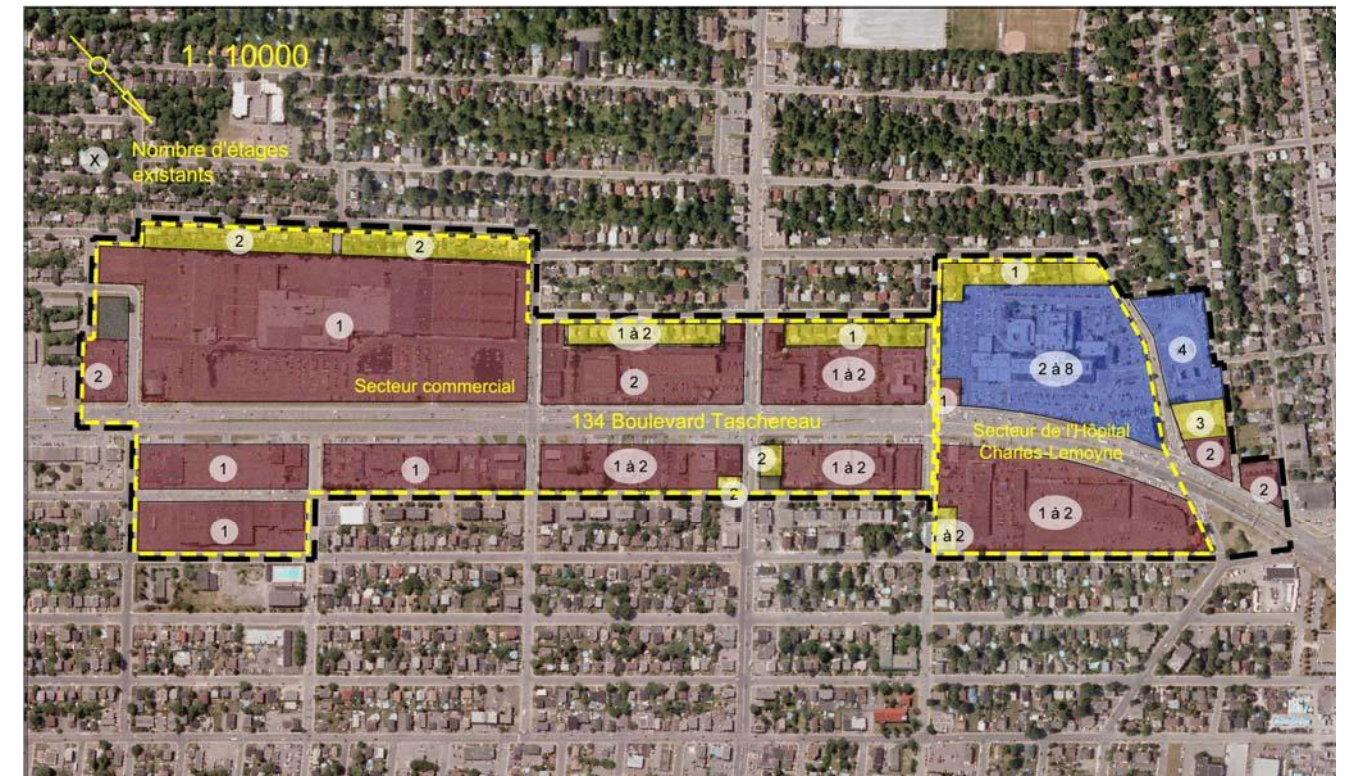
Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Institutionnel	62 785 700	4 463 300	67 249 000
Résidentiel	2 481 000	1 109 800	3 590 800
Commercial et bureaux	41 535 900	27 519 600	69 055 500
Infrastructure	150 600	0	150 600
Voie publique	0	71 000	71 000
Stationnements / terrains vacants	163 400	3 123 800	3 287 200
<b>Total</b>	<b>107 116 600</b>	<b>36 216 500</b>	<b>143 333 100</b>

**Accessibilité par transport en commun**

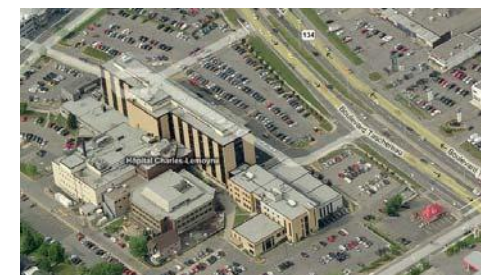
Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
1	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (rue Windsor) - Terminus Longueuil
3	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (Edgar, Soucy, Montgomery, Édouard et Marie) - Terminus Longueuil
4	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (Westley et Payer) - Terminus Longueuil
21	30 min	≈15 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Grande Allée) - Terminus Longueuil
54	30 min	20 min	Terminus Longueuil – Terminus Panama
77	30 min	20 min	Parc industriel de Brossard – Collège Édouard-Montpetit Disponible seulement en semaine
177	60 min	-	Vieux-Longueuil (chemin de Chambly) - Terminus Panama Samedi seulement



**UTILISATION DES SOLS**



Résidentielle Industrielle Commerciale Service Public Espace Vert Récréation Terrain Vacant



Vue en plongée de l'hôpital Charles-Lemoyne et du boulevard Taschereau



Commerces à l'ouest du boulevard Taschereau avec stationnement en marge avant et trottoirs aménagés avec plantation d'arbres



Intersection du boulevard Taschereau et de la rue Mary – Huit voies de large à l'intersection

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, Groupe Cardinal-Hardy et Virtual Earth Interactive

## Caractérisation physique du territoire du sous-ensemble

### Secteur de l'hôpital Charles-LeMoine

- Méga îlot occupé en son centre par le bâtiment de l'hôpital Charles-LeMoine.
- Ceinturé par les espaces de stationnement de l'hôpital.
- Coupé de la partie commerciale à l'est par le boulevard Taschereau qui compte 6 voies de large en plus d'un terre-plein avec clôture.
- Le bâtiment de l'hôpital est caractérisé par un imposant gabarit et une volumétrie irrégulière.
- La trame de rue est peu perméable.
- La partie à l'est du boulevard Taschereau est pour sa part caractérisée par des commerces de moyenne superficie implantés de façon isolée.
- Les espaces de stationnement occupent une superficie importante de cet îlot et sont principalement situés en façade et en cour latérale.

### Secteur commercial

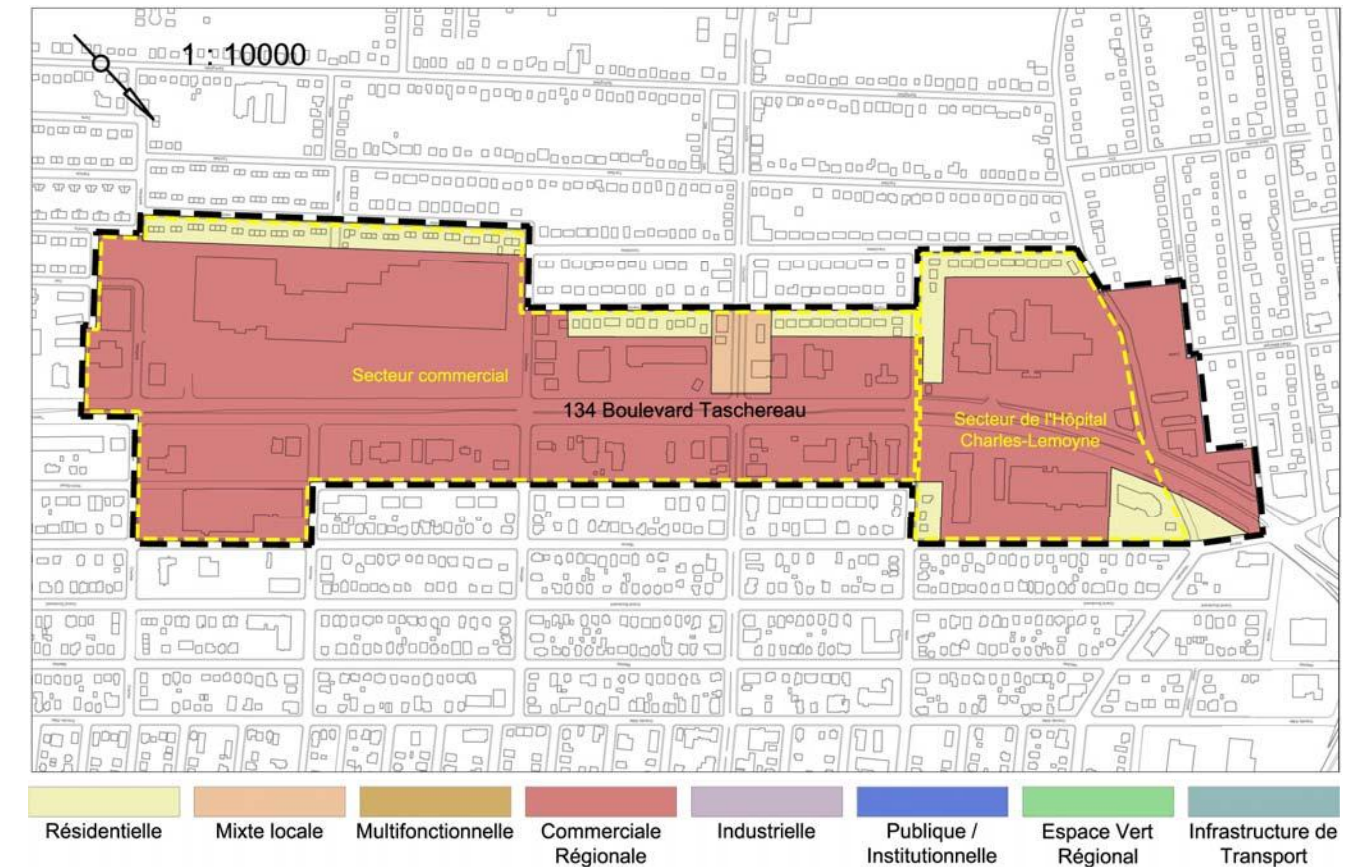
- Bande de bâtiments commerciaux situés de part et d'autre du boulevard Taschereau.
- Les bâtiments sont implantés avec une marge de recul importante alors que des espaces de stationnement sont aménagés en façade.
- L'aménagement du domaine public est davantage soigné du côté ouest du boulevard Taschereau (plantation d'arbres, aménagement d'un trottoir).
- La superficie des lots et l'implantation au sol des bâtiments situés sur le côté ouest du boulevard Taschereau est généralement plus importante. On y retrouve notamment un mail commercial d'envergure, la place Greenfield Park.
- L'apparence physique des bâtiments est généralement plus soignée du côté ouest et ceux-ci semblent avoir fait l'objet de rénovations plus récentes.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La largeur du boulevard Taschereau et les marges de recul existantes permettent l'implantation d'un système de transport en commun à haut débit.</li> <li>• L'hôpital Charles-LeMoine constitue un pôle d'activités institutionnel à rayonnement régional.</li> <li>• Proximité de l'axe pont Victoria / route 112/116 et du train de banlieue Montréal-Mont St-Hilaire.</li> <li>• Présence de l'axe commercial du boulevard Taschereau dont le rayonnement est régional.</li> <li>• Plusieurs terrains possèdent un important potentiel de développement ou de redéveloppement (aires de stationnement, bâtiments et espaces sous-utilisés)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer les liens entre les secteurs situés de part et d'autre du boulevard Taschereau.</li> <li>• Structurer le secteur autour du pôle de l'hôpital Charles-LeMoine et tirer profit de son caractère régional.</li> <li>• Réaménager le domaine public afin de créer un environnement plus favorable aux piétons et aux cyclistes.</li> <li>• Encourager la revitalisation des commerces situés sur le côté est du boulevard Taschereau. (Réglementation de l'affichage, diminution des marges de recul, diminution du nombre de cases de stationnement requis, construction en front de boulevard).</li> <li>• Développer les terrains sous-utilisés</li> </ul>

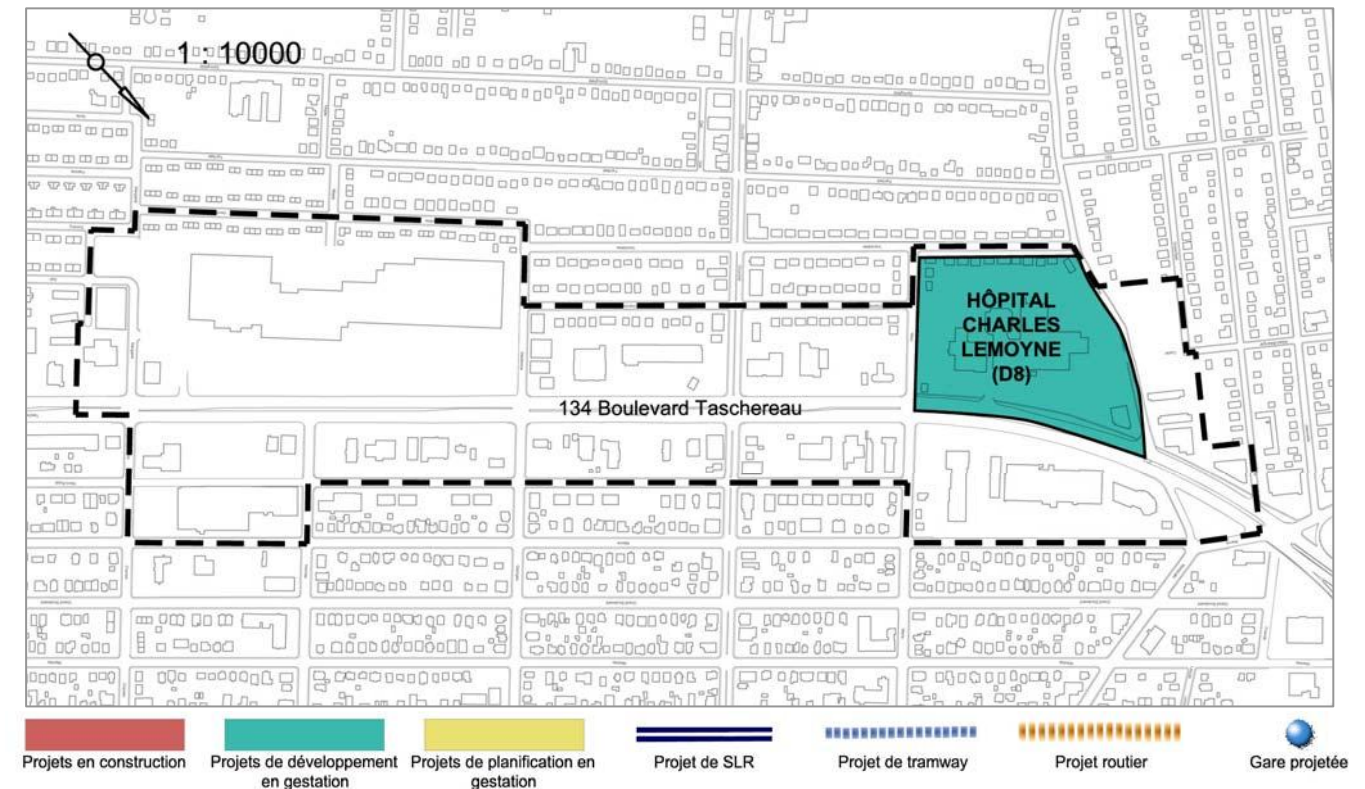
### Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>Hôpital Charles-Lemoyne</b> 11 200 m.c. pour le centre de cancérologie 7000 m.c. pour l'urgence transitoire (planifié en 2009) Le stationnement de surface est planifié à moyen / long terme	Agrandissement institutionnel	60 millions (Centre de cancérologie)	Gouvernement du Québec	2008

### AFFECTATION DES SOLS



### PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE CURÉ-POIRIER/TASCHEREAU**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : Intersection du boulevard Taschereau et de la rue Lafayette, la rue Lafayette vers l'ouest, prendre le boulevard Curé-Poirier vers le nord, la rue Séguin vers l'ouest, la rue Gérard vers le nord, la rue Saint-Pierre vers l'est, suivi du chemin Tiffin vers l'est et la rue Robitaille vers le sud jusqu'au boulevard Taschereau.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
826 763 m.c.	6 151 m.c.	0,74 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Résidentiel	57 558 800	25 483 500	83 042 700
Commercial et bureaux	35 981 800	14 824 500	50 806 300
Industriel	1 564 400	996 100	2 560 500-
Parcs, espaces verts et équipements récréatifs	1 143 300	456 300-	1 599 600-
Infrastructure automobile	125 600	72 500-	198 100
Stationnements / terrains vacants	333 300	2 520 100	2 853 400
<b>Total</b>	<b>96 707 200</b>	<b>44 353 400</b>	<b>141 060 600</b>

**Accessibilité par transport en commun**

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
4	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (Westley et Payer) - Terminus Longueuil
21	30 min	≈15 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Grande Allée) - Terminus Longueuil
34	-	7-15 min	Arrondissement de Greenfield Park (secteur Bellevue nord et sud) et Brossard (secteur A) – Terminus Centre-ville
54	30 min	20 min	Terminus Longueuil – Terminus Panama
59	-	15-30 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Gareau, secteurs P, L et Montgomery) - Terminus Centre-ville
77	30 min	20 min	Parc industriel de Brossard – Collège Édouard-Montpetit Disponible seulement en semaine
177	60 min	-	Vieux-Longueuil (chemin de Chambly) - Terminus Panama Samedi seulement



**UTILISATION DES SOLS**



Viaduc Desaulniers



Boulevard Taschereau, panneaux autoroutiers et clôture séparatrice



Vue en plongée du secteur : bâti de petit gabarit, stationnements en façade

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, Groupe Cardinal-Hardy et Virtual Earth Interactive



## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur du collège Charles Lemoyne

- Secteur ayant un positionnement stratégique, à la porte d'entrée d'une importante artère commerciale, à la proximité du viaduc qui mène au pont Jacques Cartier.
- Secteur dominé par un pôle institutionnel en expansion, pôle du collège Charles Lemoyne.
- Bâti commercial limitrophe souvent désuet, bordant le boulevard Taschereau et obstruant la visibilité du complexe institutionnel.

### Secteur des abords du boulevard Taschereau (compris entre les deux viaducs)

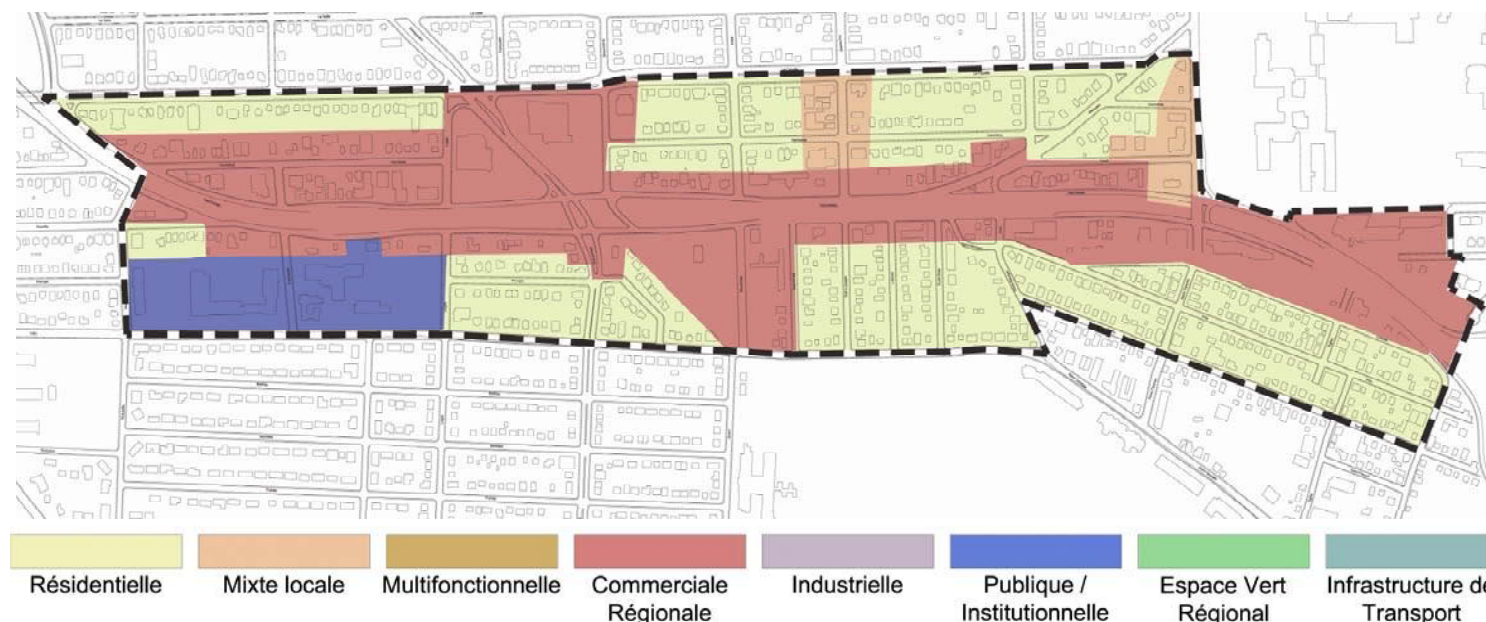
- Bâti désuet de fonction commerciale, souvent relié à l'automobile, occupant les îlots bordant le boulevard Taschereau.
- Le petit gabarit (particulièrement en termes de hauteur) des bâtiments encadre insuffisamment le boulevard.
- Terrains occupés par une importante surface dédiée au stationnement en façade.
- Présence des viaducs contribue à l'accélération du trafic routier et à la coupure dans la continuité de la trame urbaine.
- Aménagements d'échelle piétonne presque inexistantes et peu conviviaux.
- Cohabitation problématique des usages commerciaux et résidentiels.
- Présence d'aménagements paysagers à travers le secteur résidentiel.

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importante superficie sous-utilisée (locaux commerciaux désuets ou/et inoccupés, terrains de stationnement)</li> <li>• Potentiel de réaménagement du domaine public à même l'emprise routière actuelle du boulevard Taschereau</li> <li>• Secteur situé aux abords d'une artère importante</li> <li>• Résidentiel s'étend près du boulevard</li> <li>• Présence du pôle institutionnel comme vecteur d'affluence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre le secteur plus convivial pour les piétons et cyclistes</li> <li>• Développer les terrains sous-utilisés, densifier afin de renforcer la vitrine routière</li> <li>• Mieux arrimer les ensembles commerciaux aux ensembles résidentiels adjacents</li> <li>• Favoriser la perméabilité du secteur en créant des liens piétons de part d'autre de Taschereau</li> <li>• Améliorer la qualité visuelle des bâtiments et de l'affichage le long du boulevard Taschereau</li> <li>• Favoriser l'émergence d'un pôle institutionnel</li> </ul>

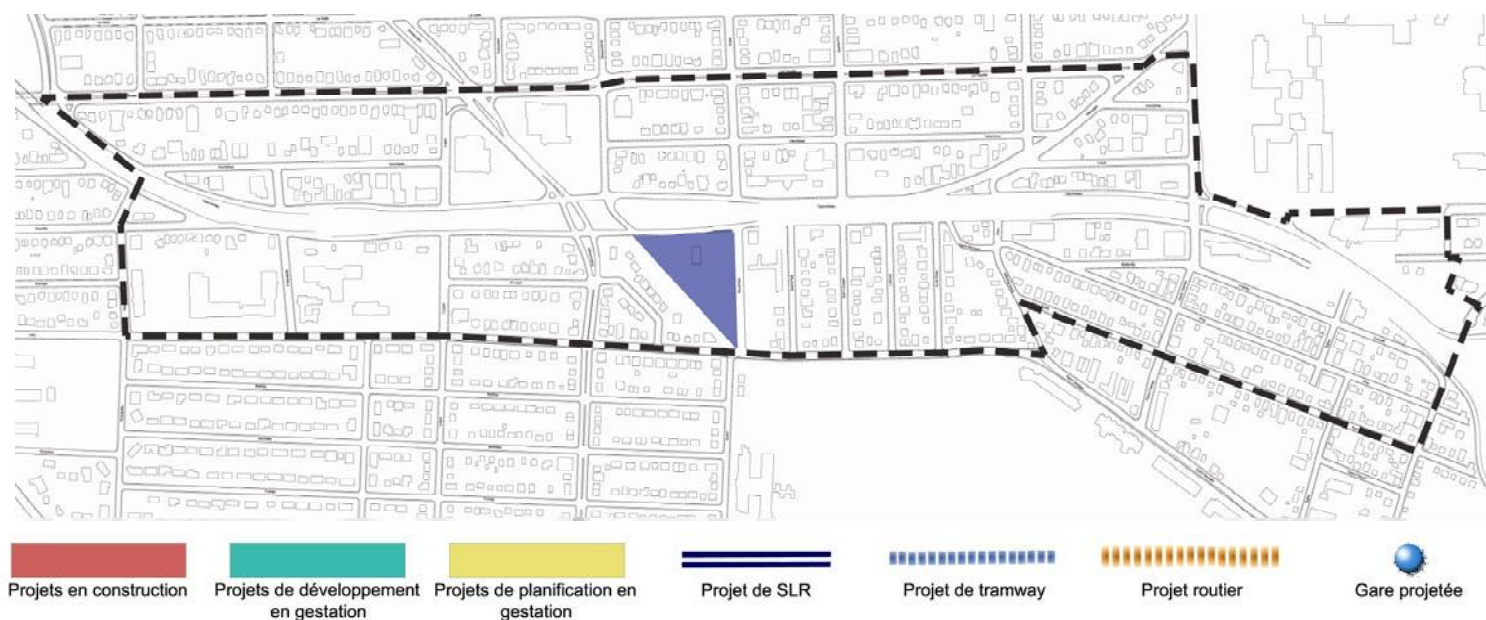
### Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>1080, boulevard Taschereau</b> Construction d'un bâtiment de 6 étages et d'un stationnement de surface Le bâtiment sera occupé en presque totalité par les services administratifs de l'hôpital Charles-Lemoyne Superficie de plancher approximative de 5 000 m.c.	Construction Bureaux	7 millions	Gestion Nutripro inc.	2008

### AFFECTATION DES SOLS



### PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



**SOUS-ENSEMBLE PLACE CHARLES-LEMOYNE / POINTE DE LA VOIE MARITIME**

**Identification du sous-ensemble**

Périmètre : La rive du fleuve Saint-Laurent au nord, limite du parc Port de Plaisance à l'est. Rue bord de l'Eau O. vers l'ouest jusqu'au boulevard Taschereau, rue Saint-Charles O vers l'est jusqu'à la rue Joliette, reprendre la rue Saint-Charles O vers l'ouest jusqu'au boulevard Taschereau, prendre le boulevard Taschereau direction pont Jacques-Cartier, reprendre Saint-Charles O vers le boulevard Lafayette, traverser le stationnement jusqu'à la hauteur de la rue Rouville, route 132 jusqu'au pont Jacques-Cartier et longer le fleuve Saint-Laurent.

**Données du sous-ensemble**

**Terrain(s)**

Superficie totale	Superficie des terrains vacants	Pourcentage des terrains vacants
1 478 183 m.c.	102 780 m.c.	7,0 %

**Évaluation au rôle foncier – total de l'îlot**

Fonction	Bâtiments (\$)	Terrains (\$)	TOTAL (\$)
Résidentiel	145 465 600	9 414 500	154 880 100
Commercial et bureaux	44 831 900	5 812 500	50 644 400
Infrastructure de transport	26 144 400	3 208 000	29 352 400
Voies publiques	6 724 500	300	6 724 800
Infrastructures publiques	4 434 800	1 402 000	5 836 800
Parcs et espaces verts	0	2 577 900	2 577 900
Stationnements / terrains vacants	2 649 500	22 475 100	25 124 600
<b>Total</b>	<b>230 250 700</b>	<b>44 890 300</b>	<b>275 141 000</b>



**UTILISATION DES SOLS**



Terrain vacant de la Pointe de la Voie maritime



Centre commercial Place Longueuil



Immeuble de la Place Charles-Lemoyne – Passerelle reliant les bâtiments entre eux

Sources : Groupe Gauthier Biancamano Bolduc et Groupe Cardinal-Hardy

## Accessibilité par transport en commun

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
1	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (rue Windsor) - Terminus Longueuil
2	-	30 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil - Terminus Longueuil
3	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (Edgar, Soucy, Montgomery, Édouard et Marie) - Terminus Longueuil
4	30-60 min	≈20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (Westley et Payer) - Terminus Longueuil
6	30-60 min	30 min	Terminus Panama -Terminus Longueuil
8	15 min	10-15 min	Kimber/Léonard - Terminus Longueuil
9	-	15-20 min	Arrondissement de Saint-Hubert (secteur M) - Terminus Longueuil
10	30 min	≈10 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (secteur B) - Terminus Longueuil
13	30-60 min	15 min	Terminus Panama -Terminus Longueuil
14	-	10-30 min	Brossard (secteurs M et T) et Dix30 - Terminus Longueuil
15	30-60 min	20 min	Terminus Longueuil et Terminus Panama -Terminus Centre-ville (en pointe) Terminus Longueuil - Terminus Panama (hors pointe, samedi et dimanche)
16	30-60 min	5-15 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil - Terminus Longueuil
17	60 min	≈20 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (secteur M) - Terminus Longueuil (sens inverse du circuit 117)
19	30-60 min	10-15 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boul. Davis) - Terminus Longueuil
20	30-60 min	7-10 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (secteur B) - Terminus Longueuil
21	30 min	≈15 min	Arrondissement de Saint-Hubert (boulevard Grande Allée) - Terminus Longueuil
23	60 min	-	Hôpital Pierre-Boucher - Terminus Longueuil
28	30 min	≈15 min	Aéroport Saint-Hubert - Terminus Longueuil
29	30-60 min	≈30 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (secteurs Fatima et Collectivité nouvelle) - Terminus Longueuil
54	30 min	20 min	Terminus Panama -Terminus Longueuil
71	30 min	≈15 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (boulevards chemin du Lac et Curé-Poirier) - Terminus Longueuil

Ligne	Fréquence normale	Fréquence pointe	Description
73	20-30 min	7-15 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (chemin de Chambly et Fontainebleau) – Terminus Longueuil
74	30-60 min	20 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (secteurs Bellerive et Normandie) - Terminus Longueuil
75	30-60 min	15-20 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (Maréchal et boulevard Perron) - Terminus Longueuil
81	30-60 min	30 min	Boucherville - Terminus Longueuil (sens inverse du circuit 81)
82	-	30 min	Boucherville - Terminus Longueuil (sens inverse du circuit 82)
83	60 min	15-20 min	Boucherville (boulevards De Montarville, Jacques-Cartier et Samuel-de-Champlain) - Terminus Longueuil. Express par la route 132 (sens inverse du circuit 84).
84	60 min	15-20 min	Boucherville (boulevards De Montarville, de Mortagne et Industriel) - Terminus Longueuil. Express par la route 132 (sens inverse du circuit 83).
85	-	30 min	Boucherville - Terminus Longueuil. Express par la route 132
88	30 min	≈15 min	Terminus Longueuil - Promenades Saint-Bruno
92	-	≈30 min	Saint-Bruno-de-Montarville - Gare de Saint-Bruno ou Terminus Longueuil
99	30-60 min	7-15 min	Saint-Bruno-de-Montarville - Terminus Longueuil Dessert les Promenades St-Bruno le samedi et le dimanche
106	-	30 min	Brossard (secteur B) – Terminus Longueuil
117	60 min	≈20 min	Arrondissement du Vieux-Longueuil (secteur M) - Terminus Longueuil (sens inverse du circuit 17)
123	60 min	15-30 min	Parcs industriels de l'arrondissement du Vieux-Longueuil et de Boucherville - Terminus Longueuil. Service partiel le samedi et le dimanche.
185	-	≈30 min	Boucherville (secteur industriel Ampère et Gay-Lussac) - Terminus Longueuil En période de pointe seulement.

Autre : Stationnement incitatif de 1 838 places (622 supports à vélo)

## Caractérisation physique du sous-ensemble

### Secteur du métro et de la Place Charles LeMoine

- Complètement enclavé par les bretelles des grandes infrastructures routières (Pont Jacques-Cartier, A20-R132, boulevard Taschereau)
- Accès très difficile autrement que par automobile ou par métro
- Territoire formé de mégas îlots dont la trame des rue est structurée par le métro Longueuil-Université de Sherbrooke, le terminus d'autobus et de la place publique.
- Bâtiments de grand gabarit construits en hauteur, implantés de façon isolée et de façon concentrique autour du métro
- Plusieurs des bâtiments sont reliés entre eux par des passerelles.
- Les aires d'attente pour les autobus sont constituées de quais couverts.
- Omniprésence des espaces de stationnement généralement adjacents aux bretelles d'autoroutes
- Proximité des berges du fleuve, qui sont toutefois coupées physiquement du secteur par la route 132

### Secteur de la Place Longueuil

- Méga îlot occupé en son centre par le bâtiment du centre commercial place Longueuil dont l'implantation au sol est imposante, mais ne dépassant pas 4 à 5 étages de hauteur
- Le reste de l'îlot est majoritairement occupé par les espaces de stationnement du centre commercial

### Secteur de la Pointe de la Voie Maritime

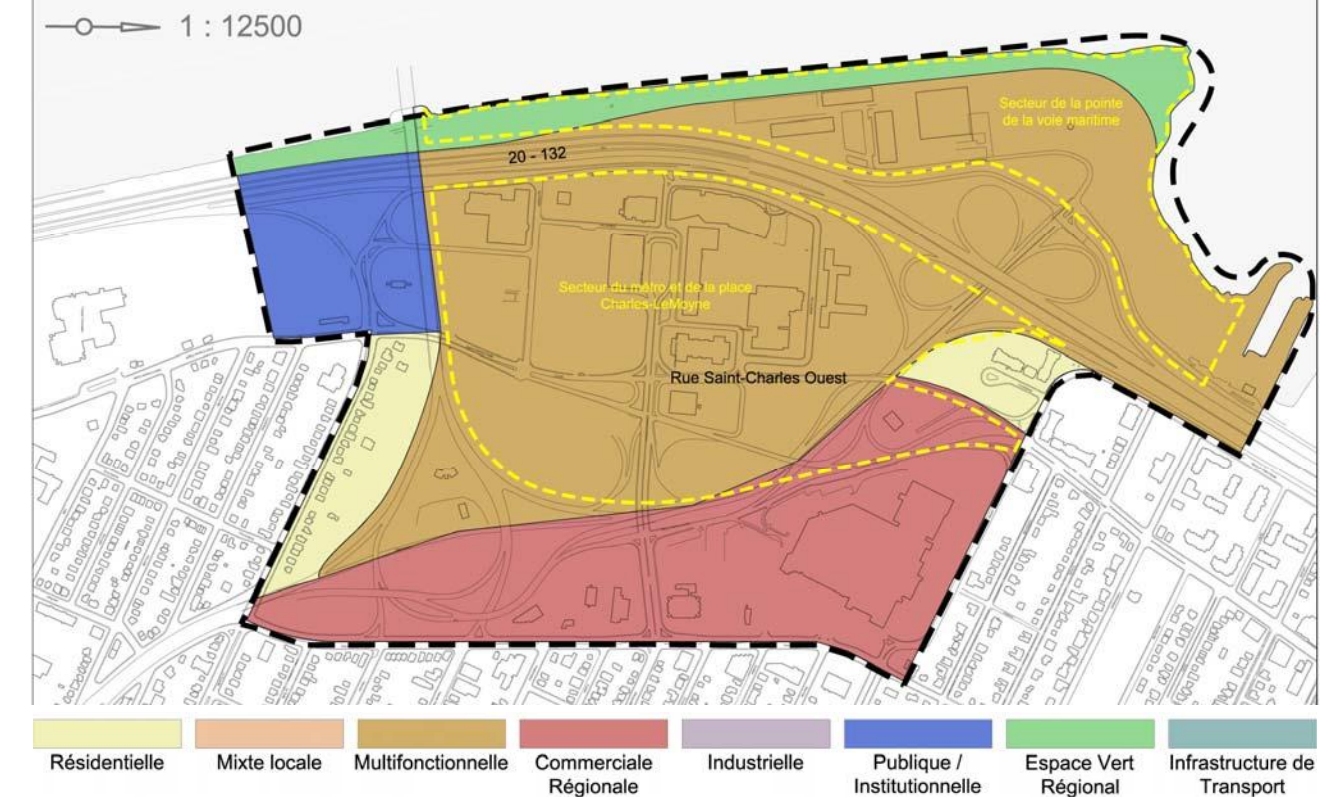
- Partie nord complètement vacante
- Partie sud occupée par des bâtiments (certains vacants) de faible densité implantés de façon isolée
- Enclavé du reste du sous-secteur par la route 132.
- Formé d'espaces résiduels

Opportunités	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximité des berges du fleuve</li> <li>• Beaucoup d'espaces non construits (espaces de stationnement / terrains vacants)</li> <li>• Présence d'une station de métro et d'un terminus d'autobus</li> <li>• Accès facile au réseau autoroutier vers l'île de Montréal et le reste de la Rive-Sud</li> <li>• Diversité d'activités urbaines à l'échelle du site</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'accès aux berges</li> <li>• Développer les terrains sous-utilisés</li> <li>• Améliorer les accès par transport actif afin, entre autre, de favoriser l'intermodalité avec les différents modes de transport en commun.</li> <li>• Diminuer les impacts de l'enclavement lié au réseau routier et accroître les liens entre les différentes parties du site</li> <li>• Renforcer la mixité des activités à l'intérieur des trois sous-secteurs (entre autre, autour du métro)</li> <li>• Travailler sur l'aménagement du domaine public pour rendre le milieu plus convivial aux piétons.</li> </ul>

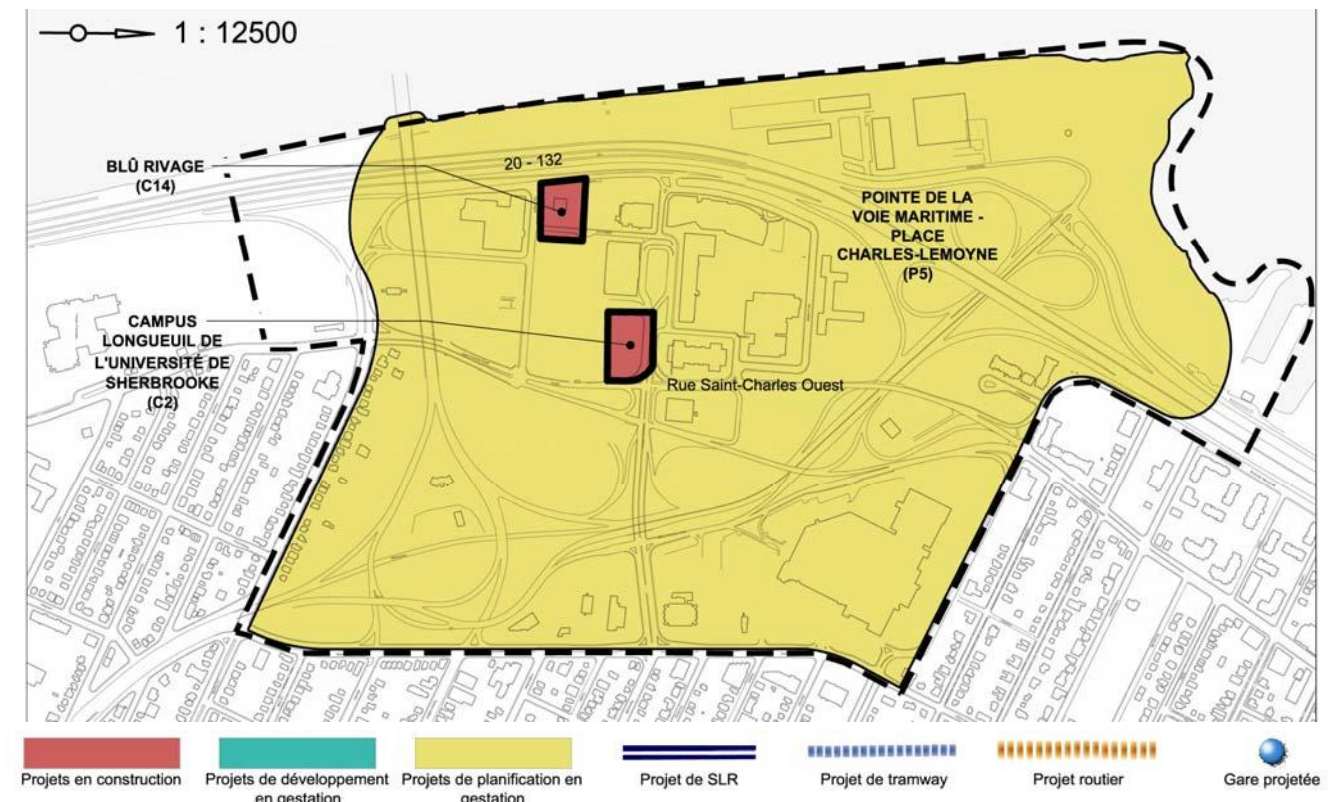
## Projets en cours ou planifiés

Nom et caractéristiques du projet	Type de projet	Investissement prévu	Nom du promoteur	Début des travaux
<b>Campus Longueuil de l'université Sherbrooke</b> Immeuble de 16 étages ayant une superficie de 39 000 m.c. 54 salles de classe pouvant accueillir 3 000 étudiants Stationnement souterrain de 482 places sur 3 étages Espaces locatifs (commerciaux au rez-de-chaussée et bureaux au deuxième étage)	Développement institutionnel	120 millions	Université de Sherbrooke	2007
<b>Blu Rivage</b> 224 unités d'une superficie variant entre 600 p.c. et 980 p.c. Tour de 25 étages, reliée au métro de Longueuil	Construction résidentielle	60 millions	True North	2008
<b>Place Charles-Lemoine – Pointe de la voie maritime</b> N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

## AFFECTATION DES SOLS



## PROJETS EN COURS OU PLANIFIÉS



## Annexe 5

---

# Coûts publics en infrastructures par sous-ensemble

## 5. COÛTS PUBLICS EN INFRASTRUCTURES PAR SOUS-ENSEMBLE

**TABLEAU 1**  
Sommaire des coûts publics en infrastructures, Bonaventure

Type de travaux effectués	Coûts publics		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Aménagements aux abords du Square Chaboillez	-	16,9 M\$ <sup>43</sup>	16,9 M\$
Réalisation du projet Griffintown	22,5 M\$ <sup>44</sup>	30,5 M\$ <sup>45</sup>	53 M\$
Réalisation du projet du Tri Postal	3,6 M\$ <sup>46</sup>	-	3,6 M\$
Réalisation du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Notre-Dame à la rue Brennan	90,5 M\$ <sup>47, 48</sup>	-	90,5 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>116,6 M\$</b>	<b>47,4 M\$</b>	<b>164 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

**TABLEAU 2**  
Sommaire des coûts publics en infrastructures, Bassin Peel

Type de travaux effectués	Scénario de continuité			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Aménagement d'un parc de quartier de 11 843 m.c.	-	-	-	-	1,5 M\$ <sup>49</sup>	1,5 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,5 M\$</b>	<b>1,5 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

<sup>43</sup> Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc et Dessau, Étude de requalification des abords du Square Chaboillez en vue de soutenir le développement immobilier du secteur, mai 2008, p.45

<sup>44</sup> Ville de Montréal, PTI 2009-2011 - Proposition préliminaire partielle, transmis le 17 novembre 2008. Excluant l'achat pour les logements sociaux.

<sup>45</sup> Idem.

<sup>46</sup> Groupe Cardinal-Hardy, informations transmises le 1<sup>er</sup> décembre 2008.

<sup>47</sup> Société du Havre, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, Sommaire des études de faisabilité du projet, avril 2007, p.14

<sup>48</sup> Les prix unitaires utilisés reflètent les prix du marché 2005. Certains proviennent de soumissions récentes, d'autres ont été déterminés par des estimateurs spécialisés. Les prix unitaires n'ont pas été rajustés pour tenir compte d'un début des travaux dans quelques années ou d'une durée de construction sur plusieurs saisons de construction. Les estimations réalisées dans le cadre de l'étude de pré-faisabilité sont de niveau D (précision de plus ou moins 25 %). Seul les coûts résultant du déplacement et du réaménagement de l'autoroute Bonaventure ont fait l'objet d'estimation des coûts. L'augmentation des capacités de transport en commun, l'optimisation du réseau routier municipal ainsi que certains frais connexes tels que l'aménagement du réseau vert, les fouilles archéologiques et les acquisitions de gré à gré ou les expropriations feront l'objet d'estimation dans les prochaines étapes.

<sup>49</sup> Calculé en considérant un coût moyen de 130 \$ au mètre carré : 100 \$ \* taux de taxation (12,875%) \* honoraires professionnels (15%).

**TABLEAU 3**

Sommaire des coûts publics en infrastructures, Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Type de travaux effectués	Scénario de continuité			Scénario de requalification <sup>50</sup>		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain et aménagement de la promenade riveraine	77 M\$ <sup>51, 52</sup>	-	77 M\$	25 M\$ <sup>53</sup>	-	25 M\$
Aménagement d'un lien piéton entre Pointe-Saint-Charles et le fleuve	-	-	-	27,1 M\$ <sup>54</sup>	-	27,1 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>77 M\$</b>	<b>-</b>	<b>77 M\$</b>	<b>52,1 M\$</b>	<b>-</b>	<b>52,1 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

**TABLEAU 4**

Sommaire des coûts publics en infrastructures, Pointe Nord de l'île-des-Soeurs

Type de travaux effectués	Coûts publics		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Développement de la Pointe Nord et réaménagement des entrées et sorties de l'île	2,5 M\$ <sup>55</sup>	-	2,5 M\$
Acquisition et aménagement des berges et parcs	5 M\$ <sup>56</sup>	-	5 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>7,5 M\$</b>	<b>-</b>	<b>7,5 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

<sup>50</sup> Les coûts indiqués représentent l'option d'un déplacement latéral de l'autoroute Bonaventure afin de libérer la rive du fleuve.

<sup>51</sup> Dans le scénario de continuité, l'hypothèse de travail retenue est que l'autoroute Bonaventure serait déplacée tel que prévu par la Société du Havre au document « Le Havre de Montréal : Rapport final et recommandations », p. 18. Ce sont donc les coûts issus de cette étude qui ont été retenus.

<sup>52</sup> Les prix unitaires utilisés reflètent les prix du marché 2005. Certains proviennent de soumissions récentes, d'autres ont été déterminés par des estimateurs spécialisés. Les prix unitaires n'ont pas été rajustés pour tenir compte d'un début des travaux dans quelques années ou d'une durée de construction sur plusieurs saisons de construction. Les estimations réalisées dans le cadre de l'étude de préféabilité sont de niveau D (précision de plus ou moins 25 %). Seuls les coûts résultant du déplacement et du réaménagement de l'autoroute Bonaventure ont fait l'objet d'estimation des coûts. L'augmentation des capacités de transport en commun, l'optimisation du réseau routier municipal ainsi que certains frais connexes tels que l'aménagement du réseau vert, les fouilles archéologiques et les acquisitions de gré à gré ou les expropriations feront l'objet d'estimation dans les prochaines étapes.

<sup>53</sup> Ce coût correspond au déplacement de l'autoroute Bonaventure afin de réaliser une promenade riveraine en bordure du fleuve. Le coût a été estimé en se basant sur les coûts du projet d'aménagement de la Promenade Samuel-de-Champlain à Québec (70 M\$ pour 2,5 kilomètres) et en appliquant celui-ci à la longueur de l'autoroute Bonaventure à réaménager (900 mètres).

<sup>54</sup> Dessau.

<sup>55</sup> Chiffres fournis par la Ville de Montréal et issus du Programme triennal d'immobilisation revu en date de novembre 2008. Il est à noter que les promoteurs assument la totalité des rues et infrastructures locales.

<sup>56</sup> Idem.

**TABLEAU 5**  
**Sommaire des coûts publics en infrastructures, Panama**

Type de travaux effectués	Scénario de continuité			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Aménagement de la bretelle J	5 M\$ <sup>57</sup>	-	5 M\$	5 M\$ <sup>58</sup>	-	5 M\$
Aménagement d'un axe structurant (lien piéton) entre les parties Est et Ouest de l'autoroute 10	-	5,6 M\$ <sup>59</sup>	5,6 M\$	-	6 M\$ <sup>60</sup>	6 M\$
Aménagement d'un parc de quartier	-	-	-	-	1,9 M\$ <sup>61</sup>	1,9 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>5 M\$</b>	<b>5,6 M\$</b>	<b>10,6 M\$</b>	<b>5 M\$</b>	<b>7,9 M\$</b>	<b>12,9 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

**TABLEAU 6**  
**Sommaire des coûts publics en infrastructures, Chevrier**

Type de travaux effectués	Scénario de continuité			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Aménagement des bretelles Leduc donnant accès au secteur depuis l'A10 et le secteur L	9 M\$ <sup>62</sup>	-	9 M\$	9 M\$ <sup>63</sup>	-	9 M\$
Construction du viaduc Lepage	-	10 M\$ <sup>64</sup>	10 M\$	-	10 M\$ <sup>65</sup>	10 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>9 M\$</b>	<b>10 M\$</b>	<b>19 M\$</b>	<b>9 M\$</b>	<b>10 M\$</b>	<b>19 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

<sup>57</sup> Ville de Brossard, information transmise le 11 novembre 2008.

<sup>58</sup> Idem.

<sup>59</sup> Dessau.

<sup>60</sup> Idem.

<sup>61</sup> Calculé en considérant un coût moyen de 130 \$ au mètre carré : 100 \$ \* taux de taxation (12,875%) \* honoraires professionnels (15%).

<sup>62</sup> Ville de Brossard, information transmise le 11 novembre 2008. Il est à noter que la construction de la bretelle Leduc a été complétée en décembre 2008.

<sup>63</sup> Idem.

<sup>64</sup> Ville de Brossard, information transmise le 5 décembre 2008.

<sup>65</sup> Idem.



**TABLEAU 7**

## Sommaire des coûts publics en infrastructures, Auguste-Taschereau

Type de travaux effectués	Scénario de continuité			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Réaménagement de l'intersection Auguste / Taschereau, aménagement d'espaces verts	-	6 M\$ <sup>66</sup>	6 M\$	-	6 M\$ <sup>67</sup>	6 M\$
Prolongement de la rue Louis-Lamarre	-	-	-	-	3,1 M\$ <sup>68</sup>	3,1 M\$
<b>TOTAL</b>	-	<b>6 M\$</b>	<b>6 M\$</b>	-	<b>9,1 M\$</b>	<b>9,1 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

**TABLEAU 8**

## Sommaire des coûts publics en infrastructures, Hôpital Charles-LeMoine

Type de travaux effectués	Scénario de continuité			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Création d'un lien piéton / espace vert sur la rue Churchill	-	0,1 M\$ <sup>69</sup>	0,1 M\$	-	0,1 M\$ <sup>70</sup>	0,1 M\$
Création d'un lien piéton / espace vert sur la rue Holmes	-	-	-	-	0,1 M\$ <sup>71</sup>	0,1 M\$
<b>TOTAL</b>	-	<b>0,1 M\$</b>	<b>0,1 M\$</b>	-	<b>0,2 M\$</b>	<b>0,2 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

**TABLEAU 9**

## Sommaire des coûts publics en infrastructures, Curé-Poirier / Taschereau

Type de travaux effectués	Scénario de continuité <sup>72</sup>			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Démolition des viaducs Curé-Poirier et Desaulniers et aménagement des liens routiers et piétons	-	-	-	-	12,7 M\$ <sup>73</sup>	12,7 M\$
<b>TOTAL</b>	-	-	-	-	<b>12,7 M\$</b>	<b>12,7 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

<sup>66</sup> Dessau.

<sup>67</sup> Idem.

<sup>68</sup> Idem.

<sup>69</sup> Dessau.

<sup>70</sup> Idem.

<sup>71</sup> Idem.

<sup>72</sup> Les coûts de réaménagement de l'emprise font partie intégrante du projet global d'intégration d'un nouveau système de transport au boulevard Taschereau. Ils ne sont donc pas présentés ici.

<sup>73</sup> Dessau.

**TABLEAU 10**

Sommaire des coûts publics en infrastructures, Place Charles-LeMoynes / Pointe de la Voie Maritime

Type de travaux effectués	Coûts publics		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Réaménagement de la rue Place Charles-LeMoynes et de la rue Saint-Charles, réaménagement des stationnements existants et aménagement d'abris de vélo (phase 1)	12,8 M\$ <sup>74</sup>	-	12,8 M\$
Réalisation de la phase 2 d'implantation des infrastructures publiques	25,4 M\$ <sup>75</sup>	-	25,4 M\$
Réalisation de la phase 3 d'implantation des infrastructures publiques	-	12,4 M\$ <sup>76</sup>	12,4 M\$
Réalisation de la phase 4 d'implantation des infrastructures publiques	-	19,7 M\$ <sup>77</sup>	19,7 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>38,2 M\$</b>	<b>32,1 M\$</b>	<b>70,3 M\$</b>

- : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

<sup>74</sup> Correspond aux coûts de la phase 1 restant à être payés en date du 30 septembre 2008. Données fournies par la Ville de Longueuil et issues du document « État des dépenses au 30 septembre 2008 du règlement d'emprunt relatif aux travaux d'infrastructures dans le secteur de la Place Charles-LeMoynes », transmis le 27 novembre 2008.

<sup>75</sup> Issu du document produit par Municonsult et intitulé « Concept de développement pour la mise en valeur des actifs de la Place Charles-LeMoynes et de la Pointe de la voie maritime », rapport final, avril 2004, p.24

<sup>76</sup> Idem.

<sup>77</sup> Idem.

## Annexe 6

---

# Estimation des gains fiscaux

## 6. ESTIMATION DES GAINS FISCAUX

### SCÉNARIO DE CONTINUITÉ – 2009-2015

Sous-ensemble	Affectation	Unités (m.c. ou logements)	Gain annuel en unités	Facteur cumulatif	Cumul des unités taxées	Valeur unitaire	Valeur taxée sur la période	Taux de taxation	Gain fiscal	Gain fiscal total
Bonaventure	Résidentielle	2 500	357,1429	28	10 000	330 000 \$	3 300 000 000 \$	0,012628	41 672 400 \$	71 437 800 \$
	Commerciale, bureaux et services	70 000	10 000	28	280 000	2 500 \$	700 000 000 \$	0,042522	29 765 400 \$	
Bassin Peel	Résidentielle	250	35,71429	28	1 000	330 000 \$	330 000 000 \$	0,012628	4 167 240 \$	6 293 340 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	714,2857	28	20 000	2 500 \$	50 000 000 \$	0,042522	2 126 100 \$	
Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Résidentielle	250	35,71429	28	1 000	330 000 \$	330 000 000 \$	0,012628	4 167 240 \$	6 293 340 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	714,2857	28	20 000	2 500 \$	50 000 000 \$	0,042522	2 126 100 \$	
	Autres	0	0	28	0	2 500 \$	- \$	0,042522	- \$	
Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs	Résidentielle	500	71,42857	28	2 000	330 000 \$	660 000 000 \$	0,012628	8 334 480 \$	23 217 180 \$
	Commerciale, bureaux et services	35 000	5 000	28	140 000	2 500 \$	350 000 000 \$	0,042522	14 882 700 \$	
<b>Montréal</b>										<b>107 241 660 \$</b>
Panama	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,011026	- \$	4 180 500 \$
	Commerciale, bureaux et services	15 000	2 142,857	28	60 000	2 500 \$	150 000 000 \$	0,02787	4 180 500 \$	
Chevrier	Résidentielle	4 500	642,8571	28	18 000	330 000 \$	5 940 000 000 \$	0,011026	65 494 440 \$	79 429 440 \$
	Commerciale, bureaux et services	50 000	7 142,857	28	200 000	2 500 \$	500 000 000 \$	0,02787	13 935 000 \$	
Auguste / Taschereau	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,0162255	- \$	- \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	28	0	2 500 \$	- \$	0,0306145	- \$	
Hôpital Charles-LeMoine	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,017485	- \$	1 597 625 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	714,2857	28	20 000	2 500 \$	50 000 000 \$	0,0319525	1 597 625 \$	
Curé-Porier / Taschereau	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,014072	- \$	- \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	28	0	2 500 \$	- \$	0,031344	- \$	
Place Charles-LeMoine / Pointe de la Voie Maritime	Résidentielle	500	71,42857	28	2 000	330 000 \$	660 000 000 \$	0,013381	8 831 460 \$	16 987 210 \$
	Commerciale, bureaux et services	25 000	3 571,429	28	100 000	2 500 \$	250 000 000 \$	0,032623	8 155 750 \$	
<b>Longueuil</b>										<b>102 194 775 \$</b>
<b>Grand total</b>										<b>209 436 435 \$</b>

**SCÉNARIO DE CONTINUITÉ – 2016-2025**

		<b>Gains fiscaux du nouveau développement</b>								
<b>Sous-ensemble</b>	<b>Affectation</b>	<b>Unités (m.c. ou logements)</b>	<b>Gain annuel en unités</b>	<b>Facteur cumulatif</b>	<b>Cumul des unités taxées</b>	<b>Valeur unitaire</b>	<b>Valeur taxée sur la période</b>	<b>Taux de taxation</b>	<b>Gain fiscal</b>	<b>Gain fiscal total / nouveau dév.</b>
Bonaventure	Résidentielle	5 500	550	55	30 250	330 000 \$	9 982 500 000 \$	0,012628	126 059 010 \$	207 913 860 \$
	Commerciale, bureaux et services	140 000	14 000	55	770 000	2 500 \$	1 925 000 000 \$	0,042522	81 854 850 \$	
Bassin Peel	Résidentielle	250	25	55	1 375	330 000 \$	453 750 000 \$	0,012628	5 729 955 \$	11 576 730 \$
	Commerciale, bureaux et services	10 000	1 000	55	55 000	2 500 \$	137 500 000 \$	0,042522	5 846 775 \$	
Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Résidentielle	250	25	55	1 375	330 000 \$	453 750 000 \$	0,012628	5 729 955 \$	26 193 668 \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	55	0	2 500 \$	- \$	0,042522	- \$	
	Autres	35 000	3 500	55	192 500	2 500 \$	481 250 000 \$	0,042522	20 463 713 \$	
Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs	Résidentielle	1 000	100	55	5 500	330 000 \$	1 815 000 000 \$	0,012628	22 919 820 \$	43 383 533 \$
	Commerciale, bureaux et services	35 000	3 500	55	192 500	2 500 \$	481 250 000 \$	0,042522	20 463 713 \$	
<b>Montréal</b>										<b>289 067 790 \$</b>
Panama	Résidentielle	0	0	55	0	330 000 \$	- \$	0,011026	- \$	7 664 250 \$
	Commerciale, bureaux et services	20 000	2 000	55	110 000	2 500 \$	275 000 000 \$	0,02787	7 664 250 \$	
Chevrier	Résidentielle	0	0	55	0	330 000 \$	- \$	0,011026	- \$	3 832 125 \$
	Commerciale, bureaux et services	10 000	1 000	55	55 000	2 500 \$	137 500 000 \$	0,02787	3 832 125 \$	
Auguste / Taschereau	Résidentielle	150	15	55	825	330 000 \$	272 250 000 \$	0,0162255	4 417 392 \$	6 522 139 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	500	55	27 500	2 500 \$	68 750 000 \$	0,0306145	2 104 747 \$	
Hôpital Charles-LeMoyne	Résidentielle	300	30	55	1 650	330 000 \$	544 500 000 \$	0,017485	9 520 583 \$	11 717 317 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	500	55	27 500	2 500 \$	68 750 000 \$	0,0319525	2 196 734 \$	
Curé-Porier / Taschereau	Résidentielle	0	0	55	0	330 000 \$	- \$	0,014072	- \$	- \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	55	0	2 500 \$	- \$	0,031344	- \$	
Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime	Résidentielle	2 000	200	55	11 000	330 000 \$	3 630 000 000 \$	0,013381	48 573 030 \$	82 215 499 \$
	Commerciale, bureaux et services	75 000	7 500	55	412 500	2 500 \$	1 031 250 000 \$	0,032623	33 642 469 \$	
<b>Longueuil</b>										<b>111 951 330 \$</b>
<b>Grand total</b>										<b>401 019 120 \$</b>

**SCÉNARIO DE CONTINUITÉ – 2016-2025**

Sous-ensemble	Affectation	Gains fiscaux du développement antérieur					Gain fiscal total / dév. antérieur	Gain fiscal total / nouveau dév.	Gain fiscal total 2016-2025
		Valeur taxable du dév. 2009- 2015	Facteur cumulatif	Valeur taxée sur la période	Taux de taxation	Gain fiscal			
Bonaventure	Résidentielle	825 000 000 \$	10	8 250 000 000 \$	0,012628	104 181 000 \$	178 594 500 \$	207 913 860 \$	386 508 360 \$
	Commerciale, bureaux et services	175 000 000 \$	10	1 750 000 000 \$	0,042522	74 413 500 \$			
Bassin Peel	Résidentielle	82 500 000 \$	10	825 000 000 \$	0,012628	10 418 100 \$	15 733 350 \$	11 576 730 \$	27 310 080 \$
	Commerciale, bureaux et services	12 500 000 \$	10	125 000 000 \$	0,042522	5 315 250 \$			
Parc d'entreprises de la Pointe- Saint-Charles	Résidentielle	82 500 000 \$	10	825 000 000 \$	0,012628	10 418 100 \$	15 733 350 \$	26 193 668 \$	41 927 018 \$
	Commerciale, bureaux et services	- \$	10	- \$	0,042522	- \$			
	Autres	12 500 000 \$	10	125 000 000 \$	0,042522	5 315 250 \$			
Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs	Résidentielle	165 000 000 \$	10	1 650 000 000 \$	0,012628	20 836 200 \$	58 042 950 \$	43 383 533 \$	101 426 483 \$
	Commerciale, bureaux et services	87 500 000 \$	10	875 000 000 \$	0,042522	37 206 750 \$			
<b>Montréal</b>							<b>268 104 150 \$</b>	<b>289 067 790 \$</b>	<b>557 171 940 \$</b>
Panama	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,011026	- \$	10 451 250 \$	7 664 250 \$	18 115 500 \$
	Commerciale, bureaux et services	37 500 000 \$	10	375 000 000 \$	0,02787	10 451 250 \$			
Chevrier	Résidentielle	1 485 000 000 \$	10	14 850 000 000 \$	0,011026	163 736 100 \$	198 573 600 \$	3 832 125 \$	202 405 725 \$
	Commerciale, bureaux et services	125 000 000 \$	10	1 250 000 000 \$	0,02787	34 837 500 \$			
Auguste / Taschereau	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,0162255	- \$	-	6 522 139 \$	6 522 139 \$
	Commerciale, bureaux et services	- \$	10	- \$	0,0306145	- \$			
Hôpital Charles-LeMoyne	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,017485	- \$	3 994 063 \$	11 717 317 \$	15 711 379 \$
	Commerciale, bureaux et services	12 500 000 \$	10	125 000 000 \$	0,0319525	3 994 063 \$			
Curé-Porier / Taschereau	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,014072	- \$	-	-	-
	Commerciale, bureaux et services	- \$	10	- \$	0,031344	- \$			
Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime	Résidentielle	165 000 000 \$	10	1 650 000 000 \$	0,013381	22 078 650 \$	42 468 025 \$	82 215 499 \$	124 683 524 \$
	Commerciale, bureaux et services	62 500 000 \$	10	625 000 000 \$	0,032623	20 389 375 \$			
<b>Longueuil</b>							<b>255 486 938 \$</b>	<b>111 951 330 \$</b>	<b>367 438 267 \$</b>
<b>Grand total</b>							<b>523 591 088 \$</b>	<b>401 019 120 \$</b>	<b>924 610 207 \$</b>

**SCÉNARIO DE REQUALIFICATION – 2009-2015**

Sous-ensemble	Affectation	Unités (m.c. ou logements)	Gain annuel en unités	Facteur cumulatif	Cumul des unités taxées	Valeur unitaire	Valeur taxée sur la période	Taux de taxation	Gain fiscal	Gain fiscal total
Bonaventure	Résidentielle	2 500	357,1429	28	10 000	330 000 \$	3 300 000 000 \$	0,012628	41 672 400 \$	71 437 800 \$
	Commerciale, bureaux et services	70 000	10 000	28	280 000	2 500 \$	700 000 000 \$	0,042522	29 765 400 \$	
Bassin Peel	Résidentielle	250	35,71429	28	1 000	330 000 \$	330 000 000 \$	0,012628	4 167 240 \$	6 293 340 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	714,2857	28	20 000	2 500 \$	50 000 000 \$	0,042522	2 126 100 \$	
Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Résidentielle	250	35,71429	28	1 000	330 000 \$	330 000 000 \$	0,012628	4 167 240 \$	6 293 340 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	714,2857	28	20 000	2 500 \$	50 000 000 \$	0,042522	2 126 100 \$	
	Autres	0	0	28	0	2 500 \$	- \$	0,042522	- \$	
Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs	Résidentielle	500	71,42857	28	2 000	330 000 \$	660 000 000 \$	0,012628	8 334 480 \$	23 217 180 \$
	Commerciale, bureaux et services	35 000	5 000	28	140 000	2 500 \$	350 000 000 \$	0,042522	14 882 700 \$	
<b>Montréal</b>										<b>107 241 660 \$</b>
Panama	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,011026	- \$	4 180 500 \$
	Commerciale, bureaux et services	15 000	2 142,857	28	60 000	2 500 \$	150 000 000 \$	0,02787	4 180 500 \$	
Chevrier	Résidentielle	4 500	642,8571	28	18 000	330 000 \$	5 940 000 000 \$	0,011026	65 494 440 \$	79 429 440 \$
	Commerciale, bureaux et services	50 000	7 142,857	28	200 000	2 500 \$	500 000 000 \$	0,02787	13 935 000 \$	
Auguste / Taschereau	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,0162255	- \$	- \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	28	0	2 500 \$	- \$	0,0306145	- \$	
Hôpital Charles-LeMoyne	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,017485	- \$	1 597 625 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	714,2857	28	20 000	2 500 \$	50 000 000 \$	0,0319525	1 597 625 \$	
Curé-Porier / Taschereau	Résidentielle	0	0	28	0	330 000 \$	- \$	0,014072	- \$	- \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	28	0	2 500 \$	- \$	0,031344	- \$	
Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime	Résidentielle	500	71,42857	28	2 000	330 000 \$	660 000 000 \$	0,013381	8 831 460 \$	16 987 210 \$
	Commerciale, bureaux et services	25 000	3 571,429	28	100 000	2 500 \$	250 000 000 \$	0,032623	8 155 750 \$	
<b>Longueuil</b>										<b>102 194 775 \$</b>
<b>Grand total</b>										<b>209 436 435 \$</b>

**SCÉNARIO DE REQUALIFICATION – 2016-2025**

		Gains fiscaux du nouveau développement								
Sous-ensemble	Affectation	Unités (m.c. ou logements)	Gain annuel en unités	Facteur cumulatif	Cumul des unités taxées	Valeur unitaire	Valeur taxée sur la période	Taux de taxation	Gain fiscal	Gain fiscal total / nouveau dév.
Bonaventure	Résidentielle	5 500	550	55	30 250	330 000 \$	9 982 500 000 \$	0,012628	126 059 010 \$	207 913 860 \$
	Commerciale, bureaux et services	140 000	14 000	55	770 000	2 500 \$	1 925 000 000 \$	0,042522	81 854 850 \$	
Bassin Peel	Résidentielle	1 550	155	55	8 525	330 000 \$	2 813 250 000 \$	0,012628	35 525 721 \$	88 146 696 \$
	Commerciale, bureaux et services	90 000	9 000	55	495 000	2 500 \$	1 237 500 000 \$	0,042522	52 620 975 \$	
Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Résidentielle	550	55	55	3 025	330 000 \$	998 250 000 \$	0,012628	12 605 901 \$	27 222 839 \$
	Commerciale, bureaux et services	5 000	500	55	27 500	2 500 \$	68 750 000 \$	0,042522	2 923 388 \$	
	Autres	20 000	2 000	55	110 000	2 500 \$	275 000 000 \$	0,042522	11 693 550 \$	
Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs	Résidentielle	1 000	100	55	5 500	330 000 \$	1 815 000 000 \$	0,012628	22 919 820 \$	43 383 533 \$
	Commerciale, bureaux et services	35 000	3 500	55	192 500	2 500 \$	481 250 000 \$	0,042522	20 463 713 \$	
<b>Montréal</b>										<b>366 666 927 \$</b>
Panama	Résidentielle	1 800	180	55	9 900	330 000 \$	3 267 000 000 \$	0,011026	36 021 942 \$	72 427 130 \$
	Commerciale, bureaux et services	95 000	9 500	55	522 500	2 500 \$	1 306 250 000 \$	0,02787	36 405 188 \$	
Chevrier	Résidentielle	4 000	400	55	22 000	330 000 \$	7 260 000 000 \$	0,011026	80 048 760 \$	83 880 885 \$
	Commerciale, bureaux et services	10 000	1 000	55	55 000	2 500 \$	137 500 000 \$	0,02787	3 832 125 \$	
Auguste / Taschereau	Résidentielle	800	80	55	4 400	330 000 \$	1 452 000 000 \$	0,0162255	23 559 426 \$	27 768 920 \$
	Commerciale, bureaux et services	10 000	1 000	55	55 000	2 500 \$	137 500 000 \$	0,0306145	4 209 494 \$	
Hôpital Charles-LeMoyne	Résidentielle	1 300	130	55	7 150	330 000 \$	2 359 500 000 \$	0,017485	41 255 858 \$	69 813 404 \$
	Commerciale, bureaux et services	65 000	6 500	55	357 500	2 500 \$	893 750 000 \$	0,0319525	28 557 547 \$	
Curé-Porier / Taschereau	Résidentielle	0	0	55	0	330 000 \$	- \$	0,014072	- \$	- \$
	Commerciale, bureaux et services	0	0	55	0	2 500 \$	- \$	0,031344	- \$	
Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime	Résidentielle	2 000	200	55	11 000	330 000 \$	3 630 000 000 \$	0,013381	48 573 030 \$	82 215 499 \$
	Commerciale, bureaux et services	75 000	7 500	55	412 500	2 500 \$	1 031 250 000 \$	0,032623	33 642 469 \$	
<b>Longueuil</b>										<b>336 105 837 \$</b>
<b>Grand total</b>										<b>702 772 764 \$</b>



**SCÉNARIO DE REQUALIFICATION – 2016-2025**

Sous-ensemble	Affectation	Gains fiscaux du développement antérieur					Gain fiscal total / dév. antérieur	Gain fiscal total / nouveau dév.	Gain fiscal total 2016-2025
		Valeur taxable du dév. 2009- 2015	Facteur cumulatif	Valeur taxée sur la période	Taux de taxation	Gain fiscal			
Bonaventure	Résidentielle	825 000 000 \$	10	8 250 000 000 \$	0,012628	104 181 000 \$	178 594 500 \$	207 913 860 \$	386 508 360 \$
	Commerciale, bureaux et services	175 000 000 \$	10	1 750 000 000 \$	0,042522	74 413 500 \$			
Bassin Peel	Résidentielle	82 500 000 \$	10	825 000 000 \$	0,012628	10 418 100 \$	15 733 350 \$	88 146 696 \$	103 880 046 \$
	Commerciale, bureaux et services	12 500 000 \$	10	125 000 000 \$	0,042522	5 315 250 \$			
Parc d'entreprises de la Pointe- Saint-Charles	Résidentielle	82 500 000 \$	10	825 000 000 \$	0,012628	10 418 100 \$	15 733 350 \$	27 222 839 \$	42 956 189 \$
	Commerciale, bureaux et services	12 500 000 \$	10	125 000 000 \$	0,042522	5 315 250 \$			
	Autres	- \$	10	- \$	0,042522	- \$			
Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs	Résidentielle	165 000 000 \$	10	1 650 000 000 \$	0,012628	20 836 200 \$	58 042 950 \$	43 383 533 \$	101 426 483 \$
	Commerciale, bureaux et services	87 500 000 \$	10	875 000 000 \$	0,042522	37 206 750 \$			
<b>Montréal</b>							<b>268 104 150 \$</b>	<b>366 666 927 \$</b>	<b>634 771 077 \$</b>
Panama	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,011026	- \$	10 451 250 \$	72 427 130 \$	82 878 380 \$
	Commerciale, bureaux et services	37 500 000 \$	10	375 000 000 \$	0,02787	10 451 250 \$			
Chevrier	Résidentielle	1 485 000 000 \$	10	14 850 000 000 \$	0,011026	163 736 100 \$	198 573 600 \$	83 880 885 \$	282 454 485 \$
	Commerciale, bureaux et services	125 000 000 \$	10	1 250 000 000 \$	0,02787	34 837 500 \$			
Auguste / Taschereau	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,0162255	- \$	-	27 768 920 \$	27 768 920 \$
	Commerciale, bureaux et services	- \$	10	- \$	0,0306145	- \$			
Hôpital Charles-LeMoyne	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,017485	- \$	3 994 063 \$	69 813 404 \$	73 807 467 \$
	Commerciale, bureaux et services	12 500 000 \$	10	125 000 000 \$	0,0319525	3 994 063 \$			
Curé-Porier / Taschereau	Résidentielle	- \$	10	- \$	0,014072	- \$	-	-	-
	Commerciale, bureaux et services	- \$	10	- \$	0,031344	- \$			
Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime	Résidentielle	165 000 000 \$	10	1 650 000 000 \$	0,013381	22 078 650 \$	42 468 025 \$	82 215 499 \$	124 683 524 \$
	Commerciale, bureaux et services	62 500 000 \$	10	625 000 000 \$	0,032623	20 389 375 \$			
<b>Longueuil</b>							<b>255 486 938 \$</b>	<b>336 105 837 \$</b>	<b>591 592 775 \$</b>
<b>Grand total</b>							<b>523 591 088 \$</b>	<b>702 772 764 \$</b>	<b>1 226 363 852 \$</b>

## Annexe 7

---

# Rapport des consultations de l'étude



Rapport des consultations de l'étude  
sur le potentiel de développement urbain  
d'un corridor de transport collectif renforcé  
dans l'axe du pont Champlain

## Table des matières

<b>Mise en contexte</b>	3
L'étude	3
Le mandat confié à Octane	3
<b>Processus de consultation</b>	3
Les groupes consultés	3
Les modalités de consultation	3
Objet de la consultation	3
<b>Sommaire exécutif</b>	4
Commentaires généraux	4
Montréal	4
Longueuil	4
<b>Commentaires généraux</b>	5
Sur l'affectation des territoires	5
Sur les corridors de transport collectif	5
Sur la mobilité urbaine	5
<b>Synthèse des commentaires et optimisation des scénarios</b>	6
A- Bassin Peel	6
B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	6
C- Panama	7
D- Chevrier	7
E- Auguste/Taschereau	8
F- Hôpital Charles-Lemoyne	8
G- Curé-Poirier/Taschereau	8
<b>Annexe 1</b> Commentaires concernant les territoires de l'étude par genre d'intervenants	10
A- Bassin Peel	10-11
B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	12
C- Panama	13
D- Chevrier	14
E- Auguste/Taschereau	15
F- Hôpital Charles-Lemoyne	16
G- Curé Poirier / Taschereau	17
<b>Annexe 2</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation de la Société immobilière du Canada	18
<b>Annexe 3</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation de Devimco	19
<b>Annexe 4</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation de la Société du Havre	20
<b>Annexe 5</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation des arrondissements Longueuil et ville de Brossard	21-22
<b>Annexe 6</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation des arrondissements de Montréal	23
<b>Annexe 7</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation du groupe de discussion Rive-Sud	24-25
<b>Annexe 8</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation du groupe de discussion Montréal	26
<b>Annexe 9</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation de COGIR (Place Portobello et Nordelec)	27
<b>Annexe 10</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation de SMI (Syndicat management inc.) (Mail Carnaval)	28
<b>Annexe 11</b> Compte-rendu de la rencontre de consultation de l'Administration portuaire de Montréal	29
<b>Annexe 12</b> Présentation PowerPoint utilisée pour les consultations	30-57

## MISE EN CONTEXTE

### L'étude

La Communauté métropolitaine de Montréal, Longueuil et Montréal ont mandaté, à la suite d'un appel d'offres, le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc (GGBB) pour la réalisation d'une étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain afin que les scénarios présentés puissent être bonifiés.

### Le mandat confié à Octane

Sur la base d'une proposition de vision d'ensemble du territoire d'étude et de scénarios dits « de continuité » et « de requalification » des sous-ensembles du territoire, GGBB a confié à Octane le mandat de consulter les intervenants clés de la planification et du développement du territoire d'étude ainsi que les usagers et certains propriétaires de terrains des différents sous-ensembles. Ces consultations ont permis de raffiner la connaissance des enjeux globaux et de connaître les préoccupations des intervenants reliés à chacun des sous-ensembles.

## PROCESSUS DE CONSULTATION

Le processus de consultation retenu a permis d'orienter l'objet de chaque rencontre en fonction de la nature des intervenants à consulter. Ainsi, les intervenants concernés principalement par la vision globale de l'étude furent consultés sur une base individuelle par les représentants de la Communauté métropolitaine de Montréal, Longueuil et Montréal.

Les intervenants intéressés par la vision globale de l'étude et par la vision de développement de certains sous-ensembles furent consultés par le biais de rencontre de groupes.

Enfin, les propriétaires fonciers concernés par les scénarios de certains sous-ensembles furent consultés sur une base individuelle.

### Les groupes consultés

**Les partenaires régionaux et locaux** intéressés par la vision globale de l'étude et directement concernés par la vision de développement des sous-ensembles furent aussi consultés.

Ainsi, les représentants de Longueuil (Ville de Longueuil et de Brossard) participèrent à une rencontre pour discuter des sous-ensembles de la Rive-Sud.

Les représentants de Montréal (Ville de Montréal et arrondissements Le Sud-Ouest, Verdun et Ville-Marie) touchés par l'étude furent également conviés à une rencontre de consultation.

Un groupe de discussion des intervenants de la Rive-Sud, regroupant la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS), Développement économique Longueuil (DEL), l'Hôpital Charles-Lemoyne et le Conseil régional en environnement de la Montérégie (CREM), fut rencontré le 29 septembre 2008.

Le groupe de discussion de Montréal, regroupant la Chambre de commerce et d'industrie du Montréal métropolitain (CCIMM), le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO), la Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM) et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), fut rencontré le 30 septembre 2008. La Société du Havre de Montréal

fut rencontrée individuellement le 26 septembre 2008. Les commentaires recueillis à cette occasion sont intégrés à ceux des partenaires.

Enfin, des rencontres individuelles furent tenues avec les **propriétaires fonciers** que sont la Société immobilière du Canada (SIC), l'Administration portuaire de Montréal (APM), Devimco (DIX30 & Griffintown), COGIR (Place Portobello) et SMI (Mail Carnaval).

### Les modalités de consultation

Octane a assumé l'organisation et la convocation des rencontres, à l'exception des rencontres avec les arrondissements.

Une présentation électronique sur la vision d'ensemble et sur les visions de développement des sous-ensembles expliquait les principaux objets de l'étude aux participants. Le chargé de projet d'Octane et un urbaniste de GGBB participaient à chaque rencontre.

### Objet de la consultation

Les consultations avaient pour objectif de bonifier la compréhension de l'équipe de travail en regard des enjeux d'aménagement et de développement affectant les scénarios proposés de continuité et/ou de requalification de chacun des sept sous-ensembles. Il est possible de regrouper les sujets des discussions autour de trois grands thèmes :

1. L'affectation des territoires, soit la densification et le changement de vocation de certaines parties des sous-ensembles;
2. Les corridors de transport collectif, incluant l'emplacement des emprises, des arrêts et des stations d'un futur service de transport collectif à haut débit;
3. La mobilité urbaine et le transport, soit les questions de circulation, de congestion et d'accessibilité incluant le transport actif.

## SOMMAIRE

Les consultations sur l'*Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain* se sont déroulées du 19 septembre au 20 octobre 2008. Un total de 21 groupes différents représentant Longueuil et Montréal, huit groupes socioéconomiques et six groupes immobiliers furent consultés sur la vision globale de l'étude et sur la vision de développement de l'un ou l'autre des sept sous-ensembles étudiés.

### Commentaires généraux

L'idée d'un corridor de transport collectif à haut débit dans l'axe du pont Champlain est discutée depuis plus d'une dizaine d'années et a fait son chemin puisqu'aucun intervenant n'a remis en cause la pertinence de ce corridor. L'implantation d'une station et/ou d'arrêt de transport collectif à haut débit est même reconnue comme un puissant moteur de développement du territoire.

Le principe d'aménagement TOD (*Transit Oriented Development*) est bien accueilli au niveau du concept, mais se heurte aux paradigmes qui ont historiquement guidé le développement urbain. Ainsi, dans les commentaires entendus, les questions touchant à l'usage des territoires, aux axes de transport collectif et à la mobilité urbaine suscitent plus de commentaires que celles portant sur la densification autour des axes de transport en commun.

Le nombre élevé de projets immobiliers en gestation, à proximité de l'axe de transport collectif à l'étude, soulève des inquiétudes sur la capacité d'absorption du marché et en conséquence sur l'affectation proposée de certains territoires.

### Montréal

L'affectation des sous-ensembles dits du « bassin Peel » et du « Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles » proposée dans les scénarios de requalification fait, à quelques modifications près, consensus. La demande pour des espaces à bureaux est soutenue et l'on estime que l'actuel contexte économique favorisera l'habitation à proximité du centre-ville.

Les deux sous-ensembles étudiés sur l'Île-de-Montréal disposent d'un important réseau ferroviaire qui pourrait servir de base à l'implantation d'un système de transport collectif lourd. Des études futures devraient permettre d'analyser l'intermodalité des transports collectifs en lien avec le Plan de transport de la Ville de Montréal.

Les intervenants sont en majorité d'accord avec la proposition de déplacer vers le nord les deux stations prévues pour le service de transport collectif à haut débit.

Afin de faciliter la mobilité urbaine, le secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles devrait être doté d'une sortie au sud en lien avec l'autoroute Bonaventure.

### Longueuil

La requalification du boulevard Taschereau pose de nombreux défis et les intervenants suggèrent d'élaborer des hypothèses à mi-chemin entre les scénarios de continuité et de requalification. Plus précisément, ils invitent à distinguer ce qui est possible à court et moyen termes de ce qui est envisageable à long terme dans les sous-ensembles Panama, Chevrier, Auguste/Taschereau et Hôpital Charles-Lemoyne. Un scénario de continuité intégrant la présence des viaducs dans le secteur Curé-Poirier/Taschereau devrait également être proposé.

Sur les corridors de transport collectif, l'idée d'une deuxième station dans le secteur Chevrier est jugée intéressante dans l'optique où elle permettrait de rediriger vers l'extrémité du réseau les navetteurs de la deuxième couronne. Cela pourrait avoir pour effet de diminuer la congestion aux heures de pointe dans le secteur Panama.

Les aménagements favorisant le transport actif dans les sous-ensembles de la Rive-Sud, conformément à ce qui est proposé dans certains scénarios, font consensus.

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

### Concernant l'affectation des territoires

La vision d'aménagement et de développement proposée ne soulève, dans son principe, aucune opposition. La densification du territoire pour soutenir l'implantation de l'axe de transport collectif renforcé semble aller de soi pour les intervenants.

Les principes d'aménagement d'un « TOD » (*Transit Oriented Development*) soutenant la diversification des fonctions et la densification du territoire autour de point d'accès au transport collectif, principes fondateurs de l'étude, n'ont pas été remis en question.

Les intervenants suggèrent de lancer un message clair sur la place que prendra le transport collectif dans l'axe du pont Champlain et sur les enjeux d'aménagement et de concertation qui en découlent. Le nombre élevé de projets sur le territoire requiert de préserver dès maintenant l'emprise prévue pour des infrastructures lourdes de transport collectif.

### Concernant les corridors de transport collectif

Le transport en commun gagne en popularité, les gens reconnaissent de plus en plus les bienfaits du transport collectif et sont de plus en plus prêts à y adhérer. L'exemple de la voie réservée sur le pont Champlain, de plus en plus utilisée, démontre l'importance de mettre en place des infrastructures performantes de transport collectif.

Un véritable transfert modal vers le transport collectif passe par la mise en place d'infrastructures lourdes de transport.

Certains intervenants suggèrent que les futures études sur l'implantation d'un service de transport collectif à haut débit considèrent plus à fond l'intermodalité avec les autres réseaux de transport collectif.

L'implantation de nouvelles stations de transport collectif sur la Rive-Sud doit permettre de rediriger les navetteurs de la deuxième couronne vers les extrémités du réseau.

On suggère d'utiliser, là où cela est possible, l'emprise existante de l'important réseau ferroviaire qui jouxte l'autoroute Bonaventure jusqu'au centre-ville de Montréal pour implanter un service de transport collectif à haut débit.

### Concernant la mobilité urbaine

La situation actuelle laisse présager qu'une densification du territoire signifie aussi la densification de la circulation automobile dans des secteurs déjà saturés en période de pointe. Il faut œuvrer à réduire cet impact notamment en soutenant les modes de transport actif à proximité des pôles de transport collectif.

## SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES ET OPTIMISATION DES SCÉNARIOS

<b>A- Bassin Peel</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>Les terrains du Bassin Peel sont contaminés et des voies stratégiques de chemin de fer traversent le secteur.</p> <p>Les silos situés à l'est de la Pointe-du-Moulin doivent avoir une vocation récréotouristique.</p> <p>L'ouest de la Pointe-du-Moulin doit avoir une vocation industrielle.</p> <p>Les besoins prévisibles d'espaces à bureaux et de logements à proximité du centre-ville soutiennent les hypothèses du scénario de requalification.</p> <p>Le bassin Wellington pourrait accueillir une vocation résidentielle alors que le bassin Peel devrait servir à des activités récréo-touristiques.</p> <p>La mixité des fonctions devrait s'inspirer du modèle traditionnel avec commerces au rez-de-chaussée et habitations aux étages.</p>	<p>L'arrimage entre les projets de service de transport collectif à haut débit et de tramway pourrait permettre la création d'une station intermodale dans le quartier Multimédia, secteur Bonaventure.</p> <p>Le déplacement vers le nord de la station prévue pour le SLR est accueilli favorablement et pourrait stimuler le développement du pôle d'emplois envisagé.</p> <p>Le viaduc ferroviaire au sud de la Place Bonaventure offre l'emprise requise pour implanter un service de transport collectif à haut débit dans le secteur Bonaventure.</p> <p>Le service de transport collectif à haut débit pourrait suivre l'emprise ferroviaire au nord de Griffintown.</p>	<p>Une station d'autobus est prévue au centre de l'autoroute Bonaventure réaménagée, entre les rues Ottawa et Williams.</p> <p>La création de stations intermodales requiert des études sur les ruptures de charges dans les déplacements en transport en commun.</p> <p>La densification du territoire augmentera la congestion routière à proximité du pont Victoria.</p> <p>La circulation locale doit bénéficier d'un meilleur lien dans l'axe nord-sud. La rue Bridge pourrait être prolongée jusqu'à Guy par la construction d'un pont enjambant la Canal-de-Lachine.</p>
<b>B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>Redonner l'accès au fleuve est un principe de base dans le réaménagement de ce territoire.</p> <p>L'extension de la zone résidentielle est en cours de réalisation.</p> <p>Les sols sont fortement contaminés.</p> <p>La vocation du parc d'entreprises doit permettre, en priorité, l'implantation d'activités reliées à la recherche, la haute technologie et les télécommunications.</p>	<p>Les projets de rénovation du Pont Champlain, de l'autoroute 15, de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Bonaventure posent dès aujourd'hui le défi de l'intégration des emprises pour le transport collectif.</p> <p>La proposition visant à déplacer la station du service de transport collectif à haut débit vers le nord fait consensus. Cela permettrait de dynamiser un secteur offrant un meilleur potentiel de densification.</p> <p>Les études sur l'implantation d'axes de transport collectif doivent intégrer l'intermodalité.</p>	<p>Le tracé de l'autoroute Bonaventure présenté dans le scénario de continuité est le scénario de travail des intervenants.</p> <p>Désenclaver le secteur par le sud est l'une des clés de développement du secteur.</p> <p>L'aménagement d'un parc et d'une piste cyclable sur la berge du Saint-Laurent requiert plus d'espace que celui prévu dans les scénarios proposés.</p>



## SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES ET OPTIMISATION DES SCÉNARIOS (suite)

<b>C- Panama</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>La construction résidentielle à haute densité dans ce sous-ensemble sera rendue possible dans le nouveau plan d'urbanisme de Brossard.</p> <p>Le sud-ouest du secteur pourrait profiter rapidement d'un zonage résidentiel.</p> <p>La densification du secteur ouest permettrait de bonifier le lien avec le pôle civique de l'hôtel de ville de Brossard.</p> <p>La vitalité économique de certaines parties du sous-ensemble relègue à moyen et long termes le scénario de requalification avec une mixité d'usages.</p> <p>D'importantes infrastructures souterraines posent des défis d'ingénierie pour des travaux de construction.</p> <p>Certains intervenants du milieu questionnent la viabilité d'une intégration d'une fonction résidentielle à un parc de stationnements étagés.</p>	<p>La provenance des navetteurs utilisant le stationnement incitatif devrait être étudiée afin d'établir un profil de la clientèle.</p> <p>Le renforcement de l'axe de transport collectif dans ce secteur devrait prioritairement servir les citoyens de Brossard et de Longueuil.</p> <p>L'accessibilité au transport collectif apparaît comme un préalable pour densifier le territoire.</p>	<p>Le secteur est déjà saturé en période de pointe et tout projet de densification devrait assurer une meilleure accessibilité aux autobus.</p> <p>Telle que proposée, la création d'axes de transport actif faciliterait l'accessibilité au transport collectif pour les cyclistes et les piétons.</p>

<b>D- Chevrier</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>Des projets immobiliers sont en gestation dans le secteur prévu pour une deuxième gare.</p> <p>Des projets immobiliers sont en gestation dans le secteur prévu par l'AMT pour un garage.</p> <p>Le scénario de requalification devrait intégrer le développement de l'axe Moise-Vincent.</p> <p>Certains partenaires économiques indiquent que la zone agricole située au sud de la 30 pourrait accueillir la deuxième station.</p> <p>La densification de la zone à l'est pourrait générer plus d'achalandage pour le DIX30.</p>	<p>Pour certains intervenants, l'implantation d'un service de transport en commun à haut débit dans l'axe de l'autoroute 10 présente moins de contraintes que dans l'emprise d'Hydro-Québec.</p> <p>Construire une gare à l'intersection des autoroutes 10 et 30 pose des défis logistiques.</p> <p>D'ici à 2016, la priorité dans le secteur serait de développer le transport collectif par autobus.</p>	<p>Les problèmes de congestion sont surtout créés par les navetteurs en provenance de la 2<sup>ème</sup> couronne.</p> <p>Afin d'améliorer la mobilité urbaine, il faudrait transférer la pression des navetteurs de Panama vers l'extrémité du réseau. La création de nouveaux stationnements incitatifs sur la Rive-Sud serait facilitée si cette possibilité était clairement démontrée.</p> <p>L'utilisation du stationnement du DIX30 pour implanter un stationnement étagé pour les navetteurs apparaît intéressante à condition de savoir éviter les effets de débordement.</p>

## SYNTHESE DES COMMENTAIRES ET OPTIMISATION DES SCENARIOS (suite)

<b>E- Auguste/Taschereau</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>D'aucuns affirment qu'il y a une forte demande pour du résidentiel de milieu de gamme dans le secteur.</p> <p>Pour ce sous-ensemble, il serait préférable de maintenir la fonction commerciale entre les rues Auguste et Grande-Allée et de donner une vocation résidentielle mixte au secteur occupé par le mail Carnaval.</p> <p>Un projet mixte de tours à logements et à bureaux, avec commerces au rez-de-chaussée, se réalisera en 2009 à l'emplacement du mail Carnaval.</p>	<p>La priorité est d'augmenter l'offre de transport collectif sur le boulevard Taschereau.</p> <p>Certains parcs de stationnement de mails commerciaux sont déjà utilisés comme stationnement incitatif par la clientèle locale.</p>	<p>Favoriser le transport actif par l'aménagement d'une piste cyclable sur Taschereau.</p> <p>La viabilité des commerces sur le boulevard Taschereau dépend, en partie, de leur accessibilité par l'ouest et par l'est grâce à l'aménagement de feux de circulation.</p>

<b>F- Hôpital Charles-Lemoyne</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>La vocation résidentielle se développera grâce à la proximité de l'hôpital, notamment la zone nord-ouest.</p> <p>Il faut introduire des zones de commerces de proximité.</p>	<p>L'aménagement d'une emprise de transport collectif lourd sur Taschereau pose un défi d'aménagement urbain.</p>	<p>L'accessibilité au secteur par mode de transport actif est à revoir.</p> <p>Le secteur souffre d'une pénurie de stationnements.</p>

<b>G- Curé-Poirier et Taschereau</b>		
<b>Affectation des territoires</b>	<b>Corridor de transport collectif</b>	<b>Mobilité urbaine</b>
<p>Le scénario de continuité devrait intégrer les viaducs existants.</p> <p>Le remembrement des lots est un préalable au redéploiement du secteur.</p> <p>À court terme, une opération d'aménagement et d'embellissement du secteur devrait être lancée.</p>	<p>La station devrait se situer à l'intersection des boulevards Taschereau et Curé-Poirier.</p> <p>Le lien de transport collectif avec le métro et le pont Jacques-Cartier devrait bénéficier d'un meilleur service.</p>	<p>Le secteur est aux prises avec d'importants problèmes de congestion.</p> <p>Il faudrait réaménager le lien entre le Vieux-Longueuil et Le Moyne.</p>



## ANNEXE 1 COMMENTAIRES CONCERNANT LES TERRITOIRES DE L'ÉTUDE PAR GENRE D'INTERVENANTS

A- Bassin Peel			
Thème	Ville/arrondissements	Partenaires	Propriétaires fonciers
<p>Affectation des territoires</p>	<p>C'est la Société du Havre qui assure en ce moment la planification du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.</p> <p>Le scénario de requalification aux abords du Bassin Peel devrait laisser place en priorité à des activités de nature récréo-touristiques.</p> <p>La croissance prévue de la construction d'habitations dans ce secteur commande une réflexion sur la fonction résidentielle.</p>	<p>La Pointe-du-Moulin est difficile d'accès et dispose de peu d'infrastructures.</p> <p>L'établissement d'une vocation récréotouristique de l'est de la Pointe-du-Moulin, à proximité du Vieux-Port et d'une vocation industrielle à l'ouest, à proximité des installations du Port de Montréal, est accueilli favorablement.</p>	<p>Les programmes pour les logements sociaux pourraient soutenir le développement d'une vocation mixte résidentielle et commerciale à moyenne et forte densités.</p> <p>Le modèle traditionnel avec commerces au rez-de-chaussée et logements aux étages devrait être priorisé.</p> <p>La désuétude croissante d'une partie du parc d'espaces à bureaux du centre-ville provoquera une forte demande pour les espaces à bureaux neufs ou rénovés.</p> <p>Le scénario de requalification doit considérer la contamination des sols.</p> <p>La zone des cales sèches au nord de Mill (bassin Wellington) et celle du Costco devraient être à vocation commerciale à forte densité.</p> <p>L'est de la Pointe-du-Moulin (les silos) devrait avoir une vocation récréotouristique et le reste de cette zone, une vocation industrielle.</p> <p>Des voies stratégiques de chemin de fer du CN traversent cette zone.</p> <p>Le secteur ouest de la rue des Irlandais (Corby) devrait avoir une vocation industrielle.</p> <p>Le bassin Wellington sera disponible au développement résidentiel à compter de 2016.</p> <p>La trame urbaine du sud de l'avenue Pierre-Dupuy correspond au patron d'aménagement existant.</p>

RAPPORT DES CONSULTATIONS DE L'ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

<b>A- Bassin Peel</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Corridor de transport collectif	<p>Le projet d'implanter une station intermodale entre le futur tramway et le service de transport collectif à haut débit, dans le secteur Multimédia, devrait faire l'objet d'une étude plus approfondie.</p> <p>Le déplacement de la station du service de transport collectif à haut débit au nord requiert d'évaluer l'importance des pôles d'emplois.</p>	<p>L'idée de déplacer la future station du service de transport collectif à haut débit vers le nord est accueillie favorablement.</p> <p>Dans le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, une station pour autobus est prévue entre les rues Ottawa et Williams.</p> <p>L'AMT pourrait devenir propriétaire ou utiliser le pont ferroviaire du CN ainsi que le viaduc ferroviaire au sud de la Place Bonaventure pour le service de transport collectif à haut débit.</p> <p>Au sud, le service de transport collectif à haut débit pourrait suivre l'emprise ferroviaire et passer au nord de Griffintown.</p>	<p>L'implantation d'un service de transport collectif à haut débit requiert de vérifier la présence de certains édifices patrimoniaux.</p> <p>Placer la station du service de transport collectif à haut débit au nord permettrait une extension du quartier Multimédia.</p> <p>L'aménagement d'une station intermodale entre le futur tramway et le service de transport collectif à haut débit, dans le quartier Multimédia, devrait être envisagé et faire l'objet d'une étude plus approfondie. Pour ce faire, le tracé final du service à haut débit doit être fixé.</p>
Mobilité urbaine		<p>Selon certaines études menées par la Société du Havre, on estime que 75 % des déplacements en transport en commun vers ce sous-ensemble s'effectuent sans rupture de charges.</p> <p>Le prolongement de la rue Bridge jusqu'à Guy, par la construction d'un pont enjambant le Canal-de-Lachine, pourrait améliorer le lien entre le nord et le sud de la zone.</p>	<p>Le développement du secteur du bassin Peel augmentera, par la mixité des clientèles locales et régionales, les problèmes de fluidité de la circulation dans ce secteur.</p> <p>La création d'axes de circulation plus forts avec le centre-ville est souhaitée.</p> <p>Le prolongement vers l'ouest de la rue Pierre-Dupuy doit contourner le poste Viger.</p>

<b>B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Affectation des territoires	La volonté est de poursuivre l'implantation d'activités reliées à la recherche, la haute technologie et les médias.	La densification résidentielle proposée correspond au projet en cours de réalisation.  Redonner le fleuve aux Montréalais est l'un des objectifs fondamentaux de la Société du Havre.	Le territoire situé au sud-est du sous-ensemble doit être affecté à des fins d'espaces verts.
Corridor de transport collectif	Le renforcement des liens par autobus doit se réaliser bien avant l'implantation d'un service de transport collectif à haut débit .  Il faut intégrer un axe de transport à la pointe nord du secteur.  La proposition de déplacer la station du service de transport collectif à haut débit vers l'est apparaît plus logique pour permettre une desserte maximale.  Sur la pointe nord de l'Île-des-Sœurs, l'un des principaux partenaires dans le développement d'une station pour le service de transport collectif à haut débit est la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (SPJCC) incorporée.*  À l'entrée du Pont Champlain, une emprise pour un service de transport collectif à haut débit est prévue au centre de l'emprise du pont.*	Les prochaines études sur le service de transport collectif à haut débit devraient analyser les liens potentiels interréseaux.  On souligne l'importance de l'interconnexion entre les différents modes de transport.  Pour plusieurs intervenants, la présence d'une station de transport collectif à haut débit stimule le développement d'un quartier.  La présence d'une emprise de transport collectif à proximité des habitations prévues dans le projet Griffintown pose un important défi d'intégration pour la qualité de vie des futurs résidents.  Le pont Champlain doit d'abord être rénové avant d'implanter un service de transport collectif à haut débit.	La proposition de déplacer la station du service de transport collectif à haut débit vers l'est est accueillie favorablement.
Mobilité urbaine	L'arrimage des voies de circulation du « Technoparc » au boulevard Gaétan-Laberge est à coordonner.  La largeur proposée du parc linéaire en berge est jugée insuffisante dans le scénario de requalification.  La largeur de l'emprise des voies ferrées entre le quartier résidentiel de Pointe-St-Charles et les atelier du CN enlève toute possibilité de créer un lien de transport actif.  Il est irréaliste de proposer la création d'autant de nouvelles rues compte-tenu de la particularité des sols et des coûts des infrastructures.	Placer l'autoroute Bonaventure le long des berges crée une barrière limitant l'accessibilité au fleuve.  Désenclaver le secteur au sud est essentiel. C'est la clé du développement des ateliers Alstom.  En ce qui a trait au projet de tramway sur de la Commune, on souligne que l'expérience pilote en cours avec un autobus permettra de savoir si le seuil de rentabilité peut être atteint sur cet axe.  Pour certain promoteurs les terrains situés à proximité des stations de métro ou des axes de transport en commun constituent des secteurs stratégiques pour le développement urbain.  La Société du Havre privilégie le tracé de l'autoroute Bonaventure présenté dans le scénario de continuité.  L'autobus en porte à porte apparaît comme la solution existante la plus intéressante à court et moyen termes.	

\*Ces commentaires portent sur le sous-ensemble Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs ne faisant pas l'objet de scénario dans cette étude, mais ayant suscité des commentaires des participants aux consultations.

**RAPPORT DES CONSULTATIONS DE L'ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN**

<b>C- Panama</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Affectation des territoires	<p>Des travaux de constructions pourraient s'avérer problématiques à certains endroits, car il y a plusieurs infrastructures souterraines dans le secteur.</p> <p>Les propriétaires de mails commerciaux proviennent souvent de l'étranger et sont peu sensibilisés aux priorités locales de développement.</p> <p>La trame urbaine proposée au scénario de requalification est réaliste et pourrait être envisagée.</p> <p>Une réforme réglementaire est en cours à Brossard et la fonction résidentielle à haute densité sera intégrée dans le secteur.</p> <p>On questionne la viabilité d'immeubles résidentiels construits sur des stationnements incitatifs.</p> <p>Le sud-ouest du secteur pourrait être affecté à un usage résidentiel et profiter de la bretelle d'entrée à l'autoroute.</p>	<p>Le sud de Taschereau pourrait se transformer en secteur à vocation résidentielle.</p> <p>Il faudrait éviter de soutenir le modèle résidentiel à basse densité dans les secteurs en requalification, soulignent certains partenaires.</p> <p>Créer des corridors de transport actif permettrait d'améliorer l'accessibilité au secteur pour les piétons et les cyclistes.</p>	<p>Les baux commerciaux se maintiennent et se renouvellent.</p> <p>Cette portion du boulevard Taschereau est au centre-ville de Brossard et jouit d'une bonne vitalité économique.</p> <p>Les centres commerciaux régionaux attirent la clientèle du week-end et les commerces situés sur Taschereau bénéficient encore d'un très bon achalandage durant la semaine.</p> <p>Le scénario de requalification prévoyant une mixité commerciale et résidentielle représente une option à long terme.</p> <p>L'affectation à court et moyen termes du territoire dépend en partie de la rentabilité des grandes chaînes.</p>
Mobilité urbaine	<p>La circulation induite par la densification dans le secteur Panama est jugée préoccupante, car le secteur est déjà saturé en période de pointe.</p> <p>La provenance des navetteurs au stationnement incitatif Panama doit être analysée afin de définir pour quelles clientèles les projets de parcs de stationnement incitatifs seront réalisés.</p> <p>Une bretelle sera aménagée entre l'autoroute 10 et l'aire de stationnement afin d'améliorer la fluidité du transport en commun.</p> <p>Tout projet de densification doit permettre une meilleure accessibilité aux autobus.</p> <p>La proposition de requalification permettrait de mettre en valeur, dans la section ouest, le lien avec le pôle civique de l'hôtel de ville de Brossard.</p>		

**RAPPORT DES CONSULTATIONS DE L'ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN**

<b>D- Chevrier</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Affectation des territoires	Le scénario de requalification prévoit une 2 <sup>e</sup> gare à proximité de l'autoroute A-10. là où un promoteur souhaite construire.	Le scénario de requalification prévoit une 2 <sup>e</sup> gare là où un promoteur prévoit construire.  C'est une vision à très long terme.  À court terme, l'attrait pour construire d'autres bureaux dans le secteur serait limité.  Le développement de l'axe Moise-Vincent devrait être intégré au scénario de requalification.	La zone du DIX30 pourrait éventuellement profiter d'une mixité de commerces et d'habitations.
Corridor de transport collectif	Il n'y a pas de réserve sur le terrain projeté pour le garage de l'AMT à proximité de la gare Chevrier. Ce secteur est convoité par les promoteurs.  Il pourrait y avoir moins de contraintes à utiliser l'axe de l'autoroute 10 pour implanter un service de transport en commun à haut débit, car Hydro-Québec doit avoir des normes assez restrictives sur l'utilisation de ses emprises.  Aménager une gare à l'intersection des autoroutes 10 et 30 pose des défis logistiques qu'il faudrait mieux documenter.	La priorité est d'accroître le service de transport en commun dans le secteur jusqu'en 2016.  Un service de transport en commun à haut débit, apparaît comme une bonne chose, surtout s'il peut utiliser un stationnement étagé dédié à même l'espace de stationnement du DIX30.  À long terme, ce service pourrait prévoir une desserte entre les autoroutes 20 et 10 afin d'alléger la circulation dans tout le secteur.	En banlieue, les stationnements incitatifs sont des infrastructures favorisant le transit.  Partager les stationnements du DIX30 créerait une zone de conflit. Les navetteurs bloquent l'accès aux commerces et ne consomment pas beaucoup.
Mobilité urbaine	L'accessibilité aux stationnements incitatifs met en lumière la problématique des vases communicants pour les automobilistes qui pourraient préférer se rendre jusqu'à la station Panama.  Pour les représentants des villes de la Rive-Sud, l'idée maîtresse du scénario de requalification doit être de transférer la pression des automobilistes vers l'extrémité de la ligne du service de transport en commun à haut débit afin d'alléger la pression sur Panama.  Sur la question du stationnement incitatif, on rappelle que la Rive-Sud a déjà donné et qu'il faudra démontrer clairement les avantages de faire plus de stationnements incitatifs. Ici encore, on questionne la provenance des navetteurs, donc les clientèles visées.	Les problèmes de congestion sont créés par les navetteurs en provenance de la 3 <sup>e</sup> couronne.  Le stationnement incitatif devrait être aménagé sur la route 116, à proximité de l'aéroport.  On risque de recréer à Chevrier les problèmes actuels dans le secteur Panama.  Il faudrait mieux voir comment se fait la liaison avec le métro Longueuil.  Pour la deuxième station, on suggère d'utiliser la zone agricole où les terrains n'ont pas une grande valeur.	La création d'un stationnement incitatif à proximité permet de créer une zone propice au développement immobilier.



<b>E- Auguste/Taschereau</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Affectation des territoires	<p>Consolider la fonction commerciale au nord, développer la fonction résidentielle à haute densité au sud, et aménager un lien de transport actif entre les deux zones.</p> <p>Une vocation commerciale de basse densité est prévue pour le terrain à la jonction du boulevard Taschereau et de la rue Auguste.</p>	Dans le scénario de requalification, situer le court terme au sud et le long terme nord.	<p>Il y a une forte demande pour du résidentiel de milieu de gamme (logements entre 600 \$ et 800 \$/mois) dans le secteur.</p> <p>Certains promoteurs immobiliers sont maintenant spécialisés dans l'achat et la réhabilitation de mails commerciaux en projets résidentiels dotés d'une fonction commerciale.</p> <p>Un chantier de 400 logements doté d'une tour à bureaux et de services se réalisera en 2009.</p>
Corridor de transport collectif	Il faut soutenir le développement d'un boulevard urbain avec des commerces et des services destinés à la clientèle locale.	À court terme, il serait important d'accentuer le développement du transport collectif et actif sur le boulevard Taschereau.	
Mobilité urbaine		<p>Il faudrait réaliser une étude démontrant que le transport en commun soutient le développement durable et la lutte contre la pauvreté.</p> <p>Utilisez le transport collectif pour soutenir le développement de l'emploi sur la Rive-Sud.</p>	<p>L'impact du Dix30 sur les mails commerciaux de Taschereau n'est ressenti que les fins de semaine car le Dix30 est éloigné des clientèles locales.</p> <p>La clé du succès pour les commerces situés sur Taschereau est d'être accessible à partir de l'est et de l'ouest. Il faudrait prévoir des entrées permettant l'accès dans les deux directions.</p> <p>Le parc de stationnement du mail Carnaval est utilisé quotidiennement par un grand nombre d'usagers du transport collectif.</p>

<b>F- Hôpital Charles-Lemoyne</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Affectation des territoires	<p>La vocation mixte des territoires devant l'hôpital est accueillie favorablement.</p> <p>La proximité de l'hôpital soutient la densification du secteur avec une vocation résidentielle.</p>	<p>La zone nord-ouest est vouée à un redéveloppement à court terme.</p> <p>L'hôpital Charles-Lemoyne doublera de superficie au cours des cinq prochaines années.</p> <p>Le scénario de requalification doit intégrer des services de proximité.</p>	
Corridor de transport collectif	<p>L'aménagement d'une emprise pour le transport collectif sur Taschereau soulève d'importantes questions d'aménagement urbain (plantation d'arbres, largeur des rues, intersections).</p>		
Mobilité urbaine		<p>L'hôpital gère quatre parcs de stationnement privés et mobilise huit voitures taxis pour la navette de ses travailleurs.</p>	

<b>G- Curé-Poirier / Taschereau</b>			
<b>Thème</b>	<b>Ville/arrondissements</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Propriétaires fonciers</b>
Affectation des territoires	<p>Un scénario de continuité intégrant le maintien des viaducs existants devrait être réalisé pour ce secteur.</p> <p>La requalification de ce secteur doit permettre de réhabiliter l'entrée dans Longueuil.</p> <p>À court terme, des opérations d'embellissement devraient être réalisées.</p>	<p>Le MTQ joue un rôle majeur dans la requalification de ce secteur.</p>	<p>La quantité de petits lots dans ce secteur est un frein au développement.</p> <p>La qualité de la trame urbaine est différente au nord et au sud de Taschereau.</p>
Corridor de transport collectif	<p>La station doit se situer à l'intersection Curé-Poirier et Taschereau où se trouvent actuellement les axes de desserte.</p>	<p>Il faut améliorer la fluidité dans ce secteur.</p>	
Mobilité urbaine	<p>La rue Lafayette pourrait permettre aux autobus de se diriger vers l'autre pôle de transport.</p> <p>Le lien entre Le Moyne et le Vieux-Longueuil mériterait d'être réaménagé.</p>		

## ANNEXE 2

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 19 septembre 2008

### **Société immobilière du Canada**

Étaient présents :

Basil Cavis            Directeur général, Immobilier Québec  
Aldo Sylvestre      Directeur Immobilier Québec  
Francis Thibeault    Directeur Immobilier Québec

En ouverture de rencontre, les représentants de la SIC dressent un portrait de leurs propriétés dans le territoire d'étude et rappellent que le mandat de la SIC, une société de la couronne autonome, est de mettre en valeur les propriétés du gouvernement fédéral.

### **A- Bassin Peel**

La trame urbaine retenue pour le développement du terrain appartenant à la SIC au sud de l'avenue Pierre-Dupuy, à l'est de Bonaventure, correspond au schéma d'aménagement sur lequel travaille la SIC.

On mentionne que le poste Viger, à l'ouest de Bonaventure, est dans l'axe direct de la rue Pierre-Dupuy et qu'un prolongement de cette rue doit s'effectuer avec un virage au nord.

Le développement du secteur de la Pointe-du-Moulin, au nord de Bickerdike (rue Mill) pose d'importantes contraintes par la présence des voies ferrées du CN qui sont, à cet endroit, particulièrement stratégiques.

D'importants travaux de décontamination des sols de la Pointe-du-Moulin, classés de niveaux C à AB, doivent être considérés dans l'analyse fiscale du secteur.

La vocation institutionnelle des silos fait consensus.

Tout développement du secteur du bassin Peel posera le problème des flux de circulation, car l'accès au pont Victoria provoque la rencontre de deux clientèles distinctes. Il faut analyser le problème de la mixité des clientèles locales et régionales dans un même secteur et voir comment aménager la desserte de chacune de ces clientèles. Cette question est jugée essentielle dans la transformation de la rue Mill en boulevard urbain.

L'idée de déplacer au nord la future station du SLR est jugée intéressante et permettrait même, à terme, une extension du quartier Multimédia.

Dans l'analyse du scénario de requalification, on souligne l'importance des analyses de sols, puisque la plupart de ces terrains sont fortement contaminés.

On suggère également de teindre en bourgogne la zone des cales sèches au nord de Mill, et de faire de même dans le secteur du Costco, à l'ouest de la zone.

L'est de la Pointe-du-Moulin (les silos) doit avoir une vocation récréotouristique alors que le reste de la zone, incluant les moulins Five Roses, doit être reconnue comme une zone industrielle. De même, le secteur de la rue des Irlandais, où est située l'entreprise Corby, devrait être indiqué comme une zone industrielle.

Enfin, le secteur du bassin Wellington est effectivement retenu pour du développement résidentiel, mais ce n'est pas avant 2016 que la SIC aura terminé le remembrement actuellement en cours et mis un terme aux baux en vigueur.

## ANNEXE 3

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 19 septembre 2008

### **Devimco**

Étaient présents :

Jean-Luc Dion, vice-président – Construction

Claude Deslauriers, directeur de projet

### **Sur le transport collectif :**

À l'exemple des villes européennes, les représentants de Devimco croient qu'il faut tendre vers la création d'une toile d'araignée de transport collectif où les réseaux urbains de métro rejoignent les liaisons vers les aéroports qui s'interconnectent avec les réseaux d'autobus, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rail et les stationnements incitatifs.

On souligne en ce sens que le réseau de métro projeté en 1967 n'a jamais été complété et qu'il faut poursuivre le développement du transport collectif.

Pour Devimco, la création de pôles de transport collectif est l'une des clés du succès de tout projet immobilier. C'est d'ailleurs une condition à la base du projet de Griffintown, car l'arrondissement n'autorise pas la construction du nombre de stationnements que requiert habituellement un projet de cette envergure.

Ils soulignent également que la détermination de l'emplacement des futures stations d'un réseau de transport collectif procure une plus-value aux terrains situés à proximité.

### **A- Bassin Peel**

La densification du territoire autour du bassin Peel pose le problème de la circulation locale qui augmente et vient s'ajouter à la circulation régionale à destination du pont Victoria.

La question de l'aménagement d'une sortie au nord du secteur se pose avec beaucoup d'acuité.

On demande également s'il est possible de créer des connexions plus fortes avec le centre-ville.

Il est préférable de soutenir la vocation résidentielle, au besoin en utilisant les programmes pour les logements sociaux, afin de soutenir le développement du secteur commercial.

On suggère de promouvoir le modèle traditionnel alors que les commerces au rez-de-chaussée et les logements aux étages sont un mode de développement très répandu.

Pour Devimco, le marché tend vers une désuétude dans les bureaux, ce qui provoquera une forte demande pour les espaces à bureaux neufs ou rénovés.

### **D- Chevrier**

En banlieue, les stationnements incitatifs sont des éléments de transit.

Partager les stationnements du DIX30 créerait une zone de conflit. Les navetteurs bloquent l'accès aux commerces et ne consomment pas beaucoup.

Par ailleurs, la création d'un stationnement incitatif à proximité permet de créer une zone propice au développement immobilier.

En terminant, les représentants de Devimco soulignent leur regret de ne pas avoir mis en place des structures permettant d'ajouter des habitations au-dessus des commerces du DIX30.

## ANNEXE 4

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 26 septembre 2008

### **Société du Havre de Montréal**

Étaient présents :

Julie Michaud, chargée de projets  
Nancy Dubé, chargée de projets  
Gaëtan Rainville, PDG

### **A- Bassin Peel**

La vision de redéploiement est plus agressive que ce que prévoit la Société du Havre (SdH).

Une gare ne peut être aménagée dans une courbe.

En matière de proximité des stations, on suggère de créer une première zone à 500 mètres et une deuxième à 750-800 mètres.

L'implantation d'un service de transport en commun à haut débit ou le prolongement de certaines rues requiert de vérifier la présence de certains édifices patrimoniaux.

L'AMT pourrait devenir propriétaire ou utiliser le pont ferroviaire du CN ainsi que le viaduc ferroviaire au sud de la Place Bonaventure pour le service de transport collectif à haut débit.

Le viaduc ferroviaire au sud de Bonaventure fait l'objet de discussion avec le CN. Des discussions sont par ailleurs en cours sur toutes les emprises non utilisées par le CN pour le transport de marchandises. La SDH souhaite que l'AMT se porte acquéreur de ce viaduc.

Il apparaît évident à la SDH que les rails disponibles au sud de la Place Bonaventure sont la solution la plus simple pour l'implantation d'un service de transport en commun à haut débit, d'autant que les rails ne sont pas tous utilisés. Cela implique toutefois que un service de transport en commun à haut débit passe au nord de Griffintown et non vers les stations Multimédia et rue des Irlandais (stationnement du Casino).

Dans les plans de la SDH, une station d'autobus est prévue à l'ouest du pont ferroviaire du CN, entre les rues Ottawa et Williams.

La SDH n'a pas étudié de scénario prévoyant un lien, à proximité de Bonaventure, entre un service de transport en commun à haut débit et le Tramway. La SDH situe d'ailleurs ce dernier sur les rues Brennan ou de la Commune.

La SDH affirme que protéger l'emprise d'un service de transport en commun à haut débit est bien au-delà de son mandat.

En ce qui a trait à la fluidité de la circulation nord-sud à proximité du pont Victoria, la SDH propose d'envisager le prolongement de la rue Bridge jusqu'à Guy.

### **B- Parc d'entreprises de Pointe-St-Charles**

Pour la SDH, l'un des objectifs fondamentaux de son travail est de redonner le fleuve aux Montréalais.

Pour le tracé de l'autoroute Bonaventure, elle retient le scénario de continuité. Le trajet avec la courbe au Nord et le virage en « S » sous le viaduc Victoria est le scénario de travail de la SDH.

Toutefois, l'idée de déplacer la station du SLR vers l'est recueille des commentaires favorables.

On souhaite harmoniser Bonaventure avec le projet Griffintown tout en soulignant que personne ne veut d'un environnement où des convois d'autobus circulent toutes les 30 secondes...

Il apparaît clair pour les gouvernements, selon les représentants de la SDH, que le pont Champlain doit d'abord être rénové avant d'implanter un service de transport en commun à haut débit.

L'autobus en porte à porte apparaît comme la solution existante la plus intéressante à court et moyen termes pour le SDH. On soutient également que plusieurs études prouvent que le transfert entre les modes de transport est relativement bas. Jusqu'à 75 % des déplacements en transport en commun s'effectuent sans rupture de charges, les usagers travaillant dans un périmètre de 500 à 800 mètres.

## ANNEXE 5

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 23 septembre 2008

### Arrondissements Longueuil et ville de Brossard

Étaient présents :

Sylvie Cossette, Ville de Longueuil

Jean Picotte, Ville de Longueuil

Martin Lévesque, Ville de Brossard

Jean Mercille, Ville de Longueuil

Vincent Veilleux, Ville de Longueuil

La première question porte sur la viabilité économique  
des scénarios, viabilité qui n'a pas encore été analysée.

### C- Panama

On demande que le cercle de 500 mètres délimitant la  
zone de distance de marche respecte le parcours que  
peuvent emprunter les piétons.

La question de la circulation induite par la densification  
dans le secteur Panama est jugée importante, car le  
secteur est déjà saturé en période de pointe.

La provenance des navetteurs au stationnement incitatif  
Panama doit être analysée afin de définir pour quelles  
clientèles les projets de parcs de stationnement incitatif  
seront réalisés. On souligne que l'AMT possède des  
statistiques à ce sujet.

Afin d'améliorer la fluidité du transport en commun dans  
le secteur Panama, on souligne l'ajout prochain d'une  
bretelle, la bretelle J, entre l'autoroute 10 et l'aire de  
stationnement sur la rue Pelletier.

Pour les intervenants, tout projet de densification dans  
le secteur Panama doit d'abord permettre une meilleure  
accessibilité aux autobus. On parle de ce secteur  
comme d'un secteur comportant plusieurs pièges qui  
rendent la circulation difficile.

L'idée d'un stationnement étagé est jugée intéressante,  
on souligne toutefois qu'il sera peut-être difficile, par  
endroit, d'entreprendre des travaux d'excavation dans  
ce secteur car on y retrouve plusieurs importantes  
infrastructures souterraines.

Les scénarios de requalification des mails commerciaux  
d'envergure moyenne pourraient s'avérer difficiles à  
mettre en œuvre, car plusieurs propriétaires de ces  
mails résident à l'étranger et sont peu sensibilisés aux  
priorités locales de développement.

On indique qu'une réforme réglementaire est en cours à  
Brossard et que la fonction résidentielle à haute densité  
sera intégrée dans ce secteur.

On questionne la viabilité d'immeubles résidentiels  
construits sur des stationnements incitatifs.

L'idée de corridors de transport actif est bien accueillie.  
On suggère de travailler sur les liens piétonniers pour  
améliorer l'accès aménagé sur Taschereau lors du  
récent réaménagement de la sortie du pont Champlain  
et de l'intersection Taschereau.

Du côté ouest du secteur, le lien avec le pôle civique est  
jugé intéressant.

Du côté sud-ouest du secteur, on souligne que le  
potentiel de développement du secteur pour usage  
résidentiel pourrait s'avérer intéressant grâce à la  
bretelle d'entrée à l'autoroute.

### D- Chevrier

Brossard indique qu'il n'y a aucune réserve sur le terrain  
projeté pour l'éventuel garage de l'AMT dans le secteur  
et que ce terrain est dans la mire des promoteurs.

Sur l'emprise d'un futur service de transport en  
commun à haut débit, on mentionne qu'il y a moins de  
contraintes à utiliser l'autoroute 10 plutôt que l'emprise  
d'Hydro-Québec. De plus, on suppose qu'Hydro-Québec  
doit avoir des normes assez restrictives sur l'utilisation  
de ses emprises.

La pertinence d'aménager une gare à l'intersection des  
autoroutes 10 et 30 est questionnée, en particulier sur  
l'aspect de l'aménagement d'une station au centre d'un  
important échangeur.

Sur la question du stationnement incitatif, on rappelle  
que la Rive-Sud a déjà donné et qu'il faudra démontrer  
clairement les avantages de faire plus de stationnements  
incitatifs. Ici encore, on questionne la provenance des  
navetteurs, donc les clientèles visées.

La question des accès à la deuxième station suggérée  
est préoccupante pour les participants. On souligne  
que l'accès pourrait se faire par des Prairies, mais  
cela occasionnerait un tel détour et qu'il deviendrait  
plus performant, pour les automobilistes, de se rendre  
directement à l'autre station ou encore de poursuivre le  
chemin jusqu'à Panama.

Il faut prévoir des études poussées sur l'accessibilité  
d'une gare à l'intersection des autoroutes 10 et 30 afin  
d'éviter les débordements vers les quartiers avoisinants  
et de reproduire les impacts vécus à Panama. Les  
questions d'intermodalité avec le transport en commun  
prévu sur Moïse-Vincent ainsi que les impacts sur  
Grande-Allée figurent parmi les thèmes à étudier.

## ANNEXE 5 (suite)

### E- Auguste/Taschereau

L'idée de faire un compromis à court terme entre le scénario de continuité et celui de requalification recueille l'assentiment des participants. Il s'agit de consolider la fonction commerciale au nord et de développer la fonction résidentielle haute densité au sud, tout en aménageant un lien de transport actif entre les deux zones.

Ce scénario implique qu'il faut soutenir le développement d'un boulevard urbain ayant des commerces et des services essentiellement destinés à la clientèle locale.

La pointe formée par la jonction du boulevard Taschereau et de la rue Auguste est destinée, dans un très proche avenir, à accueillir une fonction commerciale de basse densité.

### F- Hôpital Charles-Lemoyne

La vision d'une vocation institutionnelle pour une partie de ce secteur fait consensus.

La densification d'une partie du secteur par une vocation résidentielle destinée aux aînés semble aller de soi étant donné la proximité de l'hôpital.

L'aménagement d'une emprise pour un mode de transport en commun à haut débit sur Taschereau soulève d'importantes questions d'aménagement urbain (arbres, largeur des rues, intersections).

### G- Curé-Poirier / Taschereau

La requalification de ce secteur doit permettre de réhabiliter l'entrée dans Longueuil.

Le lien avec Jacques-Cartier est un élément important dans la planification du développement de ce secteur.

La station devrait se situer sur Curé-Poirier, là où se trouvent les axes de desserte.

La rue Lafayette pourrait permettre aux autobus de se diriger vers l'autre pôle de transport.

La rue Verchères et la majeure partie du secteur posent de nombreux défis de réaménagement.

Le lien entre Le Moyne et le Vieux-Longueuil mériterait d'être réaménagé.

On souhaite qu'un scénario de continuité, tenant pour acquis la présence des viaducs, soit réalisé pour ce secteur.

Les intervenants reconnaissent qu'il y a beaucoup de travail à faire dans ce secteur et qu'à court terme des opérations d'embellissement devraient être réalisées.



## ANNEXE 6

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 23 septembre 2008

### Arrondissements de Montréal

Étaient présents :

Dany Tremblay, Arrondissement Verdun  
Sylvain Thériault, Arrondissement Le Sud-Ouest  
Ronald Delcourt, Arrondissement de Ville-Marie  
Stéphane Brice, Ville de Montréal  
Christine Caillé, Ville de Montréal

### A- Bassin Peel

Le scénario de requalification aux abords du Bassin Peel devrait laisser place en priorité à des activités de nature récréo-touristiques.

La croissance prévue de la construction d'habitations dans ce secteur commande une réflexion sur la fonction résidentielle.

On souligne que l'analyse de l'opportunité d'une station de correspondance entre le tramway et le service de transport collectif à haut débit requiert d'évaluer l'importance des pôles d'emplois avant de déterminer un emplacement exact.

### B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Est-ce qu'il existe un niveau d'achalandage minimum pour justifier une station service de transport collectif à haut débit ou est-ce qu'une telle station génère, à terme, assez de densification, donc d'usagers, pour justifier sa création?

On demande d'analyser comment intégrer un axe de transport à la pointe nord du secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

L'arrimage des voies de circulation du « Technoparc » au boulevard Gaétan-Laberge est à coordonner.

La largeur de la berge devrait être ajustée dans le scénario de requalification pour reprendre la largeur proposée dans le scénario de continuité.

On reconnaît que la présence d'une gare conditionne le développement d'un territoire mais que, dans le contexte actuel, le renforcement des liens en autobus doit se

réaliser bien avant le service de transport collectif à haut débit qui relève d'un développement à long terme.

Sur la question du développement de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs, on souligne que l'un des principaux partenaires dans le développement d'une station pour le service de transport collectif à haut débit est la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (SPJCC).\*

Il y a de l'opposition à l'utilisation de l'estacade pour un service de transport collectif à haut débit, parce que cela entraîne d'importants problèmes à l'Île-des-Sœurs.\* SPJCC prévoit une emprise pour le transport collectif au centre de l'entrée du pont Champlain, là où se situe l'ancien poste de péage.\*

On semble privilégié l'emprise de la SPJCC pour l'implantation d'un service de transport collectif à haut débit sur l'île.\*

Deux promoteurs détiennent les derniers terrains privés dans le secteur de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs. Ces promoteurs immobiliers souhaitent que la partie nord de l'île qui reste à développer ait une vocation commerciale et des bureaux.\*

Il apparaît urgent de coordonner avec les propriétaires des derniers terrains vacants de part et d'autre de l'emprise de la SPJCC la planification urbaine de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs qui remet en question le scénario de desserte privilégié par l'AMT.\*

\*Ces commentaires portent sur le sous-ensemble Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs ne faisant pas l'objet de scénario dans cette étude, mais ayant suscité des commentaires des participants aux consultations.

## ANNEXE 7

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 29 septembre 2008

### Groupe de discussion Rive-Sud

Étaient présents :

Richard Marois, Conseil régional de l'environnement  
de la Montérégie

Bruno Gadrat, Conseil régional de l'environnement  
de la Montérégie

Serge Jalbert, Développement économique Longueuil

Jacques Spencer, Développement économique  
Longueuil

Madeleine Ste-Marie, Chambre de commerce  
et d'industrie de la Rive-Sud

Jean-Robert Lessard, Chambre de commerce  
et d'industrie de la Rive-Sud

Christopher Morgan, Hôpital Charles-Lemoyne

### C- Panama

L'axe commercial, au sud de Taschereau, pourrait se  
transformer en secteur à vocation résidentielle.

Tout au long de l'autoroute 10, il est possible de refaire  
la trame urbaine comme le propose le scénario de  
requalification.

Il faut éviter de reproduire le modèle résidentiel à basse  
densité dans les secteurs en requalification.

### D- Chevrier

Il y a un projet en développement dans le secteur  
projeté pour la deuxième gare à proximité des  
autoroutes 10 et 30.

Il s'agit d'une vision à très long terme selon les  
participants.

On croit que l'intérêt d'attirer d'autres bureaux dans le  
secteur est limité.

On espère accentuer le service de transport en commun  
dans le secteur jusqu'en 2016.

Un service de transport en commun à haut débit, dans  
un horizon à court terme, apparaît comme une bonne  
chose, surtout s'il est possible de s'entendre avec le  
Dix30 pour utiliser les stationnements disponibles, car il  
faut que les gens aient accès à ce genre de service.

À long terme, ce service pourrait prévoir une desserte  
entre les autoroutes 20 et 10 afin d'alléger la circulation  
dans tout le secteur.

Un développement de l'axe Moïse-Vincent est à intégrer  
dans un éventuel scénario de requalification.

Pour les intervenants, la source du problème de  
congestion provient des navetteurs en provenance de la  
couronne.

Un stationnement incitatif pourrait être aménagé sur la  
route 116, à proximité de l'aéroport.

Dans le scénario proposé, on risque de recréer à  
Chevrier les problèmes actuels de congestion dans le  
secteur Panama.

Il faudrait mieux voir comment se fait la liaison avec le  
métro Longueuil.

### E- Auguste/Taschereau

On propose de diviser le scénario afin d'établir le court  
terme à l'emplacement Mail Carnaval et le long terme à  
l'emplacement des grandes surfaces.

Il serait important de mettre l'accent sur le  
développement du transport actif sur le boulevard  
Taschereau.

Il faut consolider le transport local afin de soutenir  
le développement de l'emploi dans Longueuil  
et dans Brossard.

Une étude sur le transport en commun qui soutient le  
développement durable et la lutte contre la pauvreté  
serait à réaliser.

## ANNEXE 7 (suite)

## ANNEXE 8

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 30 septembre

### Groupe de discussion Montréal

Étaient présents :

Georges Chalut, Société du Vieux-Port de Montréal

Marie Tellier, Société du Vieux-Port de Montréal

André Porlier, Conseil régional en environnement de  
Montréal

Frédéric Dumais, Chambre de commerce et d'industrie  
du Montréal métropolitain

Pierre Richard, Centre de développement économique  
et communautaire du Sud-Ouest, RESO

Pierre Morissette, Centre de développement  
économique et communautaire du Sud-Ouest, RESO

### A- Bassin Peel

Sur le développement de la Pointe-du-Moulin, les participants soulignent l'enclavement de ce territoire et la faiblesse de ses infrastructures.

La possibilité d'y consolider une vocation récréotouristique, reliée à la vocation du Vieux-Port, suscite l'assentiment des participants.

Pour le reste de la Pointe-du-Moulin, les participants privilégient une vocation industrielle.

L'idée de déplacer la future station du SLR vers des zones plus densément peuplées est accueillie favorablement.

### B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Dans le scénario de requalification, l'autoroute Bonaventure le long des berges crée une barrière limitant l'accessibilité au fleuve.

Dans ce secteur, le lien pour désenclaver le secteur au sud, tel que présenté dans le scénario de requalification, est jugé essentiel. On l'identifie comme étant la clé du développement et de la revitalisation des ateliers Alstom.

La zone au nord de la cour de triage identifiée dans le scénario de requalification pour l'ajout de la fonction résidentielle est celle développée en ce moment par un promoteur.

On indique que l'étude devrait aussi aborder la question de l'échangeur Turcot où il semble que l'intention du MTQ est de reproduire, en éliminant les bretelles aériennes, une infrastructure ayant des capacités similaires et pouvant accommoder le même flot de circulation.

### Commentaires généraux :

On a l'impression que les budgets sont limités et que les besoins sont de plus en plus grands. De plus, l'état d'avancement de certains dossiers laisse croire que certains intervenants auraient intérêt à se concerter davantage.

Les études à venir sur l'implantation d'un service de transport collectif à haut débit devraient accorder plus de place aux réseaux collecteurs secondaires.

L'interconnexion entre les différents modes de transport et la création de stations intermodales apparaissent comme des évidences pour les participants.

Le transport en commun gagne en popularité et la population en général reconnaît de plus en plus les bienfaits du transport collectif.

On souligne que l'une des clés du succès en transport collectif est la régularité du service.

L'exemple de la voie réservée sur le pont Champlain, de plus en plus utilisée, démontre l'importance de mettre en place des structures pour le transport collectif.

La promotion du transport en commun et des modes de transport collectif passe par la mise en place d'infrastructures lourdes de transport. L'exemple du métro de Laval prouve que le développement attire les clientèles.

Il faut une action concertée de l'AMT, de la CMM, du MTQ et de la Ville de Montréal afin de lancer un signal clair, donner une signature transport en commun à l'agglomération et prendre les devants dans la réalisation des projets structurants.

L'aménagement de stations de transport en commun est un incitatif très fort au développement. Plusieurs promoteurs ciblent les terrains vacants à proximité des stations de métro ou des grandes lignes de transport en commun pour leurs projets.

En ce qui a trait au projet de tramway sur de la Commune, on souligne que l'expérience pilote en cours avec le nouveau tracé d'autobus permettra de savoir si le seuil de rentabilité pourra être atteint sur cet axe.

## ANNEXE 9

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 1er Octobre 2008

### **COGIR (Place Portobello et Nordelec)**

Était présent :

M. Marcel Toupin, vice-Président Location

### **B- Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles**

Afin de soulager la congestion dans le secteur, on suggère d'envisager la création d'un carrefour giratoire à l'intersection Mill et Bridge.

Le Nordelec vit une situation difficile, car même s'il reste de la place pour 400 travailleurs, le manque de stationnement ainsi que les difficultés à accéder rapidement à cette partie du territoire rendent la location difficile. Un projet de stationnement est en cours d'élaboration et l'on indique que ce projet ne règlera qu'une partie du problème.

### **C- Panama**

Le scénario de requalification pose la question de la vitalité du secteur. Situé au centre-ville de Brossard, le secteur bénéficie d'un bon achalandage. Le représentant de Cogir indique que les baux se maintiennent et se renouvellent avec des hausses de loyers.

Taschereau n'est pas un « boulevard contreplaqué », les locaux vacants trouvent rapidement preneur.

Les centres commerciaux régionaux attirent la clientèle les fins de semaine, mais, durant le jour, les commerces bénéficient encore d'un très bon achalandage. On indique que, malgré sa configuration particulière, le boulevard Taschereau est apprécié par les résidents de Brossard et de Longueuil.

En regard du scénario de requalification, on affirme que la situation actuelle ne commande pas un tel changement de vocation.

On soutient également que les institutions financières ne se font pas tirer l'oreille pour accorder du financement permettant de réaménager les espaces commerciaux afin de permettre la signature de baux de longue durée avec de grandes chaînes.

## ANNEXE 10

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 2 octobre 2008

**SMI (Syndicat management inc.) (Mail Carnaval)**

Était présente :

Mme Daintre Alberts, directrice régionale

### **E- Auguste/Taschereau**

Mme Alberts représente des promoteurs immobiliers spécialisés, entre autres, dans l'achat et la réhabilitation de centres commerciaux de moyenne envergure en projets résidentiels dotés d'une fonction commerciale.

L'attrait du DIX30 ne touche pas à la clientèle locale qui s'y rend les fins de semaine seulement.

L'une des clés du succès sur Taschereau est d'avoir une entrée accessible dans les directions est et ouest.

Dans l'aménagement futur de Taschereau, il faudrait prévoir des entrées permettant l'accès dans les deux directions.

Selon les études réalisées par SMI, il y a une forte demande pour du résidentiel de milieu de gamme (logements entre 600 \$ et 800 \$/mois) dans le secteur.

SMI s'apprête à construire trois tours à logements dans ce secteur afin de répondre aux besoins en plus d'ériger une tour à bureaux.

## ANNEXE 11

Compte-rendu de la rencontre de consultation  
du 20 octobre 2008

### **Administration portuaire de Montréal**

Était présent :

Gilles Ferland, chef de la planification immobilière

### **A- Bassin Peel**

Les scénarios proposés respectent la volonté de l'Administration portuaire de Montréal de conserver la vocation du quai Bickerdike.

On estime que le transport de marchandises par conteneur passera de 1,35 million d'équivalent vingt pieds (EVP) en 2008 à 3,6 millions de EVP en 2020.

La voie ferroviaire du CN qui traverse le secteur de la Pointe-du-Moulin est stratégiquement essentielle pour le port de Montréal. On estime que 25 % du volume de transport des conteneurs transite par cette voie qui relie l'ensemble des installations du port au quai Bickerdike. Cette voie est utilisée en moyenne par deux convois par jour.

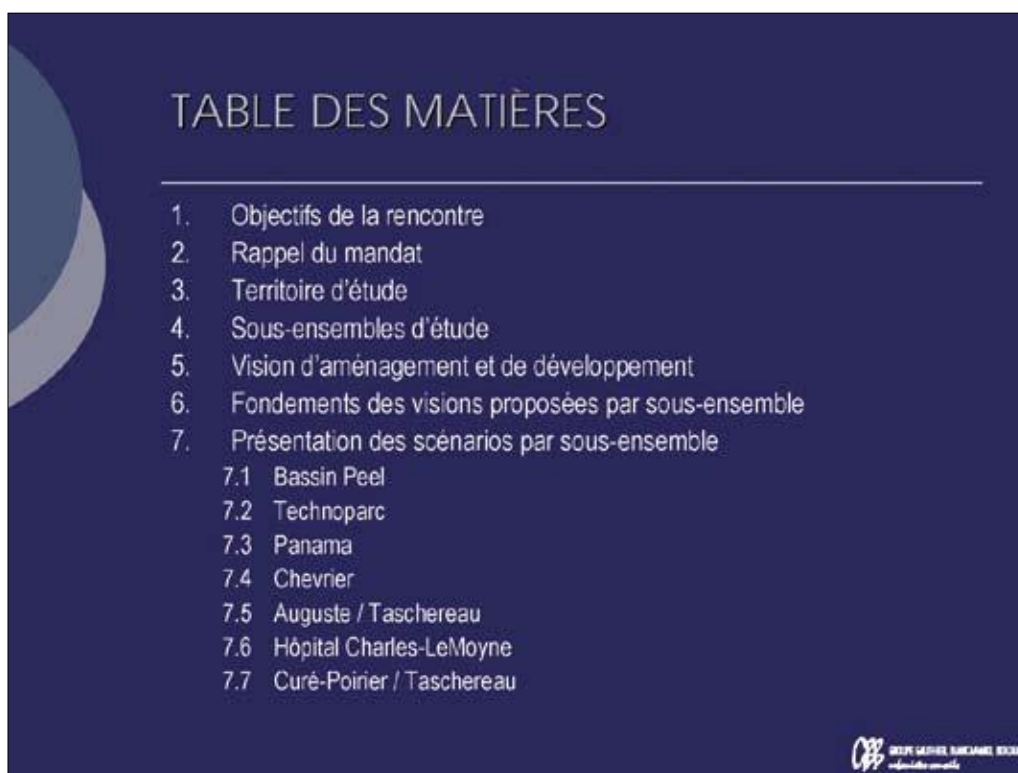
Plusieurs mesures de mitigation sont en vigueur afin de limiter les impacts sur l'environnement immédiat, notamment par l'adoption d'un horaire précis pour le passage des convois dans le Vieux-Port.

Sur l'opportunité d'une fonction résidentielle dans le secteur de la Pointe-du-Moulin, on souligne que les opérations au quai Bickerdike se font sur une base de 24 h par jour, sept jours par semaine, que le site est constamment éclairé et que les trains et les camions représentent une importante source de bruit.

On cite en exemple le concept du Faubourg Québec en matière d'intégration harmonieuse des fonctions industrielles et résidentielles dans un même secteur.

On souligne enfin que le stationnement situé à l'extrémité ouest de la rue Pierre-Dupuy, à l'angle de l'autoroute Bonaventure, est régulièrement utilisé comme terrain de débordement pour les activités au quai Bickerdike et qu'une solution alternative devra être prévue si l'utilisation future de ce territoire vient à changer.

## ANNEXE 12 PRÉSENTATION POWERPOINT UTILISÉE POUR LES CONSULTATIONS





## ANNEXE 12 (suite)

### 1. OBJECTIFS DE LA RENCONTRE

---

Deux grands objectifs:

1. Informer les intervenants concernés de la démarche
2. Valider sommairement les ébauches de vision d'aménagement et de développement des sous-ensembles



### 2. RAPPEL DU MANDAT

---

Mandat octroyé conjointement par la CMM, la Ville de Montréal et la Ville de Longueuil

Trois grands objectifs poursuivis:

1. **Évaluer le potentiel de redéveloppement urbain** aux abords du corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain.
2. **Évaluer les retombées fiscales et urbaines** induites par des interventions de redéveloppement urbain ciblées contribuant à renforcer un service de transport collectif de haute capacité amélioré dans l'axe du pont Champlain.
3. **Contribuer**, par des effets induits des interventions de redéveloppement urbain dans l'axe du pont Champlain, à **une structuration renforcée du milieu urbain dans un territoire élargi** comprenant le centre-ville de Montréal, la Place Charles-Lemoyne (métro et centre intermodal de transport à Longueuil) et les abords du boulevard Taschereau.



## ANNEXE 12 (suite)

### 2. RAPPEL DU MANDAT

Le mandat est réalisé en cinq étapes :

#### Étape 1 :

**Bilan des études existantes.** Le bilan est conçu pour alimenter et baliser les travaux des étapes subséquentes, notamment par la délimitation du territoire d'étude.

#### Étape 2 :

**Caractérisation des secteurs de redéveloppement.** L'exercice de caractérisation a pour but de connaître le détail des caractéristiques du territoire d'étude et de définir le périmètre des secteurs en mutation, soit ceux qui font l'objet d'un travail de planification et de conception.



### 2. RAPPEL DU MANDAT

#### Étape 3 :

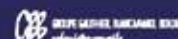
**Besoins et proposition de scénarios.** Cette étape permet l'élaboration de scénarios de développement ou de redéveloppement, notamment par la consultation des intervenants et usagers des milieux à l'étude.

#### Étape 4 :

**Élaboration d'une grille multicritères et identification des scénarios aménagement / transport préférentiels.** Cette étape consiste à déterminer les scénarios préférentiels des secteurs en mutation et à en évaluer les retombées fiscales.

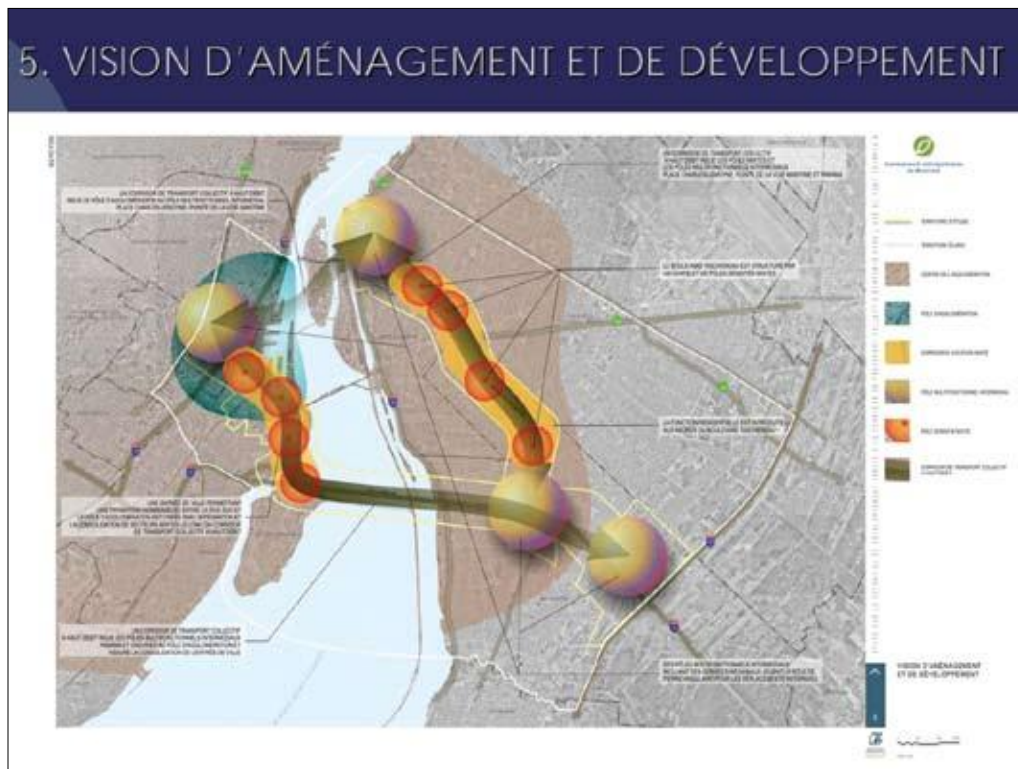
#### Étape 5 :

**Rapport final.** Le rapport fait état de l'ensemble des résultats d'analyse et fait valoir le rapport coûts-bénéfices associé à la vision rassemblant les scénarios préférentiels.





## ANNEXE 12 (suite)



### 6. FONDEMENTS DES VISIONS PROPOSÉES PAR SOUS-ENSEMBLE

Principes d'aménagement « TOD »:

1. Diversification
2. Densification
3. Design

Démarche:

1. Constats
2. Approche générale d'aménagement
3. Scénario de continuité
4. Scénario de requalification
5. Référents
6. Validation sommaire avec les experts en immobilier

## ANNEXE 12 (suite)

### 7. PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS PAR SOUS-ENSEMBLE

Sept sous-ensembles:

- Bassin Peel
- Technoparc
- Panama
- Chevrier
- Auguste - Taschereau
- Hôpital Charles-LeMoynes
- Curé-Poirier - Taschereau

#### 7.1 BASSIN PEEL

Limites du sous-ensemble et constats



-Présence de plusieurs terrains sous-utilisés  
-Paysage de qualité et présence de nombreux plans d'eau.  
-Secteur enclavé par les infrastructures de transport.

-Grande mixité des activités qui confère un caractère hétéroclite au sous-ensemble.  
-Proximité du Centre des Affaires et du Vieux-Port.  
- Station de SLR projetée à l'emplacement actuel du stationnement du casino.

ANNEXE 12 (suite)

## 7.1 BASSIN PEEL

### Approche générale d'aménagement




- Mettre en valeur et développer les terrains appartenant à la Société Immobilière du Canada
- À l'ouest du Bassin Peel : favoriser une vocation mixte avec une composante résidentielle importante.
- Maintenir les activités du Port de Montréal sur la jetée Bixerdike.
- Favoriser une vocation résidentielle sur la jetée Mackay.
- Atténuer l'impact des barrières physiques avec les secteurs limitrophes.

**CB** DÉPÔT GARDER, ÉVALUATION, REDEVANCE  
urbanisme.compté

## 7.1 BASSIN PEEL

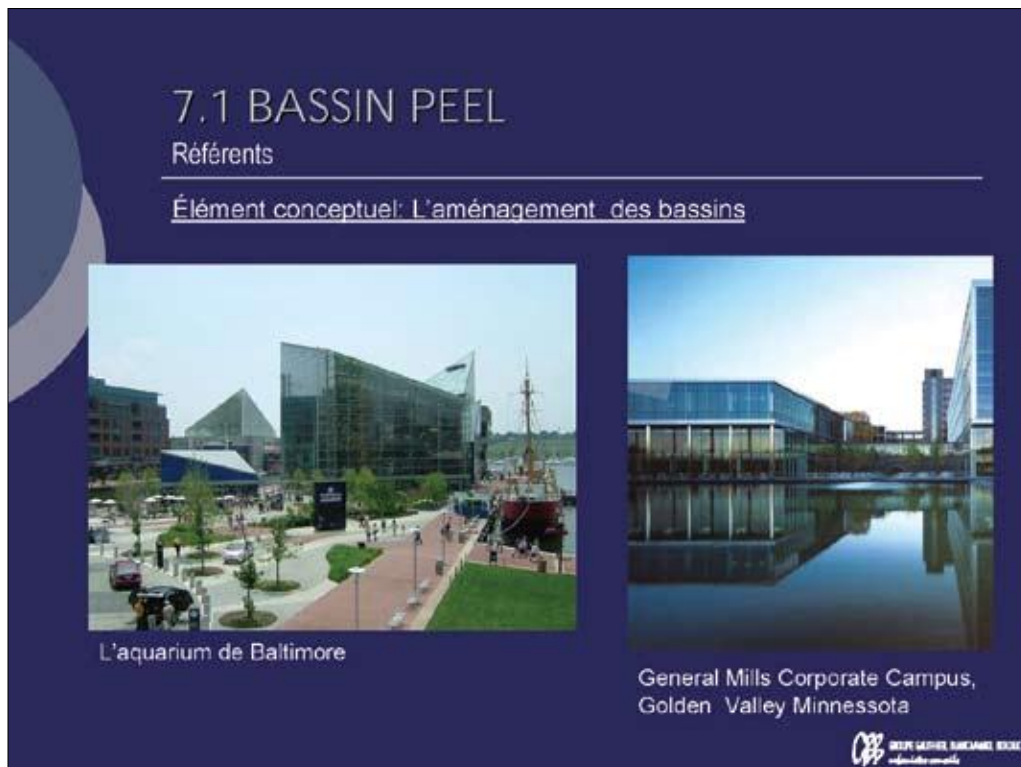
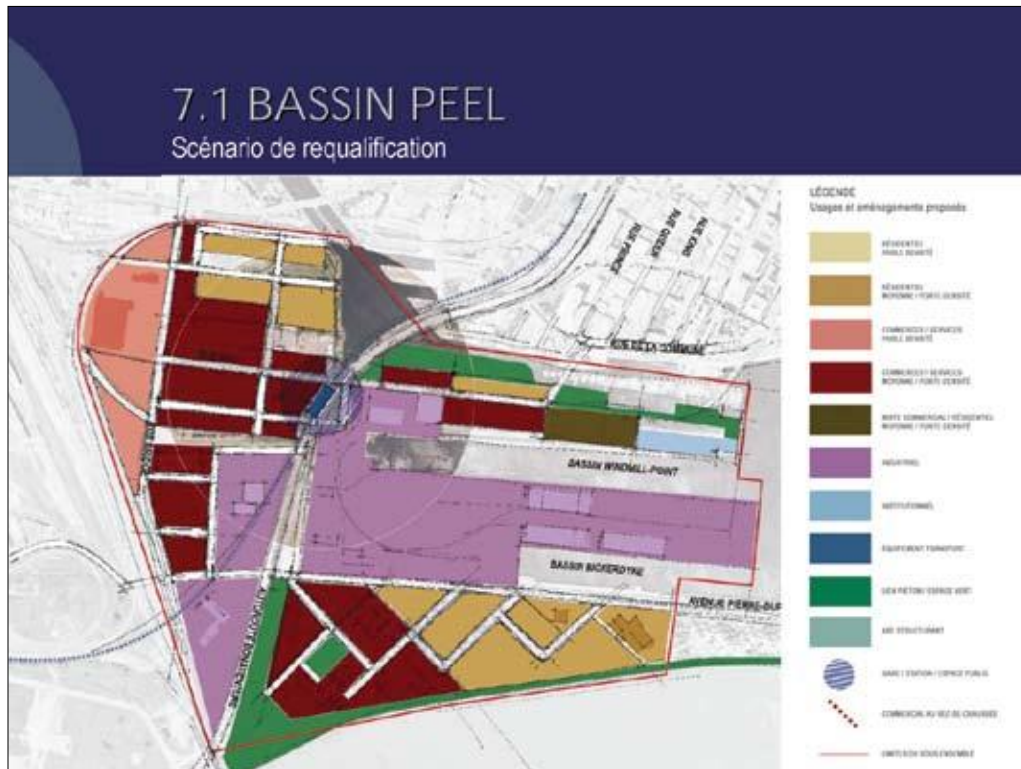
### Scénario de continuité



**LE GÉNÉRI**  
Usages et aménagements proposés

- RESIDENTIEL FAIBLE DENSITE
- RESIDENTIEL MOYENNE / FORT DENSITE
- COMMERCIAL / SERVICES FAIBLE DENSITE
- COMMERCIAL / SERVICES MOYENNE / FORT DENSITE
- USAGES COMMERCIAL / RESIDENTIEL MOYENNE / FORT DENSITE
- INDUSTRIEL
- RECREATIF
- EQUIPEMENT TRANSPORT
- ESPACE PUBLIC / ESPACE VERT
- INFRASTRUCTURE
- USAGES COMMERCIAL / SERVICES FAIBLE DENSITE
- USAGES COMMERCIAL / SERVICES MOYENNE / FORT DENSITE
- USAGES COMMERCIAL / SERVICES FAIBLE DENSITE

ANNEXE 12 (suite)



## ANNEXE 12 (suite)

### 7.1 BASSIN PEEL

#### Référents

Élément conceptuel: L'aménagement sous les infrastructures de transport



Aménagement sous le *skytrain*, Vancouver



### 7.2 TECHNOPARC

#### Limites du sous-ensemble et constats



-Secteur enclavé (voies ferrées; pont Victoria, fleuve).

-Secteur possédant une importante superficie de terrains vacants ou de bâtiments vacants (ateliers du CN).

-Potentiel de développement limité par la nature du sol (contamination, remblais etc.)

-Secteur qui bénéficie de la proximité des berges mais qui demeure coupé de celles-ci par l'autoroute Bonaventure.

-Station de SLR projetée au centre du Technoparc (dans l'axe de la rue Séguin).





## ANNEXE 12 (suite)

### 7.2 TECHNOPARC

#### Approche générale d'aménagement



- Changer la nature de l'autoroute Bonaventure et en faire un boulevard urbain mieux intégré à son milieu (avec ou sans le déplacement de celui-ci).
- Privilégier le redéveloppement du secteur des ateliers du CN à des fins mixtes avec une composante résidentielle importante, dans la continuité du quartier Pointe Saint-Charles.
- Vu les contraintes d'aménagement, privilégier la consolidation des activités d'emplois dans le Technoparc (avec ou sans une augmentation de la densité des nouveaux bâtiments)
- Atténuer l'impact des barrières physiques avec les secteurs limitrophes.

**CB** DÉPT. GUYANNE, FRENCH GUYANA, GUYANE  
urbanisme aménage

### 7.2 TECHNOPARC

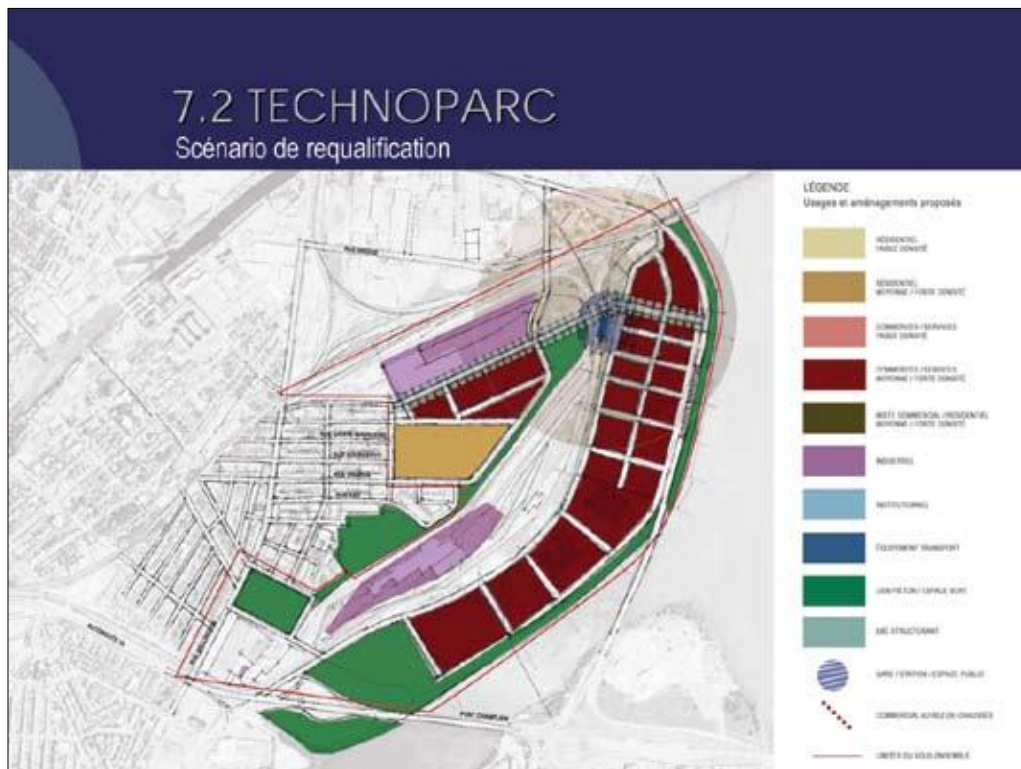
#### Scénario de continuité



**LEGENDE**  
Usages et aménagements proposés

- INDUSTRIEL
- MIXTE COMMERCIAL / BUREAU / LOGEMENT
- COMMERCIAL / BUREAU / MIXTE DENSITÉ
- COMMERCIAL / BUREAU / MIXTE DENSITÉ
- MIXTE COMMERCIAL / BUREAU / LOGEMENT
- INDUSTRIEL
- MIXTE COMMERCIAL
- ÉQUIPEMENT / COMMERCIAL
- LOGEMENT / MIXTE DENSITÉ
- MIXTE COMMERCIAL
- LOGEMENT / MIXTE DENSITÉ PUBLIC
- CONTRIBUTION AU RÉSEAU D'ÉNERGIE
- LIMITES DES PROPRIÉTÉS

ANNEXE 12 (suite)



## ANNEXE 12 (suite)

### 7.2 TECHNOPARC

Référents

---

Élément conceptuel: Aménagement des berges



La Promenade Samuel-De Champlain, Québec




### 7.2 TECHNOPARC


Référents

---

Élément conceptuel: Station de SLR



Station de train de banlieue de l'Illinois Institute of Technology (IIT), Chicago



## ANNEXE 12 (suite)

### 7.2 TECHNOPARC

Référents

Élément conceptuel: Passage sous le boulevard urbain



Parc André-Citroën, Paris

 GROUPE GAUTHIER, FAURIOL, BÉDIC  
urbanisme conseil

### 7.3 PANAMA

Limites du sous-ensemble et constats



- Située au carrefour d'axes de transport majeurs (A10 / Taschereau).

- Structuré par un pôle commercial d'envergure régionale (Mail Champlain).

- Pôle multifonctionnel établi à prédominance commerciale.

- Présence de plusieurs terrains de stationnement, mais peu de terrains vacants.

- Présence d'un important stationnement indicatif d'environ 1 000 places.

- Station de SLR projetée au centre de l'autoroute 10.

 GROUPE GAUTHIER, FAURIOL, BÉDIC  
urbanisme conseil

ANNEXE 12 (suite)

## 7.3 PANAMA

### Approche générale d'aménagement



**Scénario d'intervention**

- Intégrer l'aménagement du stationnement incitatif de façon à permettre une densification sur le site (mixité d'activités)
- Favoriser une requalification du sous-ensemble à des fins mixtes incluant le site du Mail Champlain.

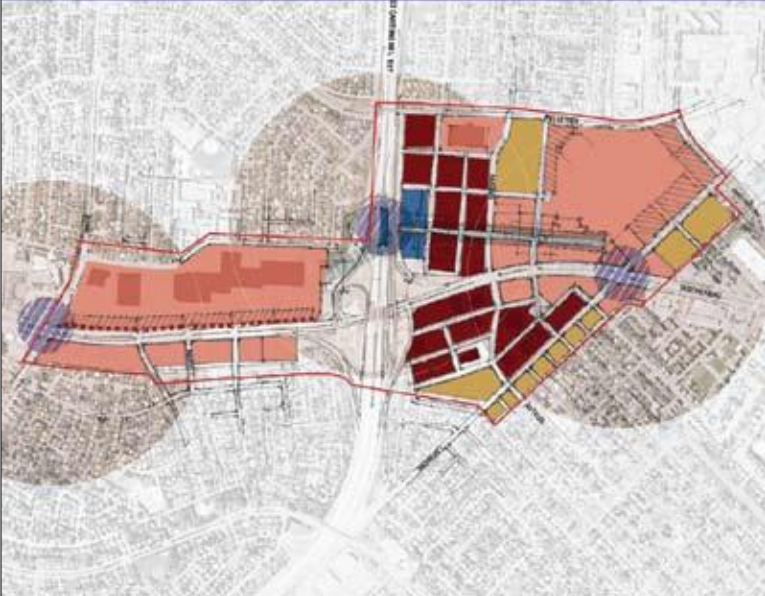
**Scénario tendanciel**

- Consolidation des activités commerciales et de bureaux

**CBP** DÉPT. GUYANA, QUÉBEC, RÉGION  
urbanisme aménagé

## 7.3 PANAMA

### Scénario de continuité

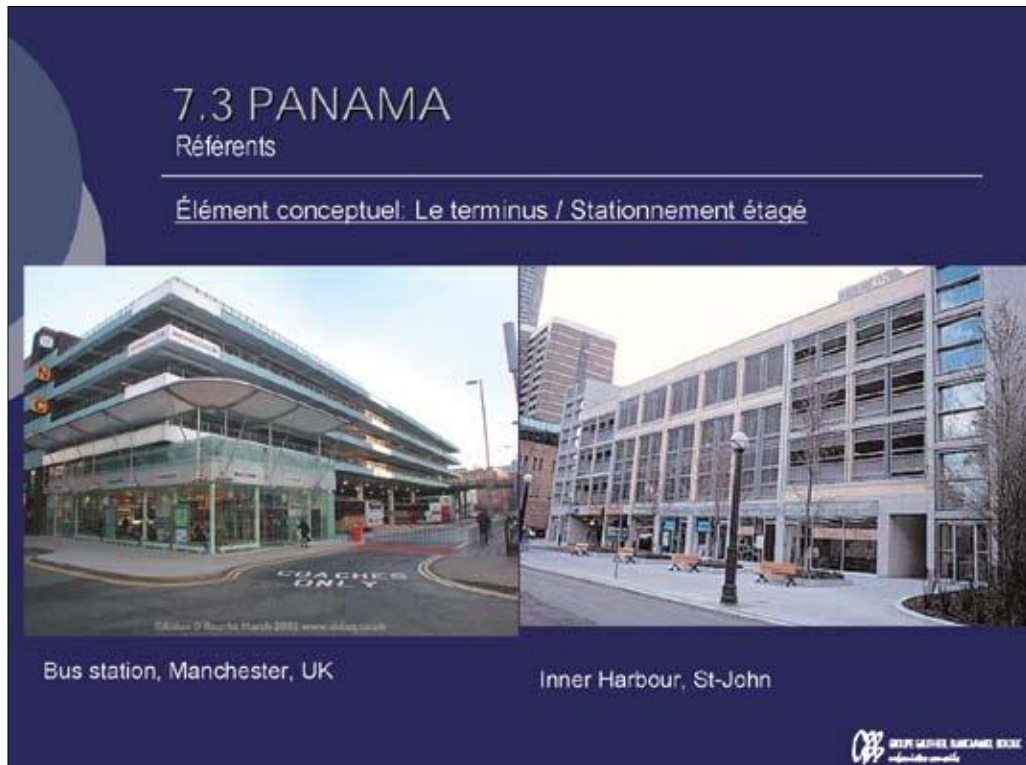
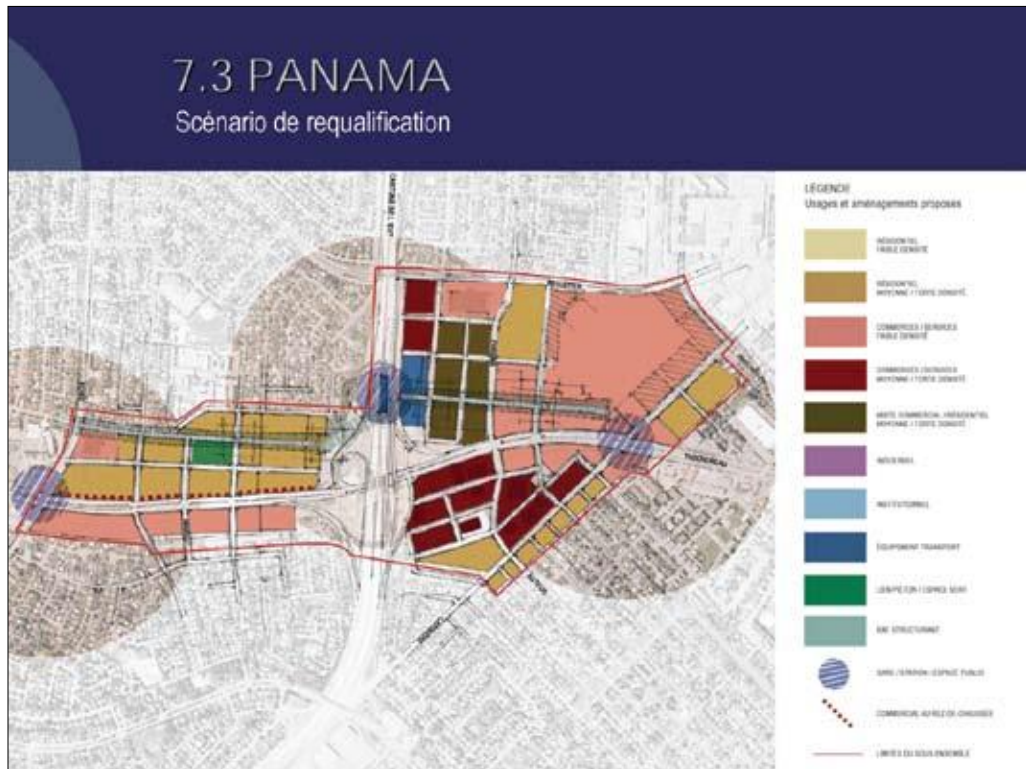


**LE GENDU**  
Usages et aménagements proposés

- HOUSING / FAIBLE DENSITÉ
- HOUSING / MOYENNE / FORT DENSITÉ
- COMMERCES / SERVICES / FAIBLE DENSITÉ
- COMMERCES / SERVICES / MOYENNE / FORT DENSITÉ
- USAGES COMMERCIAUX / INDUSTRIELS / MOYENNE / FORT DENSITÉ
- INDUSTRIEL
- RECREATIF
- EQUIPEMENT TRANSPORT
- LOISIRS / ESPACE PUBLIC
- USAGES COMMERCIAUX / SERVICES
- USAGES COMMERCIAUX / SERVICES
- USAGES COMMERCIAUX / SERVICES

USAGES COMMERCIAUX / SERVICES PUBLICS  
COMMERCES / SERVICES / FAIBLE DENSITÉ  
USAGES COMMERCIAUX / SERVICES

ANNEXE 12 (suite)



## ANNEXE 12 (suite)

### 7.3 PANAMA

#### Référents

#### Élément conceptuel: La rue commerciale d'ambiance



Angleterre

### 7.4 CHEVRIER

#### Limites du sous-ensemble et constats



- Présence d'un carrefour autoroutier d'importance (A10 / A30).

- Pôle multifonctionnel en développement (présence d'une diversité d'activités : commerciale, résidentielle, bureaux, industrielle, récréative).

- Beaucoup de terrains encore non développés, mais peu qui ne font pas déjà l'objet d'une planification.

- Présence du stationnement incitatif Chevrier (Plus grande capacité de la Riv-Sud environ: 2000 places, emplacement projeté d'une station de SLR).

- Sous-ensemble qui se distingue des autres par sa grande superficie (500 hectares).

- Sous-ensemble formé de plusieurs petits projets qui ne sont pas nécessairement reliés entre eux.

ANNEXE 12 (suite)

## 7.4 CHEVRIER

### Approche générale d'aménagement



Scénario tendanciel :

Intégrer le stationnement incitatif chevrier (en totalité ou en partie) par l'ajout d'une fonction mixte comprenant des résidences, des bureaux et des commerces de proximité et compléter le développement du territoire en fonction des affectations planifiées.

Scénario d'intervention :

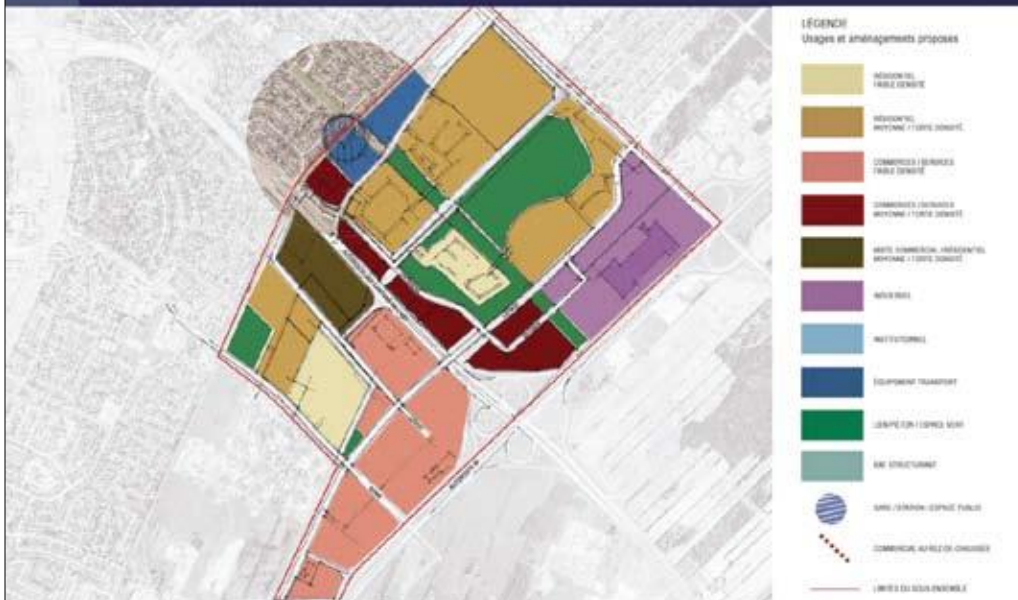
-Implanter une station supplémentaire dans le secteur dix/30 ainsi qu'un stationnement incitatif complémentaire à celui de la station Chevrier.

-En plus des interventions prioritaires pour le secteur du stationnement Chevrier, consolider le développement du secteur Dix/30 par l'ajout de la fonction résidentielle autour de la station potentielle.



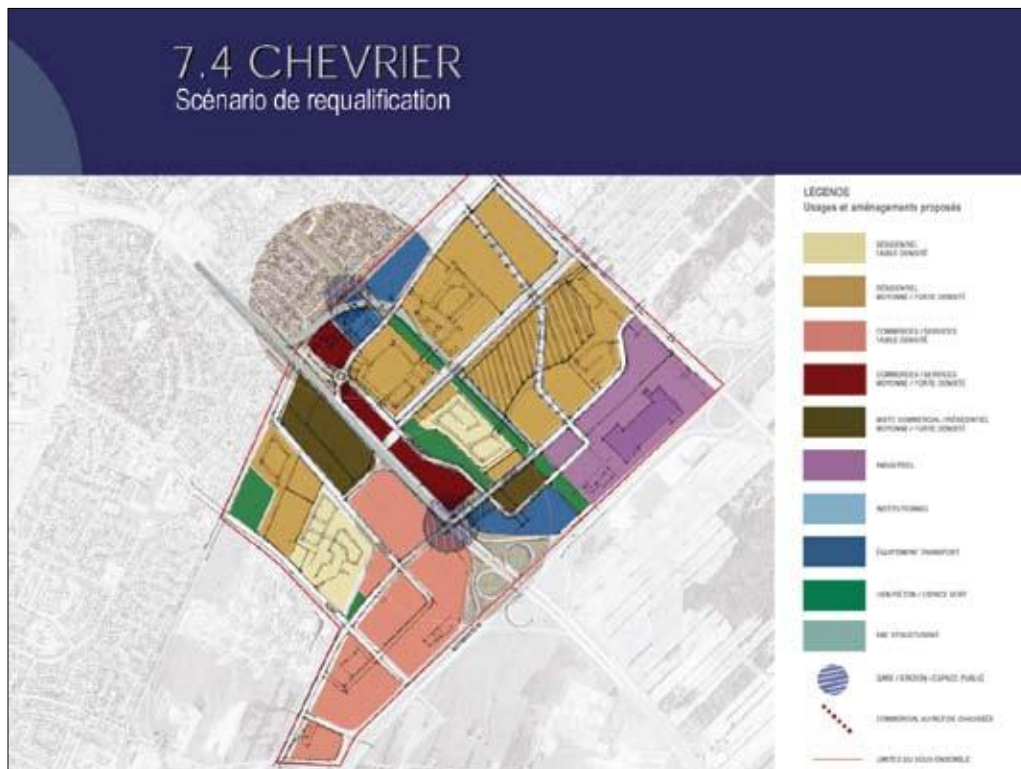
## 7.4 CHEVRIER

### Scénario de continuité





ANNEXE 12 (suite)



## ANNEXE 12 (suite)

### 7.4 CHEVRIER

Référents

Élément conceptuel: Aménagement paysager en bordure de l'autoroute



Beaverton, Oregon



### 7.4 CHEVRIER

Référents

Élément conceptuel: Densification à même les bretelles d'autoroutes



Arena District, Columbus, Ohio



## ANNEXE 12 (suite)

### 7.5 AUGUSTE-TASCHEREAU

#### Limites du sous-ensemble et constats



-Secteur situé au carrefour de deux axes de transport majeurs (boulevards Taschereau et Auguste).

- La partie est est occupée par un secteur commercial de type Power Center récemment développé où l'on retrouve des magasins de grande surface.

-La partie ouest est occupée par un secteur commercial en déclin.

-Potentiel de redéveloppement important (espaces de stationnement et terrains vacants).



### 7.5 AUGUSTE-TASCHEREAU

#### Approche générale d'aménagement



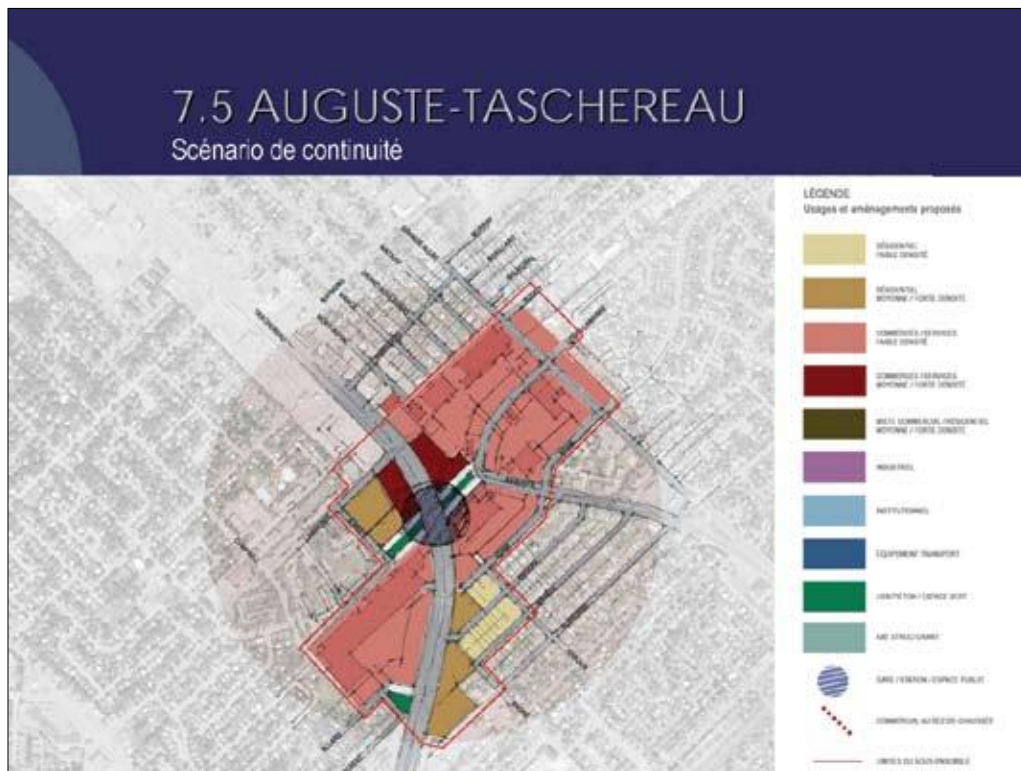
-Implantation de la station au cœur du sous-ensemble

-Requalifier la partie commerciale ouest par l'intégration d'une fonction mixte (Par exemple: vocation résidentielle avec commerces au rez-de-chaussée).

-Favoriser la consolidation de la partie commerciale est en densifiant et en développant les espaces sous-utilisés.



ANNEXE 12 (suite)



ANNEXE 12 (suite)

7.5 AUGUSTE-TASCHEREAU  
Référénts

---

Élément conceptuel: Densification et encadrement



Rochester, Californie



7.5 AUGUSTE-TASCHEREAU  
Référénts

---

Élément conceptuel: Requalification des centres d'achats




San Francisco, Californie




## ANNEXE 12 (suite)

### 7.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

#### Limites du sous-ensemble et constats




- Présence d'un pôle institutionnel de rayonnement régional (Hôpital Charles-Lemoyne).
- Importante superficie occupée par les espaces de stationnement.
- Présence continue de commerces de part et d'autre du boulevard Taschereau. Les commerces implantés à l'ouest du boulevard Taschereau sont généralement plus récents et de taille plus importante alors que la portion à l'est est composée de plus petits commerces souvent en déclin.


 OGP OUSPE GAUTHIER, FLEURY, BÉGIN & ASSOCIÉS  
urbanisme conseil

### 7.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

#### Approche générale d'aménagement




- Possibilité d'implanter une station au centre du sous-ensemble ou deux stations à chacune des extrémités du sous-ensemble.
- Renforcer et développer la vocation institutionnelle et les services qui se rattachent à l'hôpital (cliniques, résidences pour personnes âgées) sur l'ensemble du territoire situé au nord de la rue Churchill.
- Consolider la vocation commerciale et développer la vocation mixte dans la partie sud du sous-ensemble.

 OGP OUSPE GAUTHIER, FLEURY, BÉGIN & ASSOCIÉS  
urbanisme conseil


ANNEXE 12 (suite)

### 7.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

Approche générale d'aménagement

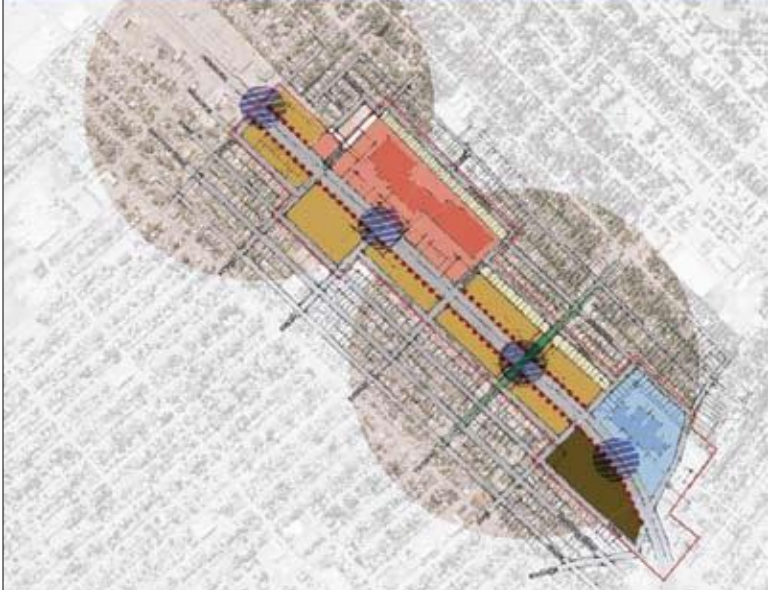


-Deuxième option d'aménagement des stations



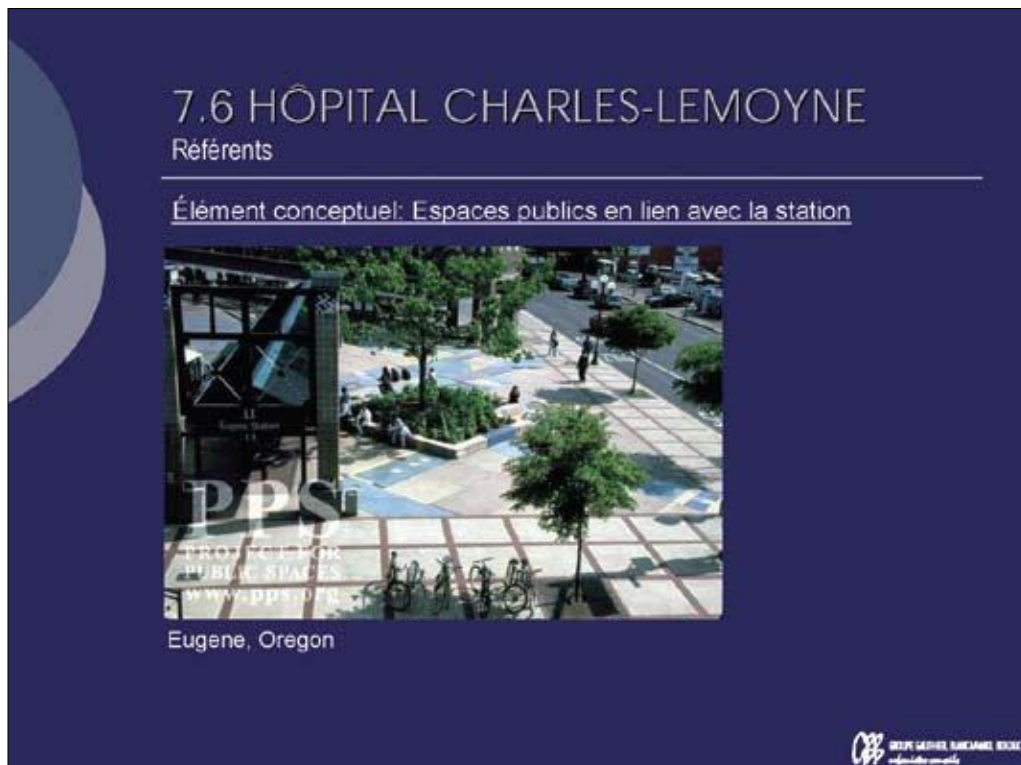
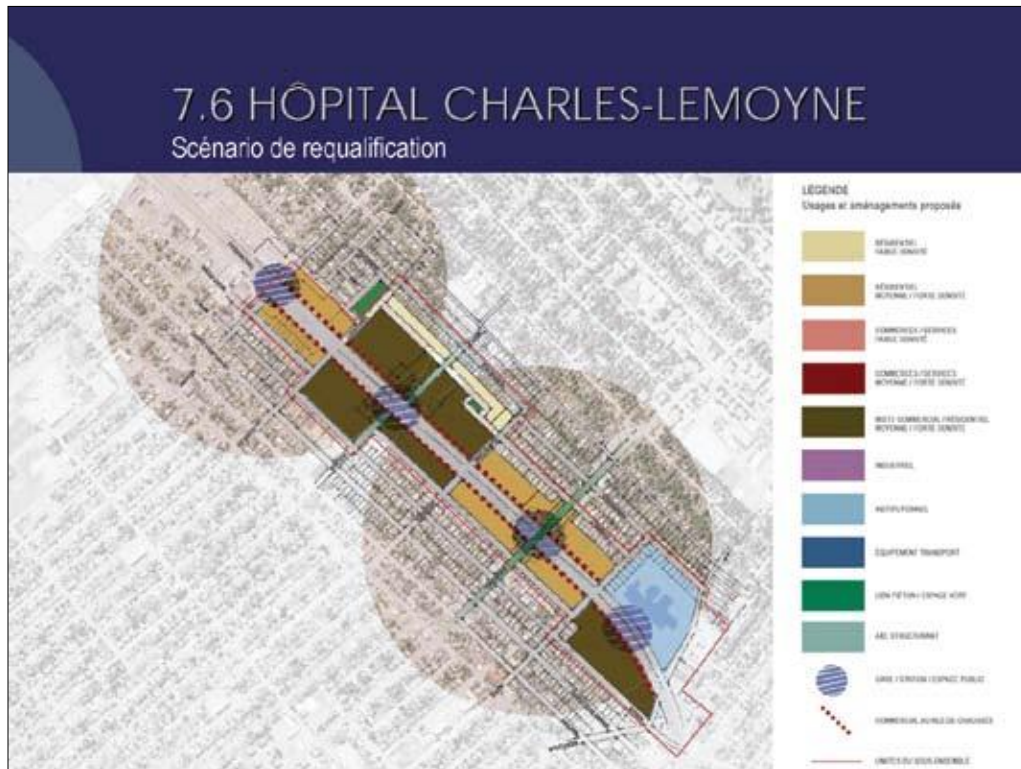
### 7.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

Scénario de continuité



LEGENDE	
Usages et aménagements proposés	
[Light Yellow]	RESIDENTIEL FAIBLE DENSITÉ
[Yellow]	RESIDENTIEL MOYENNE / FORT DENSITÉ
[Orange]	COMMERCIAL / BUREAUX FAIBLE DENSITÉ
[Red]	COMMERCIAL / BUREAUX FORT DENSITÉ
[Dark Green]	USAGES COMMERCIAL / INDUSTRIEL MOYENNE / FORT DENSITÉ
[Purple]	INDUSTRIEL
[Light Blue]	ACTIVITÉS CULTURELLES
[Dark Blue]	ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX
[Green]	USAGES COMMERCIAL / BUREAUX
[Light Green]	USAGES COMMERCIAUX
[Blue Circle]	SAISIE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS
[Dashed Line]	CONTRIBUTION À LA RÉGÉNÉRATION URBAINNE
[Red Line]	LIMITES DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

ANNEXE 12 (suite)






## ANNEXE 12 (suite)

### 7.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

Référents


Élément conceptuel: Densification en hauteur et espaces publics



Architect: Daryl Jackson/David Trott Photo: David Sanderson


Université Queensland, Brisbane, Australie

L'Assomption / Sherbrooke, Montréal, Qc




### 7.7 CURÉ-POIRIER / TASCHEREAU

Limites du sous-ensemble et constats



-Secteur du collège Charles Lemoyne: positionnement stratégique, domine par un pôle institutionnel en expansion. Bât commercial limitrophe souvent désuet, bordant le boulevard Taschereau et obstruant la visibilité du complexe institutionnel.

-Secteur des abords du boulevard Taschereau: bâti désuet de la fonction commerciale, petit gabarit des bâtiments, importante surface dédiée au stationnement en façade. Présence des viaducs contribue à l'accélération du trafic routier et à la coupure dans la continuité de la trame urbaine. Aménagements à l'échelle piétonne presque inexistantes et peu conviviaux.



ANNEXE 12 (suite)

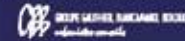
## 7.7 CURÉ-POIRIER / TASCHEREAU

Approche générale d'aménagement



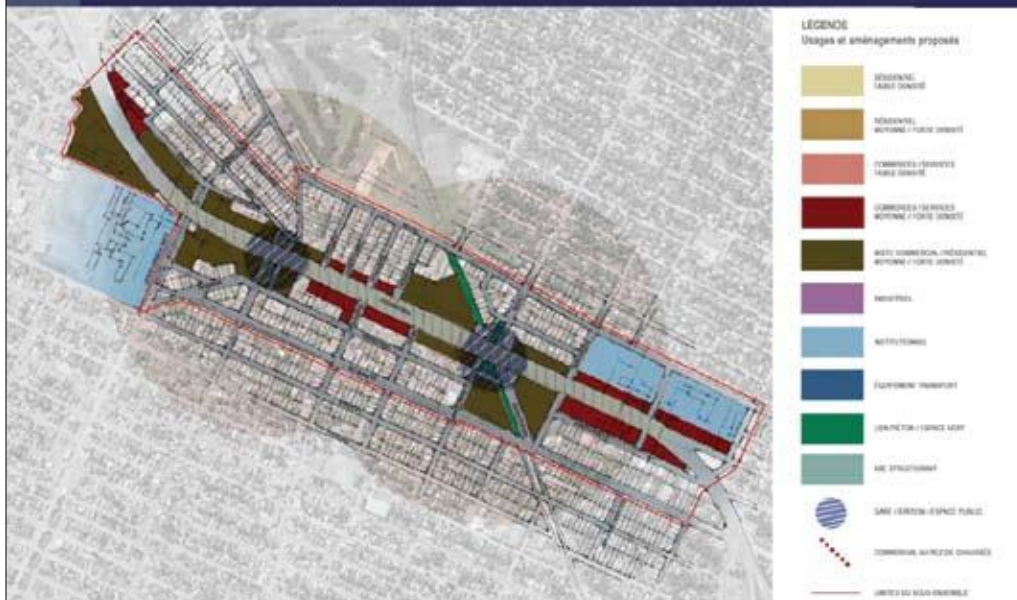
- Planter une station à l'intersection du boulevard Desaulniers, secteur possédant le plus grand nombre de terrains à réaménager.
- Désenclaver le boulevard Taschereau dans ses parties Est et Ouest en éliminant les viaducs Desaulniers et Curé-Poirier.
- Réaménager le domaine public et assurer sa réappropriation d'une manière urbaine.

- Favoriser la perméabilité des trames dans les secteurs institutionnels ainsi qu'une implantation en front de boulevard.
- Variation de la densité du bâti selon les secteurs, en fonction de la configuration des terrains.
- Consolider la vocation commerces et bureaux autour des pôles institutionnels et la vocation mixte autour de la station (commerces, bureaux, résidences, institutions).



## 7.7 CURÉ-POIRIER / TASCHEREAU

Scénario de requalification




## ANNEXE 12 (suite)


### 7.7 CURÉ-POIRIER / TASCHEREAU

Référents

Élément conceptuel: Aménagement d'infrastructures de transport en bordure de rue



Seattle, Washington



### 7.7 CURÉ-POIRIER / TASCHEREAU

Référents

Élément conceptuel: Aménagement d'infrastructures de transport en bordure de rue



Paris, France



Bogota, Colombie



# Octane

417, rue Saint-Pierre, 5<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec) H2Y 2M4  
Tél.: **514 286-6033** Téléc.: 514 286-6068 Courriel: [info@octane-strategie.com](mailto:info@octane-strategie.com)

[www.octane-strategie.com](http://www.octane-strategie.com)