

## **6. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR**

### **6.1 DÉLIMITATION DE LA ZONE D'ÉTUDE**

La zone d'étude est comprise dans la région administrative de Montréal (région 06), à l'ouest du centre-ville de Montréal et de part et d'autre du canal de Lachine. Elle s'inscrit dans le territoire des villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. Plus précisément, cinq arrondissements de la ville de Montréal sont inclus dans la zone d'étude, soit ceux de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, LaSalle, le Sud-Ouest et Verdun.

La zone d'étude s'étend sur environ 17 km<sup>2</sup> (6,9 km sur 2,5 km), avec comme point central l'échangeur Turcot, situé à l'intersection des autoroutes 15, 720 et 20. Plus précisément, la zone d'étude s'étend sur un peu plus de 1 km de part et d'autre du canal de Lachine.

La limite nord de la zone d'étude correspond au boulevard de Maisonneuve Ouest alors que, dans la partie ouest de la zone d'étude, la limite nord longe les rues Avon et Saint-Jacques. La limite est correspond à la rue Charlevoix dans l'arrondissement de Verdun et se poursuit dans le même axe vers le nord pour rejoindre l'autoroute Ville-Marie dans la ville de Westmount. La limite ouest correspond à l'avenue Dollard dans les arrondissements de Lachine et de LaSalle, alors que la limite sud correspond à la rue Cordner dans l'arrondissement de LaSalle, à l'avenue Newman dans les arrondissements de LaSalle et du Sud-Ouest, à la rue Jolicoeur dans l'arrondissement du Sud-Ouest, et à la rue Joseph dans l'arrondissement de Verdun.

La délimitation de la zone d'étude a été établie de façon à couvrir un territoire suffisamment vaste, ce qui permet de prendre en compte l'ensemble des impacts du projet sur les milieux humain, physique et biologique. La figure 1, présentée dans l'introduction du présent rapport, présente la zone d'étude du projet. Pour l'analyse du paysage, la zone d'étude a été légèrement modifiée pour prendre en compte le cadre paysager régional. La zone d'étude a par contre été réduite pour l'étude de potentiel archéologique afin de cibler plus spécifiquement les secteurs d'intervention.

### **6.2 COLLECTE DES DONNÉES D'INVENTAIRE**

Les données d'inventaire des milieux physique, biologique et humain ont été obtenues auprès des différents ministères, des Villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount ainsi que par la consultation de différentes sources documentaires. Des visites au terrain ont également été effectuées au cours du mois de septembre 2007 afin de valider certaines données d'inventaire, notamment en regard de l'utilisation du sol et de la composition des boisés, notamment à proximité de la falaise Saint-Jacques. Des rencontres avec des représentants de chacune des villes et des arrondissements visés ont permis de valider les données relatives aux usages actuels et prévus du territoire.

Des informations sur les profils des communautés des villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount ont également été utilisées pour la description du milieu humain. Les données démographiques et socioéconomiques sont issues d'une compilation réalisée à partir des données des deux derniers recensements de 2006 et 2001 de Statistique Canada et des informations disponibles sur le site Internet de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). L'annuaire statistique de l'agglomération de Montréal datant de 2007 a été également consulté. L'annexe A présente la carte d'inventaire des milieux humain, physique et biologique.

Le milieu physique a plus particulièrement été décrit à l'aide de cartes géologiques, topographiques et par l'analyse de dépôts de surface. Les données météorologiques proviennent du Service météorologique du Canada pour la période se situant entre 1971 et 2000, à la station météorologique Montréal-McGill. Cette station, située à une distance d'environ 4 km au nord-est de la zone d'étude, à une altitude de 57 m, est la plus proche de la zone d'étude. Les données obtenues à cette station sont considérées représentatives des conditions météorologiques régionales en raison de sa proximité et de son contexte géographique similaire à ce que l'on observe pour la zone d'étude. Par ailleurs, les données en provenance de la station météorologique de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, situé à 11 km à l'ouest de la zone d'étude, à une altitude de 36 m, ont également été consultées.

La description de la végétation a été effectuée à partir d'une carte écoforestière (MRNFP, 2005). Pour la faune avienne et terrestre, des demandes d'information ont été effectuées auprès des banques de données disponibles au Québec (Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec et Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional) ainsi qu'auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). Une consultation du guide intitulé *Mammifères du Québec et de l'Est du Canada* a également été effectuée. Les représentants du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) ont été consultés en vue d'obtenir des informations sur les espèces fauniques et floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées potentiellement présentes dans la zone d'étude. Finalement, des inventaires de terrains commandés par la Ville de Montréal permettent une description de la végétation et de la faune avienne et terrestre, et une visite de terrain au cours du mois de septembre 2007 a permis une description de la végétation et de la faune avienne et terrestre présentes dans la falaise Saint-Jacques.

## **6.3 DESCRIPTION DU MILIEU HUMAIN**

### **6.3.1 Cadre administratif**

Le complexe Turcot est situé sur le territoire de la ville de Montréal, plus précisément dans les arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun, de LaSalle, de Lachine et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que des villes de Montréal-Ouest et de Westmount. À noter que

les villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount font partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Le complexe Turcot est entièrement compris dans la région administrative de Montréal, soit la région 06. La figure 6 présente les limites administratives des divers arrondissements et municipalités recoupés par la zone d'étude du projet du complexe Turcot.

La ville de Montréal constitue la première ville d'importance au Québec avec ses 1 634 547 habitants en 2005 (MAMR, 2005). Elle est constituée de dix-neuf (19) arrondissements, dont cinq (5) sont partiellement inclus dans la zone retenue pour la présente étude d'impact, à savoir le Sud-Ouest, LaSalle, Lachine, Verdun et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Considéré comme le berceau de l'industrialisation, l'arrondissement du Sud-Ouest a une superficie de 13,52 km<sup>2</sup> et est le deuxième plus vieux quartier de Montréal. Il est constitué de cinq (5) quartiers, soit ceux de la Petite-Bourgogne–Griffintown, de Saint-Henri, de Pointe-Saint-Charles, de Côte-Saint-Paul et d'Émard. Une partie de chacun de ces cinq quartiers est incluse dans la zone d'étude. D'une superficie de 20 km<sup>2</sup>, l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est constitué de deux (2) quartiers, soit ceux de Côte-des-Neiges et de Notre-Dame-de-Grâce. Seul ce dernier quartier, situé dans la portion sud de l'arrondissement, est inclus dans la zone d'étude. L'arrondissement de Verdun couvre une superficie de 9,83 km<sup>2</sup> et est composé de trois (3) quartiers, soit ceux de Desmarchais-Crawford, de Wellington–de l'Église et de L'Île-des-Sœurs. Seule l'extrémité nord-est de l'arrondissement est incluse dans la zone d'étude, englobant ainsi uniquement une partie du quartier Wellington–de l'Église. L'arrondissement de Lachine couvre une superficie de 20 km<sup>2</sup> et est composé de deux (2) quartiers, soit ceux de Saint-Pierre et de Duff-Court; seule l'extrémité sud-est de l'arrondissement de Lachine est incluse dans la zone d'étude, soit une partie du quartier Saint-Pierre. Enfin, l'arrondissement de LaSalle a une superficie de 16,4 km<sup>2</sup> et seule la partie nord-est de l'arrondissement est incluse dans la zone d'étude.

En plus de la ville de Montréal, deux autres villes sont touchées, soit Montréal-Ouest et Westmount. Ces deux dernières villes ont été reconstituées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 (MAMR, 2005). La ville de Westmount, dont la partie sud est incluse dans la zone d'étude, a une superficie de 3,9 km<sup>2</sup>, elle est composée de huit (8) districts électoraux municipaux, dont trois (3) sont inclus dans la zone d'étude, soit les districts n<sup>os</sup> 5, 7 et 8. La ville de Montréal-Ouest a une superficie de 1,63 km<sup>2</sup> et ne présente pas de divisions territoriales; seule la partie sud de cette ville est incluse dans la zone d'étude.

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la CMM est la plus importante communauté métropolitaine au Québec, avec ses 3 551 770 habitants. D'une superficie de 3 838,5 km<sup>2</sup>, la CMM regroupe 82 municipalités. Entre autres, la CMM a compétence dans les domaines de l'aménagement du territoire, du transport en commun et du réseau artériel métropolitain (CMM, sans date-a).

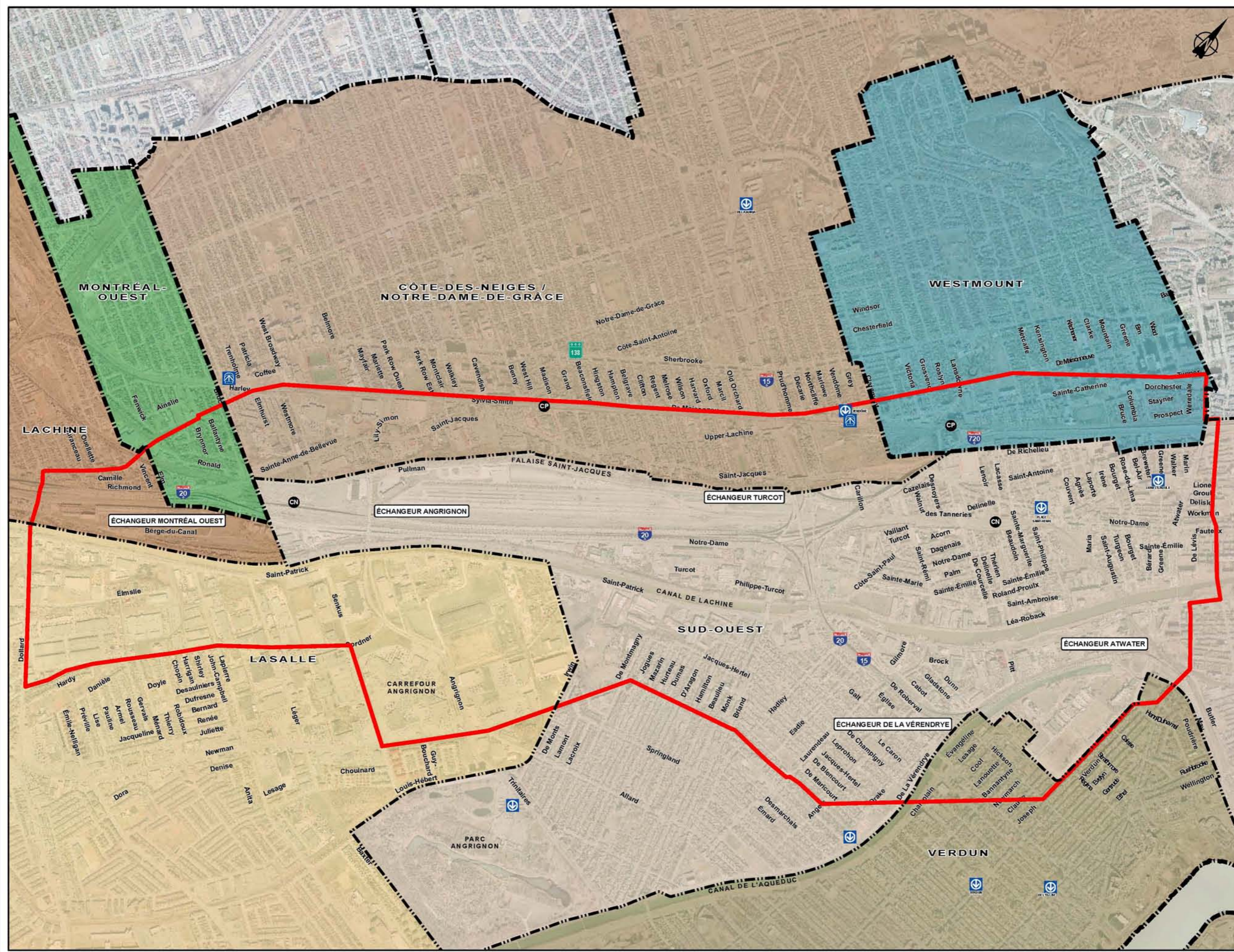
En matière de transport en commun, la CMM est l'instance qui approuve la révision du plan stratégique de développement du transport métropolitain transmis par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). De plus, c'est la CMM qui est responsable d'approuver les plans stratégiques des sociétés de transport en commun présentes sur son territoire (CMM, sans date-b).

L'agglomération de Montréal a une superficie de 499,2 km<sup>2</sup> et comprend les dix-neuf (19) arrondissements de la ville de Montréal ainsi que les quinze (15) villes reconstituées au 1<sup>er</sup> janvier 2006, soit Baie d'Urfé, Beaconsfield, Côte-Saint-Luc, Dollard-Des Ormeaux, Dorval, Hampstead, Kirkland, L'Île-Dorval, Mont-Royal, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et Westmount.

Au sein des services communs à l'île de Montréal, on compte entre autres le transport collectif des personnes, les voies de circulation constituant le réseau artériel à l'échelle de l'agglomération ainsi que les cours d'eau municipaux.

Finalement, les conseils d'arrondissement assument les pouvoirs de portée locale dans les domaines de l'urbanisme, de l'enlèvement des matières résiduelles (ordures et matières recyclables), de la culture, des loisirs, du développement social et communautaire, des parcs, de la voirie, de l'habitation et de la prévention en matière d'incendie (Ville de Montréal, sans date-o). Au total, dix-neuf (19) conseils d'arrondissement assurent les services offerts aux citoyens, dans chacun des arrondissements de la ville de Montréal. Chaque conseil d'arrondissement est constitué d'un minimum de cinq (5) conseillers, qui sont des conseillers de ville ou des conseillers d'arrondissement. Globalement, les dix-neuf (19) arrondissements de la ville de Montréal comprennent quarante-cinq (45) conseillers de ville et quarante (40) conseillers d'arrondissement (Ville de Montréal, sans date-l).





**LIMITES ADMINISTRATIVES**

**VILLES**

- MONTRÉAL-OUEST
- WESTMOUNT

**ARRONDISSEMENTS DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

- CÔTE-DES-NEIGES - NOTRE-DAME-DE-GRÂCE
- LASALLE
- LACHINE
- SUD-OUEST
- VERDUN

**SYMBOLS**

- ZONE D'ÉTUDE
- LIMITE DE VILLE
- LIMITE D'ARRONDISSEMENT
- + GARE DE TRAIN
- M STATION DE MÉTRO



**DESSAU** **SM**

CLIENT: **Transports Québec**

PROJET: **Projet de reconstruction du complexe Turcot**

TITRE: **Figure 6 Limites des arrondissements et municipalités de la zone d'étude**

DESSINÉ PAR: Geneviève Carpentier  
 VÉRIFIÉ PAR: Natasha Messier  
 APPROUVÉ PAR: Sylvie Côté

DESSIN NO.: 068-P013202-170-GM-0305-01  
 FICHER NO.: 068-P013202-170-GM-0305-01  
 NO PROJET MTQ: 154-030636  
 NO DOSSIER MTQ: 8505-06-AC01  
 DATE: Décembre 2008

ÉCHELLE: 0 200 400 600 800m





## 6.3.2 Contexte démographique

### 6.3.2.1 Population

Le tableau 7, joint ci-après, résume les données démographiques caractérisant les villes et les arrondissements de la ville de Montréal inclus dans la zone d'étude pour les années 2001 et 2006.

Globalement, la population de l'agglomération de Montréal a légèrement augmenté (2,3 %) entre 2001 et 2006. Des villes touchées par la zone d'étude, c'est la ville de Westmount qui a connu la plus forte augmentation de population au cours de cette période (3,9 %), suivie de la ville de Montréal (2,3 %) et de la ville de Montréal-Ouest (0,2 %).

Selon les données statistiques de 2001, la densité de l'occupation est plus importante sur le territoire de la ville de Westmount (4 921,9 personnes/km<sup>2</sup>), suivie des villes de Montréal (4 323,9 personnes/km<sup>2</sup>) et de Montréal-Ouest (3 670,7 personnes/km<sup>2</sup>), alors que la moyenne pour l'agglomération de Montréal est de 3 628,0 personnes/km<sup>2</sup>.

**Tableau 7 : Évolution démographique entre 2001 et 2006 pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude**

Entité territoriale	Population 2006	Population 2001	Variation 2006-2001	Densité (personnes au km <sup>2</sup> ) en 2001
Agglomération de Montréal	1 854 442	1 812 723	2,3 %	3 628,0
Ville de Montréal	1 620 693	1 583 590	2,3 %	4 323,9
<i>Sud-Ouest</i>	69 860	66 739	4,7 %	4 105,9
<i>Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de- Grâce</i>	164 246	163 996	0,2 %	7 690,4
<i>Lachine</i>	41 391	40 222	2,9 %	2 257,1
<i>LaSalle</i>	74 763	73 983	1,1 %	4 419,5
<i>Verdun</i>	66 078	60 564	9,1 %	6 164,9
Ville de Montréal-Ouest	5 184	5 172	0,2 %	3 670,7
Ville de Westmount	20 494	19 727	3,9 %	4 921,9

Sources : Ville de Montréal, 2007r et Ville de Montréal, 2007a

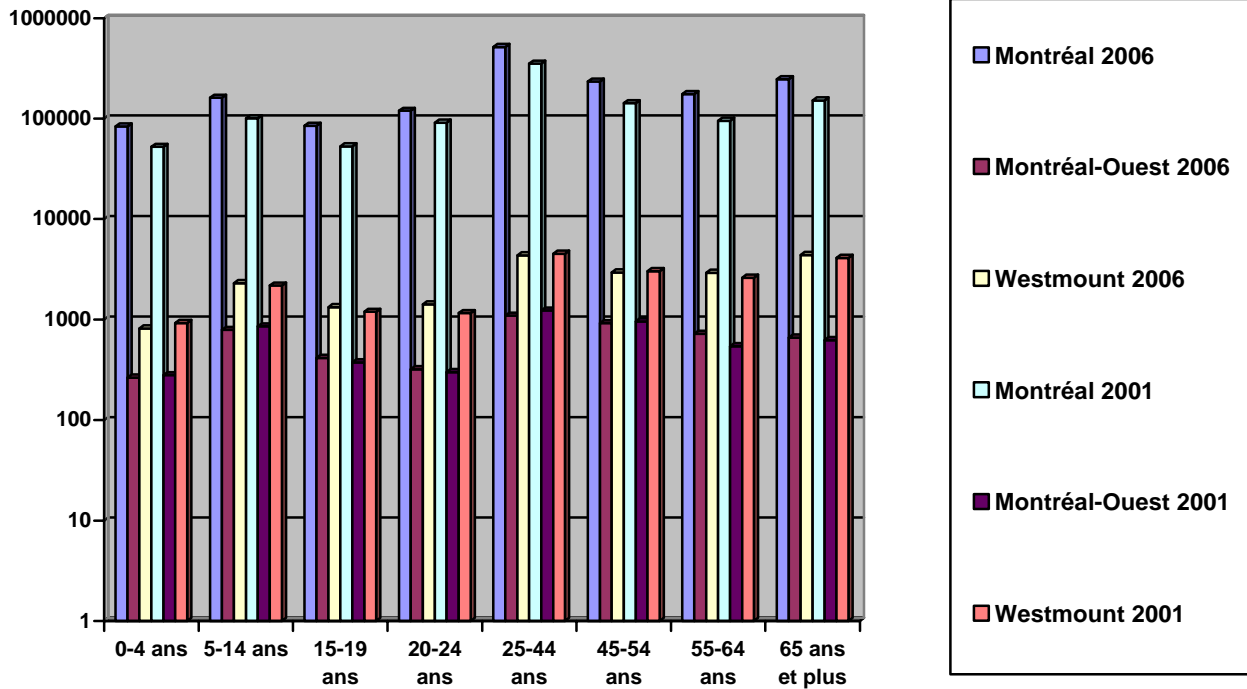
L'analyse des données relatives à chacun des arrondissements de la ville de Montréal indique que peu importe l'année de référence, l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est le plus peuplé, suivi par ceux de LaSalle, du Sud-Ouest, de Verdun et finalement de Lachine. Les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest ont connu les plus fortes hausses de population de 2001 à 2006, soit respectivement 9,1 % et 4,7 % (Ville de Montréal, 2007r).

Les données présentées au tableau 7 permettent aussi de constater qu'au cours de la période 2001–2006, le pourcentage de la population de la ville de Montréal provenant de ces deux derniers arrondissements et de l'arrondissement de Lachine s'est accru légèrement, contrairement à ceux des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de LaSalle. Par exemple, la population de l'arrondissement du Sud-Ouest représente 4,3 % de la population de la ville de Montréal en 2006, par rapport à 4,2 % en 2001. Dans Verdun, la représentation relative de la population de l'arrondissement par rapport à celle de l'ensemble de la ville de Montréal est passée de 3,8 % à 4,1 % au cours de cette même période. Au contraire, la population de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, qui représentait 10,4 % de la population totale de la ville de Montréal en 2001 représente 10,1 % de la population montréalaise en 2006.

Lors du dernier recensement fédéral, la population de la ville de Montréal était majoritairement constituée d'individus âgés de 25 à 29 ans (8,8 %), et elle peut donc être qualifiée de relativement jeune. La population de Montréal-Ouest était majoritairement constituée d'individus âgés de 45 à 49 ans (9,2 %) alors que celle de Westmount était majoritairement constituée d'individus âgés de 55 à 59 ans (8 %). Globalement, la population de la région métropolitaine était en 2006 majoritairement constituée d'individus âgés de 40 à 44 ans (8,4 %). Le profil de la population des villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount répartie selon l'âge est présenté à la figure 7.



**Figure 7 : Répartition de la population par groupes d'âge des villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount en 2006 et 2001**



Note : Pour l'année 2006, les groupes d'âge 25-29, 30-34, 35-39 et 40-44 ans ont été fusionnés au sein du groupe 25-44 ans alors que les groupes d'âge 45-49 et 50-54 ans ont été fusionnés au sein du groupe 45-54 ans.

Source : Statistique Canada, 2007c, Recensement de la population de 2006 et de 2001 (Profils des communautés de 2006 et 2001)

### 6.3.2.2 Familles et ménages

Le tableau 8 présente la composition des familles pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001.

**Tableau 8 : Composition des familles pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001**

Entité territoriale	Nombre de familles	Nombre moyen de personnes par famille	Nombre de familles avec enfants (%)	Nombre moyen d'enfants par famille
Agglomération de Montréal	466 595	2,9	295 225 (63,3)	1,1
Ville de Montréal	403 190	2,8	253 165 (62,8)	1,1
<i>Sud-Ouest</i>	<i>16 725</i>	<i>2,8</i>	<i>10 835 (64,8)</i>	<i>1,1</i>
<i>Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâce</i>	<i>39 925</i>	<i>2,9</i>	<i>26 370 (66,0)</i>	<i>1,1</i>
<i>Lachine</i>	<i>10 610</i>	<i>2,8</i>	<i>6 495 (61,2)</i>	<i>1,0</i>
<i>LaSalle</i>	<i>20 915</i>	<i>2,8</i>	<i>13 315 (63,7)</i>	<i>1,0</i>
<i>Verdun</i>	<i>15 930</i>	<i>2,7</i>	<i>9 265 (58,2)</i>	<i>0,9</i>
Ville de Montréal-Ouest	1 480	3,2	1 025 (69,3)	1,3
Ville de Westmount	5 220	2,9	3 095 (59,3)	1,1

Source : Ville de Montréal, 2007a.

À la lecture du tableau 8, on constate que c'est sur le territoire de la ville de Montréal-Ouest qu'on trouve la plus importante proportion de familles avec enfants, soit 69,3 % alors que c'est dans l'arrondissement de Verdun qu'on en trouve la plus faible proportion, soit 58,2 %. Les familles de la ville de Montréal-Ouest sont les plus grandes avec une moyenne de 3,2 personnes/famille, alors que dans les autres villes et arrondissements cette moyenne est de l'ordre de 2,8 personnes/famille.

Le tableau 9 présente la composition des ménages pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude pour 2001.

À la lecture du tableau 9, on remarque que les ménages composés d'une personne sont les plus importants sur le territoire de la ville de Montréal, représentant 39,1 %. Ce type de ménages dépasse même 40 % dans les arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, alors que la plus faible proportion de ménages composés d'une personne est observée dans la ville de Montréal-Ouest, soit 18,9 %.

**Tableau 9 : Composition des ménages pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude pour 2001**

Entité territoriale	Nombre de ménages privés	Ménages composés d'une personne (%)	Ménages composés de 2 personnes (%)	Ménages composés de 3 personnes (%)	Ménages composés de 4 à 5 personnes (%)	Ménages composés de 6 personnes ou plus (%)	N <sup>bre</sup> moyen de personnes par ménages privés
Agglomération de Montréal	805 815	303 315 (37,6)	249 145 (30,9)	114 230 (14,2)	123 385 (15,3)	15 695 (1,9)	2,2
Ville de Montréal	720 085	281 605 (39,1)	223 435 (31,0)	100 695 (14,0)	101 065 (14,0)	13 255 (1,8)	2,2
<i>Sud-Ouest</i>	31 225	12 910 (41,3)	9 535 (30,5)	4 345 (13,9)	3 870 (12,4)	565 (1,8)	2,1
<i>Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce</i>	73 865	29 815 (40,4)	21 255 (28,8)	10 475 (14,2)	10 690 (14,5)	1 615 (2,2)	2,2
<i>Lachine</i>	18 285	7 080 (38,7)	5 775 (31,6)	2 600 (14,2)	2 610 (14,3)	220 (1,2)	2,1
<i>LaSalle</i>	32 195	10 625 (33,0)	10 575 (32,8)	5 195 (16,1)	5 255 (16,3)	535 (1,7)	2,3
<i>Verdun</i>	29 635	12 225 (41,3)	9 950 (33,6)	3 955 (13,3)	3 215 (10,8)	285 (1,0)	2,0
Ville de Montréal-Ouest	1 850	350 (18,9)	555 (30,0)	330 (17,8)	590 (31,9)	30 (1,6)	2,8
Ville de Westmount	8 460	3 005 (35,5)	2 715 (32,1)	1 050 (12,4)	1 525 (18,0)	165 (2,0)	2,3

Source : Ville de Montréal, 2007a

Pour les ménages composés de deux personnes, la plus forte proportion est observée dans l'arrondissement de Verdun, soit 33,6 %, alors que la plus faible proportion est observée dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, soit 28,8 %. Dans les ménages composés de 3 personnes et plus, la plus forte proportion est observée dans la ville de Montréal-Ouest, soit 51,3 %, alors que la plus faible proportion est observée dans la ville de Westmount, soit 32,4 %. Finalement, on remarque que la ville de Montréal-Ouest présente le nombre moyen le plus important de personnes par ménages privés, soit 2,8, alors que l'arrondissement de Verdun présente le plus faible nombre moyen de personnes par ménages privés, soit 2,0.



### 6.3.2.3 Logements privés et type d'occupation

À Montréal, on recensait en 2006 un total de 787 060 logements privés, comparativement à 755 479 en 2001, ce qui représente une hausse de 4,2 %. À Montréal-Ouest, on recensait en 2006 un total de 1 928 logements privés, comparativement à 1 901 en 2001, ce qui constitue une faible augmentation de 1,4 % (Statistique Canada, 2007c). Notons que ces informations ne sont pas disponibles pour la ville de Westmount.

Le tableau 10 présente le type d'occupation, soit « propriétaire » ou « locataire », pour les arrondissements et villes concernés par le projet en 2004. Ainsi, on constate que la proportion de locataires est supérieure à 60 % dans tous les arrondissements, à l'exception de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, où elle est de 47 %. On remarque que c'est sur le territoire de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce que l'on trouve la plus forte proportion de locataires, soit 78 %, alors que c'est sur le territoire de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, alors inclus dans la ville de Montréal, qu'on trouve la plus forte proportion de propriétaires, soit 53 %.

**Tableau 10 : Type d'occupation en 2004 dans les villes et arrondissements concernés**

Ville et arrondissement	Propriétaire (%)	Locataire (%)
<i>Sud-Ouest</i>	26	74
<i>Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce</i>	22	78
<i>Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest</i>	53	47
<i>Lachine</i>	38	62
<i>LaSalle</i>	39	61
<i>Verdun</i>	30	70
Ville de Westmount	48	52
Ville de Montréal	36	64

Source : Ville de Montréal, 2005i

Note : Prendre note que les données n'étaient pas disponibles pour la ville de Montréal-Ouest puisqu'à ce moment, elle était un arrondissement de la ville de Montréal. C'est pour cette raison qu'on trouve les données pour les trois territoires : Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest.

Le tableau 11 présente le nombre de logements par type d'immeuble en 2004 pour les villes et les arrondissements concernés, suivi du pourcentage (%) relatif de chaque type. On constate que c'est sur le territoire des arrondissements de LaSalle et de Verdun qu'on trouve les plus fortes proportions d'immeubles de 8 logements et moins, soit respectivement 80 % et 74 % du nombre total de logements, alors que c'est sur le territoire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce qu'on en trouve la plus faible proportion, soit 37 %. De plus, on remarque que c'est dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce qu'on trouve la plus forte proportion d'immeubles de 9 logements et plus, soit 63 %, alors que c'est dans l'arrondissement de LaSalle qu'on en observe la plus faible proportion, soit 20 %.

**Tableau 11 : Nombre de logements par type d'immeuble en 2004 dans les villes et arrondissements concernés**

Arrondissement et ville	8 et – (%)	9 et + (%)	Nombre total de logements (%)
<i>Sud-Ouest</i>	24 836 (72)	9 643 (28)	34 479 (100)
<i>Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce</i>	29 415 (37)	49 762 (63)	79 177 (100)
<i>Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest</i>	8 677 (46)	10 285 (54)	18 962 (100)
<i>Lachine</i>	13 932 (71)	5 738 (29)	19 670 (100)
<i>LaSalle</i>	28 356 (80)	7 071 (20)	35 427 (100)
<i>Verdun</i>	22 594 (74)	7 949 (26)	30 543 (100)
Ville de Westmount	4 724 (47)	5 332 (53)	10 056 (100)
Ville de Montréal	580 806 (66)	299 512 (34)	880 318 (100)

Source : Ville de Montréal, 2005i

Le tableau 12 présente le nombre de logements privés occupés pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001. On constate que c'est dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce qu'on observe la plus faible proportion de logements dont les occupants sont les propriétaires, soit 22,5 %, alors que la plus forte proportion de ce type de logements se trouve sur le territoire de la ville de Montréal-Ouest, soit 78,9 %. La plus forte proportion de logements loués se trouve dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, soit 77,5 %, alors qu'on observe la plus faible proportion de logements loués dans la ville de Montréal-Ouest, soit 21,1 %.

**Tableau 12 : Nombre de logements privés occupés pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001**

Entité territoriale	Nombre de logements privés occupés	Nombre de logements possédés (%)	Nombre de logements loués (%)
Agglomération de Montréal	805 830	288 275 (35,8)	517 545 (64,2)
Ville de Montréal	720 080	231 360 (32,1)	488 725 (67,9)
Sud-Ouest	31 230	8 265 (26,5)	22 965 (73,5)
Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de- Grâce	73 855	16 650 (22,5)	57 215 (77,5)
Lachine	18 285	6 975 (38,1)	11 310 (61,9)
LaSalle	32 195	12 505 (38,8)	19 690 (61,2)
Verdun	29 635	8 860 (29,9)	20 775 (70,1)
Ville de Montréal- Ouest	1 850	1 460 (78,9)	390 (21,1)
Ville de Westmount	8 460	4 095 (48,4)	4 360 (51,5)

Source : Ville de Montréal, 2007a

#### 6.3.2.4 Mises en chantier

Tel que mentionné dans le Bilan économique 2006 de l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, 2007c), l'année 2006 a connu un ralentissement dans le domaine de la construction résidentielle et la majorité des nouveaux chantiers se sont installés sur le territoire de la ville de Montréal. Le tableau 13 présente le nombre de logements mis en chantier pour l'agglomération de Montréal, les villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount, ainsi que pour les cinq arrondissements concernés.

Ainsi en 2006, 15 % des nouvelles unités de la ville de Montréal ont été construites à l'intérieur des arrondissements partiellement inclus dans la zone d'étude. On constate que l'arrondissement du Sud-Ouest présente la plus forte proportion de logements mis en chantier en 2006, ce qui témoigne du dynamisme du développement dans cette partie de la ville de Montréal.



**Tableau 13 : Logements mis en chantier par les villes et les arrondissements concernés en 2006**

	Nombres d'unités	Pourcentage (%)
<b>Agglomération</b>		
Agglomération de Montréal	6 955	100,0
<b>Ville</b>		
Ville de Montréal	6 467	93,0
Ville de Montréal-Ouest	28	0,4
Ville de Westmount	4	0,1
<b>Arrondissement</b>		
Sud-Ouest	459	6,6
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	240	3,5
Lachine	149	2,1
LaSalle	52	0,7
Verdun	96	1,4

Source : Ville de Montréal, 2007c

### 6.3.2.5 Diversité culturelle

Le tableau 14 présente la population selon les minorités visibles en 2001 pour l'agglomération de Montréal ainsi que pour les villes de Montréal (y compris les 5 arrondissements inclus dans la zone d'étude), de Montréal-Ouest et de Westmount. On constate que, peu importe l'entité territoriale de référence, la population noire constitue la minorité visible la plus importante, à l'exception des villes de Montréal-Ouest et de Westmount, où les populations chinoise et arabe constituent les groupes les plus représentés, soit 31,9 % et 31,1 %.

Tableau 14 : Minorités visibles pour les villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount en 2001

Entité territoriale	Total de la population des minorités visibles	Minorités visibles	Nombre (%)
Agglomération de Montréal	375 470	<b>Noire</b>	<b>113 420 (30,2)</b>
		Arabe	55 470 (14,8)
		Sud-asiatique	51 425 (13,7)
		Latino-américaine	44 445 (11,8)
		Chinoise	39 355 (10,5)
		Asiatique du Sud-Est	30 865 (8,2)
		Philippine	16 545 (4,4)
		Asiatique occidentale	8 645 (2,3)
		Coréenne	3 035 (0,8)
		Japonaise	1 890 (0,5)
		Autres minorités visibles	15 820 (4,2)
Ville de Montréal	342 200	<b>Noire</b>	<b>107 690 (31,5)</b>
		Arabe	49 610 (14,5)
		Sud-asiatique	45 415 (13,3)
		Latino-américaine	42 805 (12,5)
		Chinoise	34 360 (10,0)
		Asiatique du Sud-Est	29 150 (8,5)
		Philippine	13 965 (4,1)
		Asiatique occidentale	6 830 (2,0)
		Coréenne	2 125 (0,6)
		Japonaise	1 420 (0,4)
		Autres minorités visibles	13 485 (3,9)
Sud-Ouest	12 445	<b>Noire</b>	<b>4 550 (36,6)</b>
		Arabe	1 030 (8,3)
		Sud-asiatique	1 405 (11,3)
		Latino-américaine	1 820 (14,6)
		Chinoise	1 605 (12,9)
		Asiatique du Sud-Est	1 135 (9,1)
		Philippine	335 (2,7)
		Asiatique occidentale	105 (0,8)
		Coréenne	60 (0,5)
		Japonaise	25 (0,2)
		Autres minorités visibles	480 (3,9)
Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâce	61 145	<b>Noire</b>	<b>15 070 (24,6)</b>
		Arabe	5 970 (9,8)
		Sud-asiatique	10 360 (16,9)
		Latino-américaine	4 235 (6,9)
		Chinoise	5 710 (9,3)
		Asiatique du Sud-Est	5 200 (8,5)
		Philippine	10 345 (16,9)
		Asiatique occidental	1 895 (3,1)
		Coréenne	545 (0,9)
		Japonaise	210 (0,3)
Autres minorités visibles	2 310 (3,8)		

Tableau 14 : Minorités visibles pour les villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount en 2001 (suite)

Entité territoriale	Total de la population des minorités visibles	Minorités visibles	Nombre (%)
Lachine	3 410	<b>Noire</b>	<b>1 385 (40,6)</b>
		Arabe	150 (4,4)
		Sud-asiatique	640 (18,8)
		Latino-américaine	350 (10,3)
		Chinoise	285 (8,4)
		Asiatique du Sud-Est	230 (6,7)
		Philippine	115 (3,4)
		Asiatique occidentale	95 (2,8)
		Coréenne	80 (2,3)
		Japonaise	45 (1,3)
		Autres minorités visibles	85 (2,5)
LaSalle	15 105	<b>Noire</b>	<b>6 835 (45,2)</b>
		Arabe	840 (5,6)
		Sud-asiatique	2 585 (17,1)
		Latino-américaine	1 210 (8,0)
		Chinoise	2 050 (13,6)
		Asiatique du Sud-Est	310 (2,1)
		Philippine	300 (2,0)
		Asiatique occidentale	225 (1,5)
		Coréenne	180 (1,2)
		Japonaise	20 (0,1)
		Autres minorités visibles	910 (6,0)
Verdun	6 865	<b>Noire</b>	<b>1 170 (17,0)</b>
		Arabe	1 165 (17,0)
		Sud-asiatique	405 (5,9)
		Latino-américaine	845 (12,3)
		Chinoise	1 900 (27,7)
		Asiatique du Sud-Est	410 (6,0)
		Philippine	145 (2,1)
		Asiatique occidentale	380 (5,5)
		Coréenne	265 (3,9)
		Japonaise	35 (0,5)
		Autres minorités visibles	175 (2,5)
Ville de Montréal-Ouest	455	<b>Noire</b>	<b>130 (28,6)</b>
		Arabe	10 (2,2)
		Sud-asiatique	35 (7,7)
		Latino-américaine	15 (3,3)
		Chinoise	<b>145 (31,9)</b>
		Asiatique du Sud-Est	0 (0,0)
		Philippine	15 (3,3)
		Asiatique occidentale	25 (5,5)
		Coréenne	70 (15,4)
		Japonaise	10 (2,2)
		Autres minorités visibles	0 (0,0)



**Tableau 14 : Minorités visibles pour les villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount en 2001 (suite)**

Entité territoriale	Total de la population des minorités visibles	Minorités visibles	Nombre (%)
Ville de Westmount	2 170	Noire	275 (12,7)
		Arabe	<b>675 (31,1)</b>
		Sud-asiatique	220 (10,1)
		Latino-américaine	145 (6,7)
		Chinoise	300 (13,8)
		Asiatique du Sud-Est	95 (4,4)
		Philippine	115 (5,3)
		Asiatique occidentale	110 (5,1)
		Coréenne	105 (4,8)
		Japonaise	40 (1,8)
		Autres minorités visibles	90 (4,1)

Source : Ville de Montréal, 2007a

### 6.3.2.6 Population autochtone

Aucune communauté autochtone n'est présente dans la zone d'étude et peu d'autochtones y habitent. On constate l'absence de population ayant une identité autochtone au sein de la ville de Montréal-Ouest, alors que, dans les deux autres villes, la représentation de la population autochtone est faible, soit 0,35 % pour la ville de Montréal, et 0,52 % pour la ville de Westmount (Statistique Canada, 2002).

### 6.3.3 Caractéristiques socioéconomiques

#### 6.3.3.1 Revenu

En 2000, le revenu moyen de la population de 15 ans et plus est de 28 258 \$ pour l'agglomération de Montréal. Dans la ville de Montréal-Ouest, il est de 51 593 \$ et atteint 78 463 \$ dans la ville de Westmount alors qu'il est de 25 942 \$ dans la ville de Montréal. Dans les arrondissements de la ville de Montréal touchés par la zone d'étude, le revenu moyen de la population de 15 ans et plus varie de 22 310 \$ (arrondissement du Sud-Ouest) à 31 661 \$ (arrondissement de Verdun)

Le tableau 15 montre que la situation économique des résidents de la ville de Westmount est globalement plus confortable que celle prévalant au sein des villes de Montréal et de Montréal-Ouest. De plus, on constate que l'arrondissement de Verdun présente un revenu moyen des familles et des ménages plus élevés comparativement à ceux prévalant dans les autres arrondissements. Finalement, on observe que c'est l'arrondissement du Sud-Ouest qui compte la plus forte proportion de ménages privés à faible revenu, soit 40,8 %, alors que l'arrondissement de LaSalle a la plus faible proportion de ménages privés à faible revenu, soit 23,5 %.

**Tableau 15 : Revenu moyen des familles, des ménages et population à faible revenu en 2000**

Entité territoriale	Revenu moyen des familles (\$)	Revenu moyen des ménages (\$)	Population dans les ménages privés à faible revenu (%)
Agglomération de Montréal	62 409	49 429	29,0
Ville de Montréal	55 792	44 671	31,5
<i>Sud-Ouest</i>	<i>45 044</i>	<i>36 683</i>	<i>40,8</i>
<i>Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâce</i>	<i>56 892</i>	<i>45 204</i>	<i>36,9</i>
<i>Lachine</i>	<i>57 319</i>	<i>45 252</i>	<i>27,0</i>
<i>LaSalle</i>	<i>54 131</i>	<i>46 059</i>	<i>23,5</i>
<i>Verdun</i>	<i>65 764</i>	<i>51 538</i>	<i>31,8</i>
Ville de Montréal-Ouest	121 781	106 097	6,7
Ville de Westmount	194 345	142 604	11,9

Note : Les revenus sont présentés en dollars courants.

Source : Ville de Montréal, 2007a

### 6.3.3.2 Scolarité

En 2001, 12,2 % de la population âgée de 20 à 34 ans à Montréal avait une scolarité d'un niveau inférieur au certificat d'études secondaires, 21,8 % détenait un certificat d'études secondaires et/ou avait fait certaines études postsecondaires, alors que 34,3 % détenait un certificat, un diplôme ou un grade universitaire. Pour la même année de référence, 3,6 % de la population âgée de 20 à 34 ans à Montréal-Ouest avait une scolarité inférieure au certificat d'études secondaires, 17,3 % détenait un certificat d'études secondaires et/ou avait fait certaines études postsecondaires, alors que 48,9 % détenait un certificat, un diplôme ou un grade universitaire. Toujours en 2001, 2,2 % de la population âgée de 20 à 34 ans à Westmount avait une scolarité inférieure au certificat d'études secondaires, 12,4 % détenait un certificat d'études secondaires et/ou avait fait certaines études postsecondaires, alors que 58,9 % détenait un certificat, un diplôme ou un grade universitaire (Statistique Canada, 2002). On constate donc que Westmount présente la plus forte proportion d'individus ayant effectué des études universitaires, alors que Montréal présente la plus faible proportion d'individus ayant atteint ce niveau de scolarité.

Le tableau 16 présente la population selon le plus haut niveau de scolarité atteint pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001. On observe que les villes de

Montréal-Ouest et de Westmount se démarquent avec une proportion élevée de population détenant un baccalauréat ou un diplôme de niveau supérieur, soit 54,6 % et 57,3 %. Dans les arrondissements de la ville de Montréal inclus dans la zone d'étude, on constate que la plus forte proportion de population détenant un baccalauréat ou un diplôme de niveau supérieur se trouve dans l'arrondissement de Verdun, soit 22,6 %, alors que la proportion la plus élevée de population détenant au plus un certificat d'études secondaires se trouve dans l'arrondissement de Lachine, soit 18,0 %.

**Tableau 16 : Population selon le plus haut niveau de scolarité atteint pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001**

Entité territoriale	Certificat d'études secondaires (%)	Études collégiales (%)	Études universitaires (%)	Baccalauréat ou diplôme supérieur (%)
Agglomération de Montréal	197 540 (14,1)	298 465 (21,4)	402 100 (28,8)	305 135 (21,9)
Ville de Montréal	178 495 (14,5)	261 835 (21,3)	324 470 (26,4)	243 850 (19,8)
<i>Sud-Ouest</i>	7 320 (14,5)	9 670 (19,1)	10 705 (21,2)	7 880 (15,6)
<i>Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de- Grâce</i>	18 905 (14,8)	27 300 (21,4)	36 670 (28,8)	27 620 (21,7)
<i>Lachine</i>	5 510 (18,0)	6 225 (20,3)	6 075 (19,8)	4 430 (14,5)
<i>LaSalle</i>	10 260 (17,8)	13 185 (22,9)	10 410 (18,1)	6 910 (12,0)
<i>Verdun</i>	6 910 (14,5)	9 390 (19,7)	13 625 (28,5)	10 800 (22,6)
Ville de Montréal- Ouest	270 (7,4)	655 (17,9)	2 280 (2,4)	1 995 (54,6)
Ville de Westmount	1 095 (7,3)	2 235 (14,8)	10 295 (68,2)	8 650 (57,3)

Source : Ville de Montréal, 2007a

### 6.3.3.3 Activité de la population

À 10,3 %, le taux de chômage était plus élevé en 2001 à Montréal qu'à Montréal-Ouest (4,6 %) et à Westmount (5,0 %). Toutefois, le taux d'activité en 2001 était plus important à Montréal-Ouest, soit 69,7 % qu'à Montréal (63,2 %) et à Westmount (62,5 %). En 1996, le taux de chômage atteignait 15,0 % à Montréal alors que le taux d'activité était de 59,4 %. Pour la même année, le taux de chômage était de 5,1 % à Montréal-Ouest et de 5,5 % à Westmount, alors que le taux d'activité était de 66,0 % à Montréal-Ouest et de 63,1 % à Westmount. Notons que seule Westmount a connu une baisse de son taux d'activité entre 1996 et 2001, passant de 63,1 % à 62,5 %. Le tableau 17 présente l'activité de la population en 2001 pour les villes et arrondissements situés dans la zone d'étude. Il faut noter que les données relatives à l'activité de la population ne sont pas disponibles pour les arrondissements suivants du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, puisqu'elles étaient alors incluses dans celles de Montréal.

**Tableau 17 : Activité de la population en 2001**

	Montréal	Lachine	LaSalle	Verdun	Montréal-Ouest	Westmount
Population de 15 ans et +	866 510	32 690	61 520	50 395	4 030	16 280
Population active	548 030	20 320	38 300	30 900	2 810	10 180
Au travail	491 435	18 730	35 135	28 435	2 680	9 670
Sans travail (chômage)	56 595	1 590	3 165	2 460	130	510
Population inactive	318 475	12 365	23 220	19 490	1 225	6 100
Taux d'activité en 2001 (%)	63,2	62,2	62,3	61,3	69,7	62,5
Taux d'activité en 1996 (%)	59,4	60,4	60,8	58,9	66,0	63,1
Taux d'emploi (%)	56,7	57,3	57,1	56,4	66,4	59,4
Taux de chômage en 2001 (%)	10,3	7,8	8,3	8,0	4,6	5,0
Taux de chômage en 1996 (%)	15,0	10,6	11,9	12,6	5,1	5,5

Sources : Statistique Canada, 2002 et Institut de la statistique du Québec, 2003a



Le tableau 18 présente le taux d'activité, le taux de chômage de la population de 15 ans et plus et la population active pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude en 2001.

**Tableau 18 : Taux d'activité, taux de chômage de la population de 15 ans et plus et population active en 2001**

Entité territoriale	Taux d'activité de la population de 15 ans et plus	Taux de chômage de la population de 15 ans et plus	Population active de 15 ans et plus
Agglomération de Montréal	62,8	9,2	904 085
Ville de Montréal	62,6	9,7	788 585
<i>Sud-Ouest</i>	59,5	11,6	30 750
<i>Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce</i>	62,5	11,5	79 665
<i>Lachine</i>	62,1	7,8	19 755
<i>LaSalle</i>	62,3	8,3	37 195
<i>Verdun</i>	61,3	8,0	29 990
Ville de Montréal-Ouest	69,6	4,6	2 765
Ville de Westmount	62,5	5,0	10 015

Source : Ville de Montréal, 2007r.

À la lecture du tableau 18, on constate que le taux d'activité de la population de 15 ans et plus est plus élevé dans la ville de Montréal-Ouest, soit 69,6 % alors qu'on trouve le plus faible taux dans l'arrondissement du Sud-Ouest, soit 59,5 %. Dans le même sens, la ville de Montréal-Ouest présente le plus faible taux de chômage de la population de 15 ans et plus, soit 4,6 % alors qu'on observe le plus haut taux de chômage de la population de 15 ans et plus dans l'arrondissement du Sud-Ouest, soit 11,6 %. Finalement, on remarque qu'il n'y a pas de différence significative entre la population active de 15 ans et plus selon la profession et la population active de 15 ans et plus selon l'industrie.

#### 6.3.3.4 Profession et emploi

Le secteur des *Ventes et services* représente le domaine de profession le plus important en 2001 à Montréal alors que le secteur *Gestion* est le domaine de profession le plus important pour la même année, à Montréal-Ouest et à Westmount. Plus précisément, 22,7 % de la population active de Montréal travaillait dans le secteur *Ventes et services* en 2001, 23,1 % de la population active de Montréal-Ouest travaillait dans le secteur *Gestion*, alors que 24 % de celle de Westmount travaillait dans le secteur *Gestion*.

Il est intéressant de noter que pour les trois villes, le second secteur en importance pour l'année 2001 était celui des *Affaires, finance et administration*, dans lequel travaillait 19,6 % de la population active expérimentée à Montréal, 17,2 % à Montréal-Ouest et 18,2 % à Westmount.

Il importe aussi de noter que sur le plan du marché du travail, l'année 2006 s'est avérée être une excellente année avec un total de 19 900 nouveaux emplois créés sur le territoire de l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, 2007c).

Le tableau 19 présente la répartition des emplois en 2006 pour les cinq arrondissements de la ville de Montréal situés en partie dans la zone d'étude, et ce, par rapport au nombre total d'emplois dans la ville de Montréal. On constate que l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est celui où l'on trouve la plus importante proportion d'emplois en 2006 par rapport aux quatre autres arrondissements.

**Tableau 19 : Répartition des emplois en 2006 par arrondissement**

Arrondissement	%
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	6,2
Lachine	2,5
LaSalle	1,9
Sud-Ouest	3,0
Verdun	1,6

Source : Ville de Montréal, 2007c

Le tableau 20 présente la population active selon les grands groupes de professions en 2001, pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude.

À la lecture du tableau 20, on constate que le secteur des *Ventes et services* est le groupe professions le plus représenté, suivi des secteurs *Affaires, finance et administration* et *Gestion*. Peu importe l'arrondissement, le secteur des *Arts, culture, sports et loisirs* constitue le groupe professions le moins représenté, variant entre 2,1 % et 6,1 %. Mentionnons toutefois que, pour l'arrondissement du Sud-Ouest, le secteur d'activité le moins représenté est celui de la *Santé*, soit 4,4 %, suivi du secteur *Arts, culture, sports et loisirs* avec 5,4 %.

Tableau 20 : Population active selon les grands groupes de professions en 2001

Entité territoriale	Gestion (%)	Affaires, finance et administration (%)	Sciences naturelles et appliquées et professions apparentées (%)	Secteur de la santé (%)	Sciences sociales, enseignement, administration publique et religion (%)	Arts, culture, sports et loisirs (%)	Ventes et services (%)
Agglomération de Montréal	98 190 (10,9)	185 620 (20,5)	72 825 (8,1)	50 590 (5,6)	83 495 (9,2)	48 505 (5,4)	201 275 (22,3)
Ville de Montréal	74 825 (9,5)	161 545 (20,5)	62 490 (7,9)	43 145 (5,5)	71 605 (9,1)	43 530 (5,5)	178 625 (22,7)
<i>Sud-Ouest</i>	2 345 (7,6)	6 615 (21,5)	2 310 (7,5)	1 350 (4,4)	2 015 (6,6)	1 660 (5,4)	8 265 (26,9)
<i>Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce</i>	8 150 (10,2)	13 965 (17,5)	7 980 (10,0)	5 215 (6,5)	9 990 (12,5)	4 870 (6,1)	17 505 (22,0)
<i>Lachine</i>	1 785 (9,0)	4 350 (22,0)	1 440 (7,3)	995 (5,0)	1 180 (6,0)	640 (3,2)	4 765 (24,1)
<i>LaSalle</i>	3 120 (8,4)	9 825 (26,4)	2 500 (6,7)	2 170 (5,8)	2 100 (5,6)	785 (2,1)	8 840 (23,8)
<i>Verdun</i>	3 395 (11,3)	6 795 (22,7)	2 280 (7,6)	1 865 (6,2)	2 540 (8,5)	1 375 (4,6)	6 785 (22,6)
Ville de Montréal-Ouest	645 (23,3)	480 (17,4)	235 (8,5)	230 (8,3)	375 (13,6)	195 (7,1)	445 (16,1)
Ville de Westmount	2 400 (24,0)	1 825 (18,2)	815 (8,1)	785 (7,8)	1 745 (17,4)	880 (8,8)	1 250 (12,5)

Source : Ville de Montréal, 2007a

### 6.3.3.5 Transport

Le tableau 21 présente les différents modes de transport utilisés dans les déplacements domicile-travail pour les entités territoriales incluses dans la zone d'étude.

On constate que, pour la majorité des entités territoriales, l'automobile, camion ou fourgonnette constitue le mode de transport le plus populaire, variant entre 49,6 % et 69,4 %. Toutefois, pour les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, le mode de transport le plus populaire pour se rendre au travail est le transport en commun, représentant 42,2 % et 42,9 %, ce qui est supérieur au pourcentage de la population montréalaise empruntant le transport en commun (34,8 %).

Tableau 21 : Mode de transport utilisé dans les déplacements domicile-travail en 2001

Entité territoriale	Population active occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur) (%)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager) (%)	Transport en commun (%)	Taxi (%)	Marche (%)	Bicyclette (%)	Motocyclette (%)	Autre moyen (%)
Agglomération de Montréal	800 385	419 695 (52,4)	34 545 (4,3)	260 440 (32,5)	2 460 (0,3)	66 035 (8,3)	13 200 (1,6)	655 (0,1)	3 285 (0,4)
Ville de Montréal	699 830	347 230 (49,6)	29 405 (4,2)	243 565 (34,8)	2 270 (0,3)	61 535 (8,8)	12 365 (1,8)	615 (0,1)	2 805 (0,4)
<i>Sud-Ouest</i>	<i>27 300</i>	<i>11 460 (42,0)</i>	<i>1 040 (3,8)</i>	<i>11 530 (42,2)</i>	<i>40 (0,1)</i>	<i>2 530 (9,3)</i>	<i>510 (1,9)</i>	<i>60 (0,2)</i>	<i>125 (0,5)</i>
<i>Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce</i>	<i>68 330</i>	<i>28 230 (41,3)</i>	<i>2 855 (4,2)</i>	<i>29 290 (42,9)</i>	<i>375 (0,5)</i>	<i>6 300 (9,2)</i>	<i>805 (1,2)</i>	<i>40 (0,1)</i>	<i>420 (0,6)</i>
<i>Lachine</i>	<i>17 875</i>	<i>10 935 (61,2)</i>	<i>1 070 (6,0)</i>	<i>3 975 (22,2)</i>	<i>35 (0,2)</i>	<i>1 515 (8,5)</i>	<i>230 (0,1)</i>	<i>25 (0,1)</i>	<i>85 (0,5)</i>
<i>LaSalle</i>	<i>33 910</i>	<i>20 585 (60,7)</i>	<i>1 960 (5,8)</i>	<i>9 450 (27,9)</i>	<i>85 (0,3)</i>	<i>1 550 (4,6)</i>	<i>150 (0,4)</i>	<i>10 (0,0)</i>	<i>120 (0,4)</i>
<i>Verdun</i>	<i>26 825</i>	<i>13 705 (51,1)</i>	<i>1 320 (4,9)</i>	<i>9 735 (36,3)</i>	<i>40 (0,1)</i>	<i>1 675 (6,2)</i>	<i>245 (0,9)</i>	<i>10 (0,0)</i>	<i>105 (0,4)</i>
Ville de Montréal-Ouest	2 420	1 680 (69,4)	70 (2,9)	460 (19,0)	0 (0,0)	145 (6,0)	60 (2,5)	0 (0,0)	0 (0,0)
Ville de Westmount	8 180	4 670 (57,1)	345 (4,2)	1 630 (19,9)	80 (1,0)	1 285 (15,7)	120 (1,5)	0 (0,0)	45 (0,6)

Source : Ville de Montréal, 2007a

### 6.3.4 Aménagement du territoire

Cette section présente brièvement le cadre de référence guidant l'aménagement du territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et des villes et des arrondissements touchés par le projet. De plus, les principaux projets de développement y sont présentés.

#### 6.3.4.1 Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement

En 2003, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté une vision stratégique du développement économique, social et environnemental de la CMM basée sur les trois principes suivants (CMM, 2005) :



- Une communauté compétitive ayant une approche intégrée du transport des personnes et des marchandises;
- Une communauté attractive dont le cadre de vie exceptionnel est mis en valeur par un aménagement de qualité;
- Une communauté attractive dont l'environnement est protégé et accessible.

Dans sa vision structurante du territoire métropolitain, la CMM vise à devenir l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord, grâce à l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire. En matière de transport, la CMM adopte une approche intégrée d'aménagement et de développement de la région métropolitaine et souhaite que les interventions publiques effectuées dans le domaine des transports favorisent davantage le transport collectif et la cohabitation des divers modes de transport. L'orientation de consolidation du milieu urbain inclut l'optimisation des réseaux et des services de transport sur le territoire. Cette vision stratégique a guidé l'élaboration du projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement présenté ci-après.

Le projet de schéma métropolitain a été adopté par le Conseil de la CMM au mois de février 2005, et le Conseil de la CMM a jusqu'en décembre 2009 pour procéder à son adoption définitive.

Actuellement, le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement présente sept grandes orientations d'aménagement, dont la consolidation du milieu urbain, notamment en favorisant une approche intégrée aménagement-transport et une planification des axes majeurs de transport terrestre des secteurs urbains à développer, le renforcement des activités économiques en assurant une desserte efficace des centres et des noyaux d'emplois et une mobilité des marchandises ainsi qu'un aménagement soucieux de l'environnement, entre autres par l'atténuation des nuisances générées par les équipements et les infrastructures comportant des contraintes environnementales (CMM, 2005).

Plus précisément, la CMM souhaite l'optimisation des réseaux et des services de transport dans une perspective de développement durable. De plus, le transport des marchandises doit être amélioré, notamment par une augmentation de la fluidité dans les réseaux routiers. De plus, la CMM entend favoriser le redéveloppement urbain de terrains actuellement vacants (CMM, 2005). Finalement, le schéma métropolitain tend à atténuer les nuisances associées aux réseaux autoroutier et ferroviaire, et plus particulièrement celles liées au bruit en instaurant des mesures facilitant la cohabitation d'activités aux abords de ces réseaux.

#### **6.3.4.1.1 Affectations du territoire**

L'ensemble de la zone d'étude se situe au sein de l'aire d'affectation urbaine, laquelle correspond au périmètre d'urbanisation établi dans le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement adopté le 17 février 2005 par le Conseil de la CMM.

L'affectation intitulée *périmètre d'urbanisation métropolitain* correspond au territoire destiné aux affectations urbaines où l'on trouve principalement les usages résidentiels (55 %), industriels (13 %) et commerciaux (7 %) (CMM, 2005).

#### 6.3.4.1.2 Aires de préservation

##### Patrimoine bâti

Le patrimoine bâti de la région métropolitaine de Montréal comprend plus de 200 ensembles patrimoniaux, dont 50 sont considérés d'intérêt majeur (CMM, 2005). Le tableau 22 présente les six ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain qui sont situés au sein de la zone d'étude ou à proximité. Le schéma métropolitain vise la valorisation de ces ensembles en tant que valeurs identitaires de la région métropolitaine. Divers critères ont été utilisés dans la sélection de ces ensembles patrimoniaux, dont l'ancienneté, la rareté, l'exemplarité, l'originalité, l'intégrité et l'état de conservation ainsi que la valorisation (CMM, 2005). Soulignons que les secteurs Mont-Royal et McGill ainsi que celui du canal de Lachine sont considérés comme ayant un caractère « exceptionnel ».

**Tableau 22 : Ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain situés dans la zone d'étude ou à proximité**

Nom de l'ensemble	Dans la zone d'étude	À proximité de la zone d'étude
▪ Secteur Mont-Royal et McGill		✓
▪ Westmount-Notre-Dame-de-Grâce	✓	
▪ Notre-Dame-de-Grâce		✓
▪ Ensemble continu : le secteur Notre-Dame-de-Grâce-Loyola		✓
▪ Montréal-Ouest	✓	
▪ Secteur Canal de Lachine	✓	

Source : CMM, 2005

##### Patrimoine naturel

Au sein de la zone d'étude, le patrimoine naturel est principalement composé de parcs et autres bois (CMM, 2005). Soulignons que les bois sont en régression sur le territoire de la CMM. Un total de 12 700 hectares de bois a été identifié comme ayant un intérêt écologique.

Selon le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, aucun boisé d'intérêt pour la faune avienne n'est situé dans la zone d'étude. On trouve plutôt d'autres bois, telle la falaise Saint-Jacques.

À titre d'espace vert public, on trouve à l'intérieur de la zone d'étude le parc fédéral du Canal de Lachine. Ce parc permet d'assurer la protection du milieu naturel, et sert également de lieu de loisirs et de récréation. De plus, le canal de Lachine est considéré au sein de la Communauté comme un espace bleu, où diverses activités récréotouristiques ont cours (CMM, 2005).

#### **6.3.4.2 Zonage agricole**

L'ensemble de la zone d'étude est *situé* à l'extérieur de la zone agricole permanente en vertu de la *Loi sur la protection et l'aménagement du territoire agricole*.

#### **6.3.4.3 Plan d'urbanisme**

Le plan d'urbanisme de Montréal a été adopté par le conseil municipal le 23 novembre 2004, alors que le règlement 04-047 révisant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est entré en vigueur le 10 décembre 2004, soit avant les défusions de Montréal-Ouest et de Westmount (Ville de Montréal, 2004c). Ce plan présente, entre autres, les sept orientations d'aménagement pour le territoire montréalais, soit : des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets; des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain; un centre prestigieux, convivial et habité; des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés; un paysage urbain et une architecture de qualité; un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé; ainsi qu'un environnement sain (Ville de Montréal, 2004c).

Plus précisément, la Ville souhaite que les réseaux de transport soient structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain. Elle entend donc mettre l'accent sur la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport, et affirme l'importance de maintenir en bon état les réseaux de transport. Ainsi, le plan d'urbanisme propose deux objectifs, soit la consolidation et la mise en valeur du territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés ainsi que la confirmation du rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes (Ville de Montréal, 2004c).

De plus, la Ville de Montréal favorise le réaménagement des échangeurs Turcot et Angrignon. En effet, ces deux échangeurs sont situés à proximité des sites Glen et Turcot, deux sites considérés comme d'importants secteurs d'emplois présentant un potentiel de développement.

Finalement, afin d'assurer un environnement sain, la Ville de Montréal entend atténuer les nuisances générées par les activités humaines sur le milieu humain, notamment les odeurs, le bruit, la poussière, etc., et assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes. Pour y parvenir, la Ville propose divers moyens de mise en œuvre, dont l'élaboration et la mise en œuvre de la Politique d'atténuation du bruit en milieu urbain, et la mise en place d'un comité de concertation avec, entre autres, le MTQ, le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN), dans le but de réduire les nuisances sonores au sein des milieux résidentiels ainsi que la mise en place de mesures d'atténuation le long des corridors autoroutiers et ferroviaires (Ville de Montréal, 2004c). Soulignons toutefois que cette Politique n'est toujours pas en vigueur et qu'aucun projet de mise en place n'est prévu à court terme.

Pour l'ensemble de la zone d'étude, on note la présence des sept types d'affectations du sol suivants : résidentiel, mixte, emplois, grand équipement institutionnel, grande emprise de transport, infrastructure publique et grand espace vert ou parc riverain. Ces affectations confortent la vocation actuelle des différentes portions du territoire en tenant compte des possibilités de développement.

#### **6.3.4.4 Zonage municipal**

Le plan d'urbanisme de Montréal est constitué de deux parties, correspondant aux éléments pan-montréalais et aux documents relatifs aux arrondissements. Ces derniers documents comportent différents chapitres, correspondant ainsi aux différents arrondissements où sont présentées entre autres les affectations de sol et les densités de construction. Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal s'applique à l'ensemble des arrondissements de la ville de Montréal mais aussi aux villes maintenant défusionnées, soit Montréal-Ouest et Westmount, et ce, jusqu'au moment où elles adopteront leur propre plan d'urbanisme.

##### **6.3.4.4.1 Arrondissement du Sud-Ouest**

Le chapitre 12 du plan d'urbanisme de Montréal concerne l'arrondissement du Sud-Ouest. Datant d'avril 2007, ce document présente, entre autres, les enjeux locaux d'aménagement, dont le canal de Lachine, ainsi que les secteurs de planification détaillée de portée locale et de portée pan-montréalaise.

Sur le plan des enjeux locaux d'aménagement, on note la mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement, plus particulièrement le canal de Lachine, ainsi que l'amélioration des conditions de vie des résidents, notamment en ce qui concerne le réseau de transport (Ville de Montréal, 2007p). L'arrondissement compte soutenir la mise en valeur du canal de Lachine à des fins récréotouristiques et culturelles et faire en sorte d'améliorer son accessibilité publique, notamment par le prolongement des réseaux et des espaces récréatifs. Par ailleurs, afin de stimuler le développement économique sur son territoire, elle envisage de développer la cour Turcot et, à cette fin, compte travailler avec le MTQ afin de déterminer des mesures facilitant son accessibilité ainsi que son développement (Ville de Montréal, 2007p).

De plus, pour améliorer les conditions de vie des résidents, l'arrondissement prévoit adopter les mesures nécessaires pour préserver la falaise Saint-Jacques, et souhaiterait profiter du réaménagement de l'échangeur Turcot pour favoriser, entre autres, la revitalisation et la mise en valeur des secteurs adjacents, faciliter l'accès au secteur Cabot et réduire les nuisances (Ville de Montréal, 2007p).

Deux secteurs situés dans la zone d'étude font l'objet d'une planification détaillée de portée locale, soit Atwater et Cabot. Cinq balises d'aménagement ont été établies par l'arrondissement du Sud-Ouest afin de dynamiser le secteur Atwater :



1. Étudier, en collaboration avec la Société de transport de Montréal, les modalités de correspondance aux abords de la station de métro Lionel-Groulx;
2. Favoriser le développement du site de la station de métro Lionel-Groulx et étudier l'opportunité d'y implanter un pôle civique d'arrondissement, en lien avec le marché Atwater et le Centre culturel Georges-Vanier;
3. Étudier un scénario de réaménagement de l'avenue Atwater entre la station de métro Lionel-Groulx et le marché Atwater dans le but d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes;
4. Consolider les emplois présents dans le secteur et mener une réflexion d'ensemble quant à l'avenir des bâtiments industriels inutilisés;
5. Favoriser le développement de la fonction résidentielle aux abords du marché Atwater.

Source : Ville de Montréal, 2007p

Le secteur Cabot fait l'objet des six balises d'aménagement suivantes :

1. Réaménager l'emprise de la Saint-Patrick et mettre en valeur le parcours riverain situé en bordure du lieu historique du canal de Lachine;
2. Ajuster le cadre réglementaire en vue d'assurer, d'une part, un meilleur encadrement de la rue Saint-Patrick en favorisant l'interface près de l'emprise publique et, d'autre part, assurer des ouvertures visuelles maximales vers le canal de Lachine, le Centre et le mont Royal;
3. Intégrer à la réglementation des règles et des normes visant à assurer la conservation et la mise en valeur d'éléments patrimoniaux existants et l'amélioration de la qualité architecturale des abords de la rue Saint-Patrick et de tout le secteur Cabot;
4. Travailler en collaboration avec le milieu et les organismes en place en vue de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises compatibles avec les activités du secteur;
5. Étudier, avec le ministère des Transports du Québec, la possibilité d'améliorer l'accessibilité au secteur Cabot depuis le réseau autoroutier, dans le cadre de la réflexion sur le réaménagement de l'échangeur Turcot;
6. Mettre en valeur le site archéologique de la rue Hadley.

Source : Ville de Montréal, 2007p

De plus, le plan d'urbanisme de Montréal détermine trois secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise au sein de l'arrondissement du Sud-Ouest et situés dans la zone d'étude, soit les secteurs Canal de Lachine et Angrignon et les sites Glen et Turcot. Pour le secteur du canal de Lachine, les orientations générales en aménagement sont :

- Faire des abords du canal de Lachine un lieu d'une grande qualité en intensifiant et diversifiant les activités ainsi qu'en renforçant son caractère d'ensemble;
- Améliorer l'accessibilité au secteur et la continuité spatiale des sites adjacents au canal;
- Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes;
- Renforcer la vocation récréotouristique du secteur et protéger son patrimoine bâti et archéologique.

Le secteur du canal de Lachine fait l'objet des onze balises d'aménagement suivantes :

1. Favoriser la mise en valeur à des fins mixtes (incluant notamment des logements, des bureaux et des commerces) des sites vacants ou sous-utilisés dans certaines portions du secteur, entre autres dans le secteur de la planification de « Lachine Est » et à l'est de l'autoroute 15.
2. Maintenir et consolider les activités économiques dans certains endroits, notamment le secteur Cabot et entre le point ferroviaire CP-Rockfield et l'autoroute 15.
3. Soutenir la réhabilitation des sites contaminés afin d'en faciliter leur mise en valeur.
4. Respecter le caractère du cadre bâti représentatif de chaque partie du secteur en favorisant une architecture et des interventions d'aménagement urbain de qualité et adaptées à leur milieu.
5. Améliorer l'accessibilité des sites enclavés et renforcer les liens entre les milieux situés de part et d'autre du canal.
6. Étudier la possibilité d'implanter un corridor de transport collectif à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine qui longerait le canal.
7. Intervenir de façon intensive et intégrée dans les milieux de vie à revitaliser en améliorant, notamment la qualité des logements et l'interface avec les industries lourdes et le réseau autoroutier.
8. Encourager la relocalisation de certaines entreprises incompatibles avec leur milieu.
9. Compléter en partenariat avec Parcs Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, plages publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.
10. Aménager le domaine public aux abords du canal de façon à faciliter les déplacements à pied, à vélo, en transport collectif et en automobile.
11. Favoriser la préservation des bâtiments et des équipements présentant une valeur patrimoniale et prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur dans la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur.

Source : Ville de Montréal, 2007p.

De plus, le grand potentiel associé aux extrémités du canal justifie l'élaboration de deux autres planifications détaillées, soit Griffintown et Lachine Est, afin de traiter plus spécifiquement les enjeux d'aménagement particuliers qu'on y trouve.

Le secteur Griffintown fait l'objet des neuf balises d'aménagement suivantes :

1. Préserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial.
2. 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.
3. 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.
4. Maintenir les activités institutionnelles et économiques sur les rues Peel et Notre-Dame et à l'ouest de la rue de la Montagne.
5. Encourager la relocalisation de certaines entreprises peu compatibles avec les activités résidentielles.

6. Faciliter la création d'un pôle d'attraction récréotouristique entre la rue Wellington et le canal de Lachine.
7. 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.
8. Étudier la possibilité d'implanter un service de transport collectif reliant le Quartier des spectacles.
9. 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

Source : Ville de Montréal, 2007p.

Le secteur Lachine Est fait l'objet des neuf balises d'aménagement suivantes :

1. Mettre en valeur le secteur en partie à des fins d'emplois et créer, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie de moyenne densité.
2. Définir pour le boulevard Saint-Joseph une nouvelle vocation qui soit compatible avec celle prévue pour le secteur.
3. Mettre en valeur l'emprise ferroviaire de la rue Victoria et examiner le raccordement potentiel de la piste cyclable à la piste du boulevard de Maisonneuve Ouest.
4. Étudier la possibilité de prolonger la rue Victoria vers l'est.
5. Intégrer la nouvelle trame urbaine au réseau de rues existant.
6. Améliorer la circulation dans l'axe du chemin du Musée.
7. Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir de l'arrondissement vers le Vieux-Port qui longerait le canal.
8. Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.
9. Mettre en valeur le patrimoine industriel.

Source : Ville de Montréal, 2007p.

Par ailleurs, compte tenu qu'ils sont intimement liés au présent projet, une approche d'aménagement globale et concertée pour les secteurs « sites Glen et Turcot » est préconisée.

Le secteur Turcot fait l'objet des sept balises d'aménagement suivantes :

1. Définir et mettre en œuvre un concept d'aménagement et une stratégie de développement.
2. Effectuer la caractérisation des sols et évaluer les coûts inhérents à leur réhabilitation.
3. Analyser la possibilité de déplacer, vers la falaise, les voies ferrées ainsi que les voies autoroutières existantes afin d'améliorer le potentiel d'accessibilité et de développement du site à partir du réseau routier existant, sinon réorganiser ou modifier les principales intersections et envisager le prolongement de la rue Irwin vers le site afin de le desservir par la rue Notre-Dame Ouest ou la rue Saint-Patrick.
4. Assurer une desserte adéquate du site en transport collectif.
5. Favoriser un cadre bâti relativement dense et cibler l'implantation d'entreprises industrielles génératrices d'emplois.
6. Assurer une production architecturale de qualité.
7. Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, notamment quant aux problèmes d'érosion.

Le secteur Glen fait l'objet des six balises d'aménagement suivantes :

1. Soutenir l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur la partie ouest du site et le développement à des fins résidentielles de la partie est tout en respectant les caractéristiques du secteur environnant.
2. Améliorer l'accessibilité du site afin d'accroître son potentiel de développement et d'augmenter la sécurité publique (analyser divers scénarios de réaménagement routier, dont la possibilité de revoir le tracé de la rue Saint-Jacques, notamment vers le bas de la falaise).
3. Assurer une production architecturale de qualité et préserver certaines vues et perspectives vers la montagne et le fleuve.
4. Assurer une densité ainsi qu'une diversité des usages appropriés aux abords de la station intermodale Vendôme.
5. Harmoniser la trame urbaine du développement résidentiel au secteur environnant.
6. Favoriser l'aménagement de nouveaux lieux publics exploitant les différentes perspectives visuelles à partir de l'escarpement.

Finalement, l'arrondissement envisage d'améliorer les abords des plans d'eau pour le secteur Angrignon et souhaite intégrer la piste cyclable au réseau de l'arrondissement.

Le secteur Angrignon fait l'objet des six balises d'aménagement suivantes :

1. Mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés en privilégiant, notamment la construction de stationnements intérieurs.
2. Assurer l'intégration urbaine de l'éventuel corridor de transport collectif à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine.
3. Améliorer l'accès routier au secteur à partir de l'échangeur Angrignon en tenant compte de la requalification éventuelle du site Turcot.
4. Améliorer l'image générale du secteur en favorisant une production architecturale de qualité, un meilleur encadrement de la rue et des aires de stationnement bien aménagées.
5. Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public, entre autres le long du boulevard Newman et aux abords du centre commercial Carrefour Angrignon, de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.
6. Maximiser l'accessibilité et la visibilité du parc Angrignon.

Par ailleurs, à l'intérieur de la zone d'étude, on trouve différents secteurs que l'arrondissement souhaite revitaliser en vue de l'application de la stratégie de revitalisation urbaine intégrée : le secteur situé au nord du boulevard De La Vérendrye, de part et d'autre du boulevard Monk; le secteur Galt, situé tout juste au sud du canal de Lachine et à l'ouest des autoroutes 20 et 15; ainsi que le pourtour de la station de métro Place-Saint-Henri (Ville de Montréal, 2007p).

Six (6) catégories d'affectation du sol sont incluses à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;

- Secteur d'emplois;
- Grand espace vert ou parc riverain;
- Grande emprise de transport;
- Infrastructure publique.

L'affectation résidentielle correspond aux aires à vocation principalement résidentielle et pouvant comporter des portions mixtes, telles que des rues résidentielles comprenant des commerces. Ce secteur est principalement situé à l'est de l'autoroute 15, de part et d'autre de la rue Notre-Dame Ouest, ainsi qu'au sud du canal de Lachine et à l'ouest du canal de l'Aqueduc.

L'affectation mixte correspond aux aires diversifiées où l'on trouve une composition variée d'activités et d'habitations. Entre autres, le marché Atwater, situé au 138, avenue Atwater à proximité de la rue Notre-Dame Ouest, fait partie de ce secteur, tout comme l'hôtel Muzo pour chats et chiens, situé au 5525, chemin de la Côte-Saint-Paul.

L'affectation « emplois » fait référence aux aires à vocation économique où les activités à caractère industriel ou commercial dominant. Au sein de ce secteur, les aires d'habitations sont exclues. Ce secteur est principalement situé à l'ouest de l'autoroute 15, de part et d'autre de l'autoroute 20.

L'affectation « grand espace vert ou parc riverain » fait référence aux diverses aires réservées aux espaces verts ou naturels ainsi qu'aux grands cimetières. À titre d'exemple, les rives du canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques font partie de cette catégorie. Notons que le Centre d'excellence de Montréal pour la réhabilitation des sols (CEMRS) s'inscrit également à l'intérieur de cette affectation. Plus précisément, ce centre est situé au nord de la rue Saint-Patrick, et propose des services dans le domaine de la réhabilitation des sites.

L'affectation « grande emprise de transport » fait référence aux aires dédiées aux activités de transport, notamment le transport des personnes et des marchandises. Au sein de la zone d'étude, on trouve entre autres les emprises des autoroutes 20 et 15, incluant les échangeurs Turcot et De La Vérendrye. Finalement, l'affectation « infrastructure publique » correspond aux aires où l'on trouve des constructions et des terrains voués à des fins de services publics. Au sein de la zone d'étude, plus précisément au sud du canal de l'Aqueduc, on trouve l'usine de filtration Atwater, qui a cette affectation (Ville de Montréal, 2007p).

#### **6.3.4.4.2 Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**

Le chapitre 4 du plan d'urbanisme de Montréal concerne l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Datant de mars 2007, ce document présente, entre autres, les enjeux locaux d'aménagement ainsi que les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée de portée locale. Parmi ces enjeux, on trouve l'amélioration de la qualité de vie, et plus



précisément l'atténuation des nuisances générées par les activités urbaines, l'amélioration des réseaux de transport, et plus particulièrement la consolidation du réseau existant, ainsi que la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et du paysage urbain (Ville de Montréal, 2007I).

Dans le cadre de la consolidation du réseau routier existant, l'arrondissement prévoit réaménager certains carrefours se trouvant dans la zone d'étude, soit la rue Saint-Jacques et le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, les boulevards Décarie et de Maisonneuve Ouest ainsi que la rue Saint-Jacques et le chemin Upper-Lachine. En ce qui concerne la mise en valeur du paysage urbain, l'arrondissement envisage d'enfouir les réseaux électriques aériens longeant le chemin Upper-Lachine, entre la rue Saint-Jacques et l'avenue Girouard.

Deux secteurs de planification détaillée de portée locale sont situés dans la zone d'étude, soit l'autoroute Décarie et le secteur Saint-Jacques–Upper Lachine (Ville de Montréal, 2007I). Plus précisément, l'arrondissement propose 7 balises d'aménagement pour le secteur de l'autoroute Décarie, soit :

1. Mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de l'autoroute Décarie et étudier la possibilité de couvrir certains tronçons du corridor autoroutier;
2. Compléter le réaménagement de l'ensemble des passerelles transversales en favorisant la sécurité et le confort des piétons, l'amélioration de l'aménagement paysager et l'augmentation de l'éclairage;
3. Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public et du paysage urbain de l'ensemble des rues et voies de service afin d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et augmenter la plantation d'arbres;
4. Profiter du réaménagement prévu de l'échangeur Turcot pour accroître la qualité de l'aménagement du paysage urbain aux abords de cet échangeur;
5. Consolider la vitalité commerciale du chemin Queen-Mary;
6. Mettre en valeur les abords de la station de métro Namur à des fins d'emplois de forte intensité;
7. Réaménager l'échangeur Upper-Lachine–De-Maisonneuve-Ouest.

Source : Ville de Montréal, 2007I

Le secteur Saint-Jacques–Upper Lachine fait l'objet de 11 balises d'aménagement, soit :

1. Consolider la fonction résidentielle et améliorer la qualité du cadre bâti dans les sous-secteurs situés à l'est de l'avenue Madison et à l'ouest de la rue West Broadway;
2. Consolider les activités commerciales entre l'avenue Madison et la rue West Broadway et restreindre l'expansion des activités industrielles;
3. Réaménager l'échangeur Saint-Jacques–Upper-Lachine afin de simplifier sa géométrie et aménager un parc sur l'espace récupéré;
4. Réaménager l'échangeur Upper-Lachine-De-Maisonneuve-Ouest afin de le rendre plus sécuritaire et confortable pour les piétons et de réduire la circulation de transit;

5. Améliorer les liens entre le secteur et le reste de l'arrondissement;
6. Réaménager la voie cyclable du boulevard de Maisonneuve Ouest en site propre et la prolonger jusqu'à l'arrondissement de Westmount;
7. Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public et du paysage urbain de la rue Saint-Jacques et du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, réduire la vitesse de la circulation de transit et améliorer la sécurité des piétons ainsi que l'image générale du secteur;
8. Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur la rue Saint-Jacques et le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et y assurer une architecture de qualité;
9. Réglementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel;
10. Protéger et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques ainsi que les vues vers le sud à partir de cette dernière;
11. Poursuivre l'acquisition de terrains aux fins de parcs le long de la falaise Saint-Jacques.

Source : Ville de Montréal, 2007I

Six (6) catégories d'affectation du sol de cet arrondissement sont incluses à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;
- Secteur d'emplois;
- Grand équipement institutionnel;
- Grande emprise de transport;
- Infrastructure publique.

L'affectation résidentielle correspond aux aires dont la principale vocation est résidentielle ainsi qu'aux portions mixtes où l'on trouve des rues bordées de commerces et d'habitations. Deux secteurs de la zone d'étude correspondent à l'affectation résidentielle, soit au nord du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et à l'ouest de l'avenue West Broadway ainsi que de part et d'autre du chemin Upper-Lachine.

L'affectation mixte fait référence aux aires diversifiées qui comportent un ensemble varié d'activités et de l'habitation. Au sein de la zone d'étude, ce secteur est principalement situé au sud du boulevard Maisonneuve Ouest et à l'ouest du boulevard Décarie. L'affectation « emplois » correspond aux aires à vocation économique et l'habitation y est exclue. Au sein de la zone d'étude, ce secteur est principalement situé de part et d'autre de la rue Saint-Jacques et au sud du boulevard de Maisonneuve Ouest.

L'affectation « grand équipement institutionnel » fait référence aux aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins institutionnelles. Au sein de la zone d'étude, un tel emplacement est identifié, soit le secteur au nord de la rue Saint-Jacques et à l'est du boulevard Décarie.

L'affectation « grande emprise de transport » correspond aux aires dédiées aux activités de transport, notamment les infrastructures de transport des personnes et des marchandises. Au sein de la zone d'étude, cette affectation fait référence aux emprises des voies ferrées du CP et du CN.

Finalement, l'affectation « infrastructure publique » correspond aux aires où l'on trouve des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics. Dans la zone d'étude, cette affectation fait référence au territoire situé au nord de la rue Saint-Jacques et à l'ouest de l'avenue Madison, et correspond à l'emplacement de l'édifice Madison, également connu sous le nom de « garage Madison », qui est situé au 2140, avenue Madison (Ville de Montréal, 2007l).

#### **6.3.4.4.3 Arrondissement de Lachine**

Le chapitre 9 du plan d'urbanisme de Montréal concerne l'arrondissement de Lachine. Datant de mai 2005, ce document présente, entre autres, les enjeux locaux d'aménagement ainsi que les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée de portée locale.

En ce qui concerne les enjeux locaux d'aménagement, deux de ceux-ci touchent la zone d'étude, soit la requalification du secteur industriel Lachine-Est et le réaménagement des grands axes routiers est-ouest, plus particulièrement la réduction de l'impact des nuisances engendrées par la présence de l'autoroute 20 (Ville de Montréal, 2007n). Dans le cadre de la requalification du secteur industriel Lachine-Est, l'arrondissement envisage de convertir une partie de ce secteur à des fins mixtes et de le redévelopper à des fins d'emplois. En ce qui concerne le réaménagement des grands axes routiers est-ouest, l'arrondissement poursuit deux objectifs, à savoir l'amélioration des déplacements à l'intérieur de son territoire ainsi que vers le centre de Montréal et la réduction des nuisances engendrées par l'autoroute 20, plus particulièrement les nuisances sonores (Ville de Montréal, 2007n).

Dans le cadre de la planification détaillée de portée locale prévue par l'arrondissement, les deux secteurs ciblés sont situés à l'extérieur de la zone d'étude.

Trois (3) catégories d'affectation du sol de cet arrondissement sont incluses dans la zone d'étude, soit :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;
- Grand espace vert ou parc riverain.

Source : Ville de Montréal, 2007n

L'affectation résidentielle comprend les aires à vocation résidentielle ainsi que des portions mixtes telles que des rues commerçantes avec des habitations. Ce secteur est principalement situé de part et d'autre de la rue Saint-Jacques et de l'autoroute 20. Quant à elle, l'affectation mixte fait référence aux aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plus précisément, ce secteur est situé entre le canal de Lachine et l'autoroute 20. Finalement, l'affectation « grand espace vert ou parc riverain » correspond aux aires réservées aux espaces verts ou naturels ainsi qu'aux grands cimetières. Cette catégorie correspond aux berges du canal de Lachine (Ville de Montréal, 2007n).

#### **6.3.4.4 Arrondissement de LaSalle**

Le chapitre 10 du plan d'urbanisme de Montréal concerne l'arrondissement de LaSalle. Datant de juin 2005, ce document présente, entre autres, les orientations locales d'aménagement ainsi que la planification détaillée de portée locale.

En ce qui concerne les orientations locales d'aménagement, on note la qualité de l'environnement bâti et naturel, notamment l'amélioration de l'image des grandes artères telles que l'avenue Dollard et la rue Saint-Patrick. De plus, l'arrondissement envisage de revoir la configuration du viaduc Angrignon dans le cadre de la réflexion sur l'échangeur Turcot, afin de permettre une meilleure desserte du territoire depuis les voies rapides. Plus précisément, la création de nouveaux liens entre la rue Airlie et la route 138 est envisagée (Ville de Montréal, 2007o).

Dans la zone d'étude, on note la présence d'un secteur de planification détaillée de portée locale, soit la rue Saint-Patrick (Ville de Montréal, 2007o). Cinq balises d'aménagement sont prévues pour ce secteur :

1. Réaménager l'emprise de la rue Saint-Patrick et mettre en valeur le parcours riverain du canal de Lachine;
2. Favoriser la végétalisation des abords de la rue Saint-Patrick;
3. Ajuster le cadre réglementaire en vue d'assurer un meilleur encadrement de la rue Saint-Patrick en favorisant l'implantation des bâtiments industriels et des espaces de bureaux près de l'emprise publique, et réaliser des ouvertures visuelles maximales sur le canal de Lachine, le centre de Montréal et le mont Royal;
4. Intégrer à la réglementation des règles et des normes visant à améliorer la qualité architecturale des abords de la rue Saint-Patrick;
5. Étudier la possibilité d'enfouir les fils électriques le long de la rue Saint-Patrick et mettre en place un mobilier urbain distinctif.

Source : Ville de Montréal, 2007o

Ces balises guident l'effort consenti par l'arrondissement de LaSalle afin d'améliorer l'environnement de la rue Saint-Patrick et favoriser les percées visuelles en direction du canal de Lachine.

Trois (3) catégories d'affectation du sol de cet arrondissement sont incluses dans la zone d'étude, soit :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;
- Secteur d'emplois.

Source : Ville de Montréal, 2007o

L'affectation résidentielle fait référence aux aires à vocation principalement résidentielle et pouvant également comporter des portions mixtes, entre autres des rues commerçantes avec des habitations. Au sein de la zone d'étude, cette affectation se trouve au nord du boulevard Newman, à l'ouest de la rue Lapierre et au sud de la rue Cordner. L'affectation mixte fait référence aux aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plus précisément, cette affectation se trouve principalement de part et d'autre des boulevards Newman et Angrignon. À noter que le Carrefour Angrignon ainsi que les magasins à grandes surfaces de type *power centers* situés à l'est du boulevard Angrignon font partie de ce secteur à affectation mixte. Finalement, l'affectation « emplois » concerne les aires à vocation économique où les activités de nature industrielle et commerciale prédominent. Cette affectation est principalement située entre les rues Saint-Patrick et Cordner, ainsi qu'à l'est du boulevard Angrignon. Entre autres, cette affectation correspond à l'emplacement du site de neiges usées Angrignon et à la cimenterie Saint-Laurent.

Situé au 7077, boulevard Newman, le Carrefour Angrignon regroupe plus de 200 boutiques et restaurants. Facilement accessible en automobile et par le transport en commun, ce centre commercial présente une superficie de 83 600 m<sup>2</sup>. Il est intéressant de noter que dans le plan d'urbanisme de Montréal, une des balises d'aménagement du secteur Angrignon concerne le rehaussement de la qualité de l'aménagement du domaine public, entre autres le long du boulevard Newman ainsi qu'aux abords du centre commercial Carrefour Angrignon afin de valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes (Ville de Montréal, 2004c).

#### **6.3.4.4.5 Arrondissement de Verdun**

Le chapitre 24 du plan d'urbanisme de Montréal concerne l'arrondissement de Verdun. Datant de décembre 2007, ce document présente, entre autres, les enjeux locaux d'aménagement ainsi que les secteurs de planification détaillée de portée locale.

En ce qui concerne les enjeux locaux d'aménagement, l'arrondissement souhaite améliorer le réseau local de circulation routière, notamment la canalisation des déplacements de la circulation de transit dans le réseau artériel.



Dans le cadre de la planification détaillée de portée locale, on note le secteur Dupuis-Hickson qui se trouve à l'intérieur de la zone d'étude. L'arrondissement de Verdun a élaboré quatre balises d'aménagement pour ce secteur délimité notamment par les rues Hickson, Bannantyne et Dupuis :

1. Mettre en place de nouvelles dispositions réglementaires pour le zonage et l'occupation des immeubles, de manière à entreprendre graduellement le changement de vocation de ce secteur;
2. Inciter la démolition ou la reconstruction des immeubles actuellement en place à des fins d'activités économiques ou d'habitation, soit en favorisant la conversion du secteur à des fins résidentielles, soit en requalifiant les immeubles en place pour en faire un parc d'entreprises;
3. Relocaliser les activités commerciales et industrielles causant des nuisances aux milieux résidentiels adjacents ou à venir;
4. Envisager la mise en place d'un programme de subventions destinées à l'entreprise privée, afin d'encourager la mise en œuvre de l'orientation choisie.

Source : Ville de Montréal, 2007q

On constate donc la volonté de l'arrondissement de Verdun de rehausser la qualité de vie de la population des quartiers environnants qui se trouvent à environ 250 m de l'échangeur De La Vérendrye.

Quatre (4) catégories d'affectation du sol de cet arrondissement sont incluses dans la zone d'étude, soit :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;
- Grand espace vert ou parc riverain;
- Infrastructure publique.

Source : Ville de Montréal, 2007q

L'affectation résidentielle fait référence aux aires à vocation résidentielle ainsi qu'aux portions mixtes, notamment les rues de commerces et d'habitations. Cette affectation occupe la plus grande superficie au sein de la zone d'étude, notamment au sud-ouest de la rue Dupuis. L'affectation mixte correspond aux aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et d'habitations. Plus précisément, cette affectation est située dans le quadrilatère formé par les rues Hickson, Évangéline, Dupuis et Bannantyne. L'affectation « grand espace vert ou parc riverain » correspond aux aires réservées aux espaces verts ou naturels et aux grands cimetières. Au sein de la zone d'étude, cette affectation correspond aux berges du canal de l'Aqueduc, à proximité de la rue Évangéline. En dernier lieu, l'affectation « infrastructure publique » fait référence aux aires où l'on trouve des constructions ainsi que des terrains réservés à des fins de services publics. À l'intérieur de la zone d'étude, cette affectation correspond à l'emplacement des ateliers municipaux de la Direction des travaux publics de la division de la voirie et des parcs de l'arrondissement de Verdun, située au 1177, rue Dupuis.

#### **6.3.4.4.6 Westmount**

Au cours du mois de juillet 2007, la Ville de Westmount a élaboré un projet de plan d'urbanisme, qu'elle compte adopter dans les mois à venir. Toutefois, mentionnons que Westmount ne peut, pour une période de cinq ans, remplacer le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004.

La Ville de Westmount a établi différents enjeux urbanistiques, dont la protection et la mise en valeur de ses parcs et espaces verts. Entre autres, le parc Westmount, dont une partie est incluse dans la zone d'étude, ainsi que les autres parcs présents sur le territoire feront l'objet d'un plan global de restauration et d'amélioration (Ville de Westmount, 2007a). De plus, les secteurs industriels et commerciaux représentent des enjeux, dans le sens où ils doivent cohabiter avec les secteurs avoisinants, notamment les zones résidentielles. Les commerces d'appoint doivent composer avec la croissance du commerce de détail régional. À cet égard, Westmount envisage d'interdire l'expansion des zones commerciales, afin de préserver le caractère local des boutiques existantes. Le développement industriel ne fait pas partie des orientations d'aménagement de Westmount. En effet, la ville envisage de reconvertir à des fins résidentielles certaines propriétés au sud de l'autoroute Ville-Marie, actuellement en zone industrielle (Ville de Westmount, 2007a). La qualité de l'environnement représente un autre enjeu, et plus particulièrement en ce qui concerne le bruit provenant de la circulation automobile et ferroviaire, dont celle de l'autoroute Ville-Marie. Pour limiter les nuisances sonores, Westmount envisage d'adopter de nouvelles mesures de contrôle. Le transport constitue un autre enjeu, notamment l'utilisation de l'automobile. Afin de réduire les impacts liés à ce mode de transport, Westmount compte mettre en place des mesures limitant la vitesse ainsi que le volume des véhicules transitant sur son territoire. Elle souhaite également favoriser le recours à d'autres moyens de transport, en privilégiant les moyens de transport collectifs.

La protection du patrimoine bâti et archéologique représente un autre enjeu, et plus particulièrement la préservation de la composition visuelle des rues et des paysages. La protection des vues et des paysages figurent comme enjeu, et Westmount compte à cette fin définir les caractéristiques propres au paysage dans les secteurs patrimoniaux, dont certains sont situés à l'intérieur de la zone d'étude, notamment de part et d'autre de l'autoroute 720 (Ville de Westmount, 2007a). Au plan de la qualité de l'aménagement du domaine public et en raison de la venue du Centre universitaire de santé McGill, Westmount prévoit réaménager l'intersection Sainte-Catherine, de Maisonneuve et Claremont afin d'améliorer sa convivialité, en éliminant le plus possible les structures de béton ainsi que les surfaces asphaltées (Ville de Westmount, 2007a).

La Ville de Westmount a défini quatre objectifs dictant les orientations d'aménagement qu'elle entend prioriser sur son territoire, soit :

1. Conserver rigoureusement la qualité du cadre bâti, attribuable à la richesse exceptionnelle et à la valeur patrimoniale de son architecture et à la qualité de ses paysages naturels et aménagés;
2. Maintenir la diversité et l'intensité de la vie communautaire, le niveau de services publics auquel sont habitués ses citoyens et l'accès à des équipements et des environnements commerciaux adaptés aux besoins de ceux-ci;
3. Consolider le sentiment d'appartenance de ses citoyens en marquant, dans les aménagements publics, l'identité de Westmount;
4. Maintenir la vitalité et, surtout, le cachet villageois de ses quartiers commerciaux et d'affaires, lui aussi attribuable en bonne partie à la richesse et à l'intérêt patrimonial de l'architecture de Westmount.

Source : Ville de Westmount, 2007a.

En ce qui concerne les secteurs de la zone d'étude faisant l'objet d'une planification détaillée, on trouve le secteur Richelieu, qui se situe au sud de l'autoroute Ville-Marie. Actuellement, l'affectation industrielle légère caractérise ce secteur, mais Westmount souhaiterait le reconverter à des fins résidentielles. L'autre secteur de planification détaillée situé dans la zone d'étude est le secteur Tupper. Ce dernier est situé entre la rue Tupper et le boulevard Dorchester, de part et d'autre de la rue Gladstone (Ville de Westmount, 2007a). Plus précisément, Westmount entend y favoriser le développement résidentiel tout en préservant les percées visuelles en direction sud.

Selon le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Westmount, les sept (7) affectations du sol suivantes sont situées à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- Résidentiel – Bifamiliale ou multifamiliale;
- Commercial de voisinage;
- Commercial urbain;
- Grandes institutions;
- Industrie légère;
- Utilitaire;
- Parc municipal.

Source : Ville de Westmount, 2007a

L'affectation « résidentielle bifamiliale ou multifamiliale » se trouve principalement au nord de l'autoroute 720, à l'exception d'une portion qui se trouve entre l'autoroute 720 et la rue Saint-Antoine Ouest. On note la présence d'une petite partie de la zone affectée aux commerces de voisinage au nord de la rue Sainte-Catherine Ouest alors que l'affectation « commerciale urbaine » se trouve à l'intersection du boulevard Dorchester et de l'avenue Greene. L'affectation « grandes institutions » correspond à l'emplacement du futur Centre universitaire de santé McGill, soit à l'ouest du chemin Glen et au sud du boulevard de Maisonneuve Ouest. L'affectation « industrielle légère » se situe au sud de l'autoroute 720 et correspond à la limite

sud de la ville de Westmount. L'affectation « utilitaire » est délimitée par le chemin Glen à l'ouest, l'autoroute 720 au sud et la rue Saint-Jacques au nord. Une petite portion de cette affectation se trouve au nord de la rue Saint-Jacques et à l'est du chemin Glen. Finalement, l'affectation « parc municipal » est présente à divers endroits dans la zone d'étude, notamment à l'est du chemin Glen, au nord de l'autoroute 720 et au sud de la rue Prospect.

Toutefois, dans la partie de la ville de Westmount comprise dans la zone d'étude et visée dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, on note la présence des quatre (4) catégories d'affectation du sol suivantes :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;
- Grande emprise de transport;
- Infrastructure publique.

Source : Ville de Montréal, 2007k

L'affectation résidentielle fait référence aux aires à vocation principalement résidentielle pouvant inclure également des portions mixtes, notamment des rues où se côtoient des commerces et des habitations. Cette affectation s'étend notamment au nord de l'autoroute Ville-Marie (A-720) et à l'ouest de l'avenue Greene. L'affectation mixte est située à l'est de l'avenue Greene ainsi qu'au sud de l'autoroute Ville-Marie alors que l'affectation « grande emprise de transport » fait référence aux emprises de l'autoroute Ville-Marie et des chemins de fer du CP. Finalement, l'affectation « infrastructure publique » concerne une petite partie de territoire située à l'est du chemin Glen, au nord de l'autoroute Ville-Marie et au sud de la voie ferrée du CP. Prendre note que l'affectation « grandes institutions » correspond à l'emplacement du futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

#### **6.3.4.4.7 Montréal-Ouest**

Le chapitre 5 du plan d'urbanisme de Montréal concerne l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest. Datant d'octobre 2005, ce document présente, entre autres, les enjeux locaux d'aménagement, dont la mise en valeur des terrains situés aux abords des corridors ferroviaires, ainsi que les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée de portée locale.

Plus précisément, l'arrondissement Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest souhaite améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire. Pour y parvenir, elle entend aménager des espaces tampons et des talus (Ville de Montréal, 2007m). Aucun secteur faisant l'objet d'une planification détaillée de portée locale n'est présent à l'intérieur de la zone d'étude.

Trois (3) catégories d'affectation du sol sont présentes dans la zone d'étude, soit :

- Secteur résidentiel;
- Secteur mixte;
- Grande emprise de transport.

Source : Ville de Montréal, 2007m

L'affectation résidentielle est située au nord des voies ferrées du CN, et correspond notamment aux avenues Brock S., Ballantyne S., Brynmor et à la promenade Ronald. Au sein du secteur résidentiel, on note la présence de la ferme Pousse-menu au 216, promenade Ronald. Cette ferme urbaine correspond à la propriété d'un producteur et distributeur d'aliments biologiques (Ville de Montréal-Ouest, sans date). L'affectation mixte se trouve quant à elle située au sud desdites voies ferrées et à l'est de la rue Elm, alors que l'affectation « grande emprise de transport » correspond aux emprises du CN et de l'échangeur Montréal-Ouest.

#### **6.3.4.5 Projets de développement**

Au sein de la zone d'étude, on note la présence de divers projets de développement en cours de réalisation ou annoncés. D'importants projets de construction résidentielle et de conversion de bâtiments existants à des fins résidentielles sont inclus dans la zone d'étude, et concernent particulièrement l'arrondissement du Sud-Ouest, qui profite actuellement d'un souffle de renouveau urbain. Les projets de développement de la zone d'étude sont situés sur la carte des inventaires des milieux humain, physique et biologique présentée à l'annexe A.

Plus précisément, l'arrondissement du Sud-Ouest a entrepris l'Opération Galt, soit un projet de revitalisation urbaine intégrée, planifié sur une période de dix ans. Le secteur visé par ce projet se situe en partie dans la zone d'étude, plus précisément dans le quadrilatère formé par les rues Monk, de Villiers, Angers et Cabot (Ville de Montréal, sans date-i). Avec ce projet, l'arrondissement souhaite notamment améliorer l'aspect visuel des bâtiments ainsi que soutenir l'amélioration des conditions environnementale et du cadre de vie.

Au sein de l'affectation résidentielle de son territoire, l'arrondissement du Sud-Ouest compte plusieurs projets de construction domiciliaire, plus précisément à l'ouest de la brasserie McAuslan, à l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Paul et de la rue Saint-Ambroise. Il s'agit des projets de la Zone C, projet de 72 unités de condos piloté par la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), ainsi que de logements sociaux (OMH Côte-Saint-Paul). La photographie suivante présente ces projets de développement domiciliaire actuellement en construction.





### **Projets de développement résidentiel – Zone C à l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Paul et de la rue Saint-Ambroise**

De plus, on note la présence du projet L'Ambiance du Marché, phase II. Situé à l'angle des rues de Lévis et Notre-Dame Ouest, ce projet en construction offrira des unités de style maisons en rangée (Mondev Construction, sans date). Au coin des rues Saint-Philippe et Saint-Jacques s'ajoute le projet Le Saint-Philippe. Ce projet de 32 unités résidentielles (condominiums urbains) est actuellement en construction (Mondev Construction, sans date). Par ailleurs, la construction de la phase IV des Lofts Quai des Éclusiers sur le Canal, situé au 4150, rue Saint-Ambroise et comptant 91 unités, a été complétée au cours de l'été 2007 (Le Quai, sans date).

L'immeuble industriel situé au 3830, rue Saint-Ambroise a été reconverti en 27 appartements de type lofts (Le Clos St-Ambroise, sans date). Situé au bord du canal de Lachine et à proximité du marché Atwater, cet immeuble récemment restauré a conservé le cachet industriel de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Au sein de l'affectation mixte, l'ancienne usine Imperial Tobacco, située au 3711, rue Saint-Antoine Ouest, et fermée en 2003, sera reconvertie à court terme en 500 unités d'habitation, dont notamment des lofts (GrandQuebec.com, sans date-a). Les travaux sont actuellement en cours et le chantier de construction s'échelonnnera sur une période de 6 ans.

On trouve également dans ce secteur le projet résidentiel du Complexe Dompark. Situé sur la rue Saint-Patrick, ce complexe offrira 165 logements accessibles aux familles à revenu moyen. On y trouvera également une garderie ainsi qu'un parc (Hamelin, 2007a). La photographie suivante présente les plans du Complexe Dompark.



**Le Complexe Dompark sur la rue Saint-Patrick**

Source : Hamelin, Marilyse, 2007a

Sur le territoire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, plus précisément au sein de l'affectation résidentielle, on trouve deux nouveaux projets en cours de construction, soit Les Cours Oxford (71 condos), situés au 2150, avenue Oxford, ainsi que Les Cours Harvard (71 condos), situés au 2151, avenue Harvard. Ces deux projets de condominiums, de conception contemporaine, sont situés au nord de la voie ferrée du CP (Les Cours Oxford, sans date). De plus, le secteur commercial situé au sud de l'échangeur Upper-Lachine–De Maisonneuve Ouest sera éventuellement reconverti en secteur résidentiel (Richard Gourde, Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, comm. pers., 23 octobre 2007). Finalement, l'arrondissement a l'intention de prolonger le parc Belvédère Terry-Fox vers l'est.

Sur le territoire de la ville de Westmount, le projet d'unités résidentielles locatives Les Jardins Westmount est situé au 350, rue Selby, tout juste au nord la rue Saint-Antoine Ouest, à proximité de la station de métro Lionel-Groulx. Des lofts spacieux, des appartements contemporains ainsi que des penthouses seront construits dans l'immeuble qui habitait autrefois une usine pharmaceutique et un cégep (Les Jardins Westmount, sans date). De plus, au coin de l'avenue Claremont et du boulevard de Maisonneuve Ouest, on trouve le projet Le Claremont, ce projet comporte 33 unités résidentielles (Le Claremont, sans date).

Sur le territoire de la ville de Montréal-Ouest, et plus précisément sur la Promenade Ronald, on note la présence d'un immeuble à bureaux vacant. Différents projets sont actuellement envisagés par la ville, dont notamment une résidence pour personnes âgées.

En plus de ces projets de construction et de reconversion de bâtiments à des fins résidentielles, la zone d'étude inclut deux anciennes cours de triage ferroviaire désaffectées et vouées à d'autres usages.

Ancienne propriété du CN, la cour Turcot est située au centre de la zone d'étude, plus précisément au sud de la rue Pullman et au nord de l'autoroute 20. D'une superficie de 89 hectares, la cour Turcot est maintenant la propriété du ministère des Transports. La portion de cette propriété qui ne sera pas requise dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot et du réaménagement des voies ferroviaires sera éventuellement remise sur le marché. Précisons que cette zone est un secteur de planification détaillée dans le plan d'urbanisme et que la Ville de Montréal veut y favoriser l'implantation d'un pôle d'emplois. La photo suivante donne un aperçu de la cour Turcot.



**Aperçu de l'état actuel de la cour Turcot**

Source : Ministère des Transports du Québec, 2007g.

La seconde cour de triage désaffectée, la cour Glen, est située au nord-est de l'échangeur Turcot. D'une superficie de 17 hectares, elle est bornée par la rue Saint-Jacques au sud, le boulevard Décarie à l'ouest, la voie ferrée du CP au nord et le chemin Glen à l'est. Ancienne propriété du CP, cette cour appartient maintenant au Centre universitaire de santé McGill (CUSM), qui y érigera son futur hôpital (Ministère des Transports du Québec, 2004).



**État actuel de la cour Glen (futur site du CUSM)**

Dans le cadre du Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2006-2007-2008, l'AMT entend moderniser les systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue – subdivision Westmount. Le remplacement de la signalisation est évalué à environ 6,8 M\$ (AMT, 2005). De plus, le projet de Centre d'entretien et de voies de garage – Montréal est actuellement à l'étude. Ce projet est nécessaire puisque les aménagements actuels de garage et d'entretien du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et du CN (trianes Sortin, Saint-Luc, Taschereau et Gare Centrale) ne sont pas en mesure de répondre à l'accroissement de la capacité des lignes actuelles et projetées. Plus précisément, le site retenu devrait être situé près du centre-ville et permettre l'exploitation du matériel roulant traditionnel (locomotives diesels et voitures remorquées) des lignes de train suivantes : Montréal-Dorion-Rigaud, Montréal-Blainville–Saint-Jérôme et Montréal-Delton-Candiac (AMT, 2005). Par ailleurs, Aéroports de Montréal et ses partenaires étudient actuellement la possibilité d'instaurer un service ferroviaire passager qui relirait l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et l'ouest de l'île au centre-ville via l'emprise du CN qui mène à la gare Centrale.

### **6.3.5 Utilisation du sol actuelle**

Tel que présentées sur la carte d'inventaire des milieux humain, physique et biologique (annexe A), les utilisations résidentielles et industrielles occupent la plus grande superficie de la zone d'étude. Les utilisations faisant référence aux espaces verts et aux espaces publics sont par contre moins présentes. Les paragraphes suivants présentent les différentes affectations de la zone d'étude.



### **6.3.5.1 Milieu bâti**

Presque toute la superficie de la zone d'étude peut être considérée comme urbanisée, et peu de terrains vacants y sont présents, à l'exception de la cour Turcot, qui occupe une superficie de 89 hectares. Cette zone urbaine comporte différents types d'organisation du cadre bâti. Outre les secteurs urbanisés regroupant différents types d'habitation (unifamilial, bifamilial et multifamilial), de même que de vastes secteurs commerciaux et industriels le long du boulevard de Maisonneuve Ouest et des rues Saint-Jacques, Notre-Dame Ouest et Saint-Patrick, on trouve la cour Turcot, au centre.

Dans la ville de Westmount, plus de 85 % des bâtiments sont voués à des usages résidentiels, dont près de la moitié ont plus de 50 ans. Ainsi, le paysage bâti est principalement composé de bâtiments construits entre 1890 et 1930 (Ville de Westmount, 2007a). La plupart des constructions sont en brique rouge ou de pierre grise. Par ailleurs, on note que très peu d'espace demeure vacant pour la construction de nouvelles résidences sur le territoire de Westmount. Les secteurs commerciaux de la ville de Westmount sont principalement situés le long des rues suivantes : Sherbrooke, Victoria, Sainte-Catherine et Greene.

Dans l'arrondissement de LaSalle, le taux élevé d'occupation constitue un obstacle à tous nouveaux projets industriels, commerciaux, institutionnels ou résidentiels. En effet, on y dénombre moins d'une dizaine de terrains de plus de 9 290 mètres carrés (Ville de Montréal, 2002b). Toutefois, cette situation est différente dans l'arrondissement du Sud-Ouest, où l'on trouve plus d'un million de mètres carrés de terrains vacants (Regroupement économique et social du Sud-Ouest, 2006).

On trouve quelques terrains en friche, notamment de part et d'autre de la rue Cordner dans l'arrondissement de LaSalle, ainsi que le terrain situé à l'ouest du chemin Glen dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et dans la ville de Westmount. Toutefois, ce terrain est déjà réservé pour accueillir le futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM). De plus, deux secteurs de la ville de Westmount pourront faire l'objet d'une éventuelle revitalisation, à savoir les secteurs Richelieu et Tupper (Ville de Westmount, 2007a). Ces deux secteurs sont situés à l'intérieur de la zone d'étude. Le premier est situé au sud de l'autoroute Ville-Marie et à l'est du chemin Glen, alors que le second est situé entre les rues Sainte-Catherine Ouest et Dorchester, à l'ouest de l'avenue Atwater.

#### **6.3.5.1.1 Résidentiel**

Au sein de la zone d'étude, on trouve différents types d'habitation, dont des résidences unifamiliales, des duplex et des triplex. Il est intéressant de noter que, sur le territoire de la ville de Westmount, la résidence unifamiliale est le type d'habitation le plus fréquent, représentant 84 %, comparativement à 48 % sur le territoire de la ville de Montréal (Ville de Montréal, 2005i). Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, le duplex est le type d'habitation le plus représenté, soit 37 %. Le tableau 23 présente les types d'habitation par arrondissement pour l'année 2004.



**Tableau 23 : Répartition des types d'habitation en 2004**

Arrondissement	Unifamiliale (%)	Duplex (%)	Triplex (%)	Autre (%)
Sud-Ouest	2 148 (21)	3 704 (37)	1 521 (15)	2 672 (27)
Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de- Grâce	5 752 (33)	8 292 (48)	340 (2)	2 993 (17)
Côte-Saint-Luc– Hampstead– Montréal-Ouest	6 037 (82)	1 014 (14)	0 (0)	276 (4)
Lachine	4 045 (54)	1 923 (25)	424 (6)	1 166 (15)
LaSalle	3 111 (25)	6 645 (54)	997 (8)	1 610 (13)
Verdun	2 209 (26)	2 091 (24)	981 (11)	3 276 (38)
Westmount	3 418 (84)	267 (7)	61 (2)	304 (8)
<b>Ville de Montréal</b>	<b>144 888 (48)</b>	<b>74 225 (25)</b>	<b>29 098 (10)</b>	<b>50 987 (17)</b>

Source : Ville de Montréal, 2005i

Le tableau 24 présente la densité de logements par hectare en 2001 pour les villes et arrondissements situés dans la zone d'étude. À la lecture du tableau 24, on constate que c'est au sein de l'arrondissement de Verdun qu'on observe la plus forte densité de logements par hectare.

**Tableau 24 : Densité des logements dans les villes et arrondissements de la zone d'étude en 2001**

Territoire	Densité brute moyenne d'occupation résidentielle Logements/hectare
Lachine	30 à 40
LaSalle	40 à 60
Montréal	60 et plus
Montréal-Ouest	40 à 60
Verdun	60 et plus
Westmount	30 à 40

Source : CMM, 2005, plan 8

Il est intéressant de mentionner que la Ville de Montréal entend promouvoir le développement résidentiel sur son territoire. En effet, la Ville entend construire entre 60 000 et 75 000 nouveaux logements entre 2004 et 2014 (Ville de Montréal, sans date-w).

Le tableau 25 présente les mises en chantier résidentielles pour les arrondissements et les villes situés dans la zone d'étude entre 1996 et 2006. On observe que l'arrondissement du Sud-Ouest a connu la plus forte hausse de mises en chantier résidentielles entre 1996 et 2006 (2 600 %).

**Tableau 25 : Mises en chantier résidentielles pour les arrondissements et villes situés dans la zone d'étude pour la période 1996 à 2006**

Arrondissements et villes	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variation 1996-2006 (%)
<b>Sud-Ouest</b>	17	57	111	142	65	103	326	261	277	440	459	<b>2 600</b>
<b>Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce</b>	108	49	14	271	155	72	154	67	185	287	240	<b>122</b>
<b>Lachine</b>	53	93	30	68	83	31	73	87	328	595	149	<b>181</b>
<b>LaSalle</b>	245	315	225	175	172	61	182	572	349	90	52	<b>- 79</b>
<b>Verdun</b>	55	134	257	243	384	15	271	491	759	399	96	<b>75</b>
<b>Montréal-Ouest</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	28	<b>-</b>
<b>Westmount</b>	1	0	3	17	25	2	14	3	139	1	4	<b>300</b>
<b>Agglomération de Montréal</b>	1 700	2 854	3 196	4 209	4 201	4 018	5 634	7 354	10 812	8 535	6 955	<b>309</b>

Source : Ville de Montréal, 2007h

De janvier à avril 2007, 2 066 nouvelles unités ont été construites sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Plus spécifiquement, on note 342 nouvelles mises en chantier résidentielles dans l'arrondissement de Verdun alors qu'il n'y en a eu aucune au sein de l'arrondissement de Lachine et dans la ville de Montréal-Ouest (Ville de Montréal, 2007g).

Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, une moyenne de 383 nouveaux logements ont été construits annuellement pour la période 2001 à 2005. Sur un horizon de cinq à dix ans, entre 7 000 et 8 000 nouvelles unités pourraient voir le jour (Regroupement économique et social du Sud-Ouest, 2007a).

À l'intérieur de la zone d'étude, on note un seul projet de logements sociaux dans l'arrondissement de Lachine, soit Entraide Lachine, situé sur la rue Notre-Dame Ouest à proximité de l'avenue Atwater. Il s'agit de 24 logements pour personnes handicapées en perte d'autonomie (Ville de Montréal, sans date-a).

#### **6.3.5.1.2 Commercial**

Il existe principalement quatre (4) types d'utilisation du sol à des fins commerciales dans la zone d'étude :

- Les centres commerciaux;
- Les développements de type *power centers*;
- Les marchés;
- Les commerces de proximité.

À l'intérieur de la zone d'étude, on trouve plusieurs rues commerciales, dont les principales sont :

- Boulevard Monk (arrondissement du Sud-Ouest);
- Rue Notre-Dame Ouest (arrondissement du Sud-Ouest);
- Rue Saint-Jacques (arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
- Chemin Upper-Lachine (arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
- Boulevard Newman (arrondissement de LaSalle);
- Rue Sainte-Catherine (ville de Westmount).

Source : Agence de planification urbaine et régionale (Apur), 2004

Situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, le marché Atwater est un marché public ouvert à l'année. Composante identitaire de l'arrondissement, le bâtiment du marché a été érigé en 1931, et de grands politiciens tels que Camilien Houde et Maurice Duplessis y ont notamment prononcé des discours (Montréal Plus, sans date). À noter que le marché Atwater est accessible en voiture et en vélo, notamment par la piste cyclable du canal de Lachine. On y trouve 68 commerces, 70 places de stationnement pour vélos ainsi que 200 places de stationnement pour voitures (Béland, 2006). Entre 1998 et 2002, le marché Atwater a bénéficié d'une cure de renouveau. Entre autres, il y a eu la réorganisation des espaces de circulation et de stationnement, l'aménagement des espaces publics et des îlots de verdure ainsi que la revalorisation des abords du canal de Lachine (Génivar, sans date). Grâce à ces travaux de réaménagement, l'accès à la promenade du canal de Lachine s'est vu grandement facilité.



**Le Marché Atwater, situé au 138, avenue Atwater**

Par ailleurs, l'arrondissement du Sud-Ouest entend soutenir la vitalité commerciale du boulevard Monk, puisqu'il est considéré comme une rue commerçante structurante, tout comme la rue Notre-Dame Ouest (Ville de Montréal, 2007p). Ainsi, dans le cadre de la revitalisation commerciale du boulevard Monk, l'arrondissement du Sud-Ouest, en collaboration avec les élus de Vision Montréal, souhaite dynamiser le secteur. Selon les résultats, ce projet pourrait être étendu à d'autres rues, notamment les rues Notre-Dame et Centre.

Construit en 1986, le Carrefour Angrignon regroupe plus de 200 magasins, dont de grandes entreprises commerciales nationales telles que Sears. Situé sur le territoire de l'arrondissement de LaSalle, ce centre commercial est facilement accessible par l'autoroute 20 ainsi que par les boulevards Angrignon et Newman. De nombreuses bannières commerciales sont également présentes en périphérie du Carrefour Angrignon dans un développement de type *power center*. Une vue aérienne dudit centre commercial est donnée dans la photo suivante.



**Vue aérienne du Carrefour Angrignon, situé au 7077, boulevard Newman**

Source : Pomerleau, 2007

L'arrondissement de LaSalle compte environ 1 000 établissements commerciaux (Arrondissement de LaSalle, 2005). Il est intéressant de noter que près de 25 % des emplois sont concentrés dans sept commerces du pôle Angrignon, et ce, en excluant les emplois dans le Carrefour Angrignon. Au total, le pôle Angrignon soutient plus de 1000 emplois directs.

Les investissements dans le secteur commercial de l'arrondissement de LaSalle ont atteint 24 M\$ au cours de la période de janvier 2004 à septembre 2005 (Ville de Montréal, sans date-b).

Le boulevard Newman constitue une artère commerciale d'envergure régionale qui se prolonge sur l'avenue Dollard, alors que la rue Airlie représente une artère commerciale traditionnelle (Arrondissement de LaSalle, 2005). Il est intéressant de mentionner que l'avenue Dollard a bénéficié au cours des dernières années d'importants investissements dans le cadre d'une rénovation et d'affichage communautaire (Ville de Montréal, 2002b). Toujours dans l'arrondissement de LaSalle, le boulevard LaSalle constitue la principale artère commerciale. L'avenue Dollard est quant à elle une artère commerciale typique offrant une grande variété de commerces. On y trouve également de nombreux restaurants multiethniques (Centre économique de LaSalle, sans date).



### 6.3.5.1.3 Industriel

Dans l'arrondissement du Sud-Ouest et plus particulièrement dans la zone d'étude, on note la présence de zones industrielles le long du canal de Lachine et d'un secteur industriel important, soit le secteur Cabot. Délimité par l'autoroute 15, le canal de Lachine et l'avenue Atwater, le secteur industriel Cabot longe le canal de Lachine sur une distance d'environ 2 km. Le secteur industriel Cabot fournit de l'emploi à environ 1 800 travailleurs (Regroupement économique et social du Sud-Ouest, 2007a).

Divers types d'industries sont présents sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest. Le tableau 26 présente les types d'industries que l'on y trouve ainsi que le nombre d'établissements et d'emplois qui y sont associés.

**Tableau 26 : Types d'industries dans l'arrondissement du Sud-Ouest**

Type d'industries	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois
Agricoles et services connexes	4	27
Manufacturières	309	7 305
Construction	59	652
Transport et entreposage	44	1 959
Communications et services publics	23	1 667
Commerce de gros	172	2 457
Commerce de détail	572	2 518
Intermédiaires financiers, assurances, immobiliers	61	605
Services aux entreprises Tertiaire moteur	283	6 656
Services : gouvernement, enseignement, soins de santé, hébergement, restauration, autres services	852	8 840
<b>Total</b>	<b>2 379</b>	<b>32 686</b>

Source : Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO), 2004

De façon plus précise, on compte un total de 64 établissements manufacturiers (1 378 emplois) dans le quartier Petite Bourgogne-Griffintown-William, situé au nord du canal de Lachine et à l'est de l'avenue Atwater, 119 établissements manufacturiers (2 576 emplois) dans le quartier Saint-Henri-Turcot, situé au nord du canal de Lachine entre l'avenue Atwater et l'autoroute 15-20, 62 établissements manufacturiers (1 171 emplois) dans le quartier Émard-Côte Saint-Paul-Cabot, situé au sud du canal de Lachine et à l'ouest de l'avenue Atwater, ainsi

que 64 établissements manufacturiers (2 180 emplois) dans le quartier Pointe-Saint-Charles, situé au sud du canal de Lachine et à l'est de l'autoroute 15-20 (Regroupement économique et social du Sud-Ouest, 2004).

Notons qu'une des trois (3) zones industrielles de l'arrondissement de Lachine est située à l'intérieur de la zone d'étude, soit la zone industrielle Est. D'une superficie d'environ 1,85 km<sup>2</sup>, cette zone est située à l'extrémité est de l'arrondissement, et précisément au sud de l'autoroute 20 et au nord de la rue de la Berge-du-Canal.

Plus précisément, la zone industrielle Est regroupe environ trente (30) entreprises. Soulignons que la contamination des sols est un facteur problématique, notamment dans la section située à proximité du canal de Lachine. L'arrondissement souhaiterait redonner une vocation résidentielle au secteur près du canal de Lachine, puisqu'il présente un potentiel de développement intéressant (CLD de Lachine, 2005).

Façonné par des industries de type manufacturières, l'arrondissement de LaSalle compte aujourd'hui bon nombre d'industries lourdes et légères. À l'intérieur de la zone d'étude, on trouve une première zone d'activité industrielle le long du canal de Lachine, au sud de la rue Saint-Patrick. Une autre zone industrielle est située à l'extérieur de la zone d'étude, à proximité de l'avenue Lafleur et de la route 138.

Plus précisément, LaSalle comptait en 2002 près de 1 455 établissements, dont plus de 300 dans le secteur manufacturier (Arrondissement de LaSalle, 2005). Les deux principales entreprises de l'arrondissement sont les suivantes : la Brasserie Labatt et Kraft Canada.

Les industries manufacturières sont très présentes dans les arrondissements du Sud-Ouest, de LaSalle, de Lachine et de Verdun. Le tableau 27 donne un aperçu du nombre d'industries manufacturières et du nombre d'emplois au sein de ces quatre arrondissements.

**Tableau 27 : Nombre d'établissements et d'emplois dans les industries manufacturières en 2003 et 2004**

Arrondissement	Établissement	Emploi
<b>Sud-Ouest<sup>2</sup></b>	309	7 305
<b>Lachine</b>	185	9 242
<b>LaSalle</b>	107	5 097
<b>Verdun</b>	26	440

Source : Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO), 2004

<sup>2</sup> Pour l'arrondissement du Sud-Ouest, l'année de référence est 2003, alors que pour les trois autres arrondissements, l'année de référence est 2004.

En somme, le secteur manufacturier en place dans les arrondissements du Sud-Ouest, de LaSalle, de Lachine et de Verdun en 2003 et 2004 compte 627 établissements et regroupe 22 084 emplois.

### **6.3.5.2 Équipements récréatifs**

#### **6.3.5.2.1 Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine**

Traversant les arrondissements de Lachine, LaSalle, Sud-Ouest et Ville-Marie, le canal de Lachine constitue un axe structurant urbain dans le paysage montréalais. Le canal de Lachine est un lieu historique national géré par Parcs Canada. La figure 8 montre les limites du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine ainsi que celles du parc du Canal de Lachine. À noter que les berges du canal sont également la propriété de Parcs Canada. Différentes activités y sont offertes, soit la navigation de plaisance, les activités nautiques (bateaux électriques, pédalos, kayaks et voiliers), le vélo et le patin à roues alignées, la marche et le pique-nique ainsi que les activités hivernales.

D'une longueur de 14,5 km, dont environ 5,2 km sont inclus dans la zone d'étude, le canal de Lachine, voie navigable artificielle, comporte 5 paires d'écluses. Le canal de Lachine a reçu 908 919 visiteurs entre avril et octobre 2007 (Chantal Couture, comm. pers., 20 décembre 2007).

Plus précisément, les berges du canal ont été principalement visitées par une clientèle locale. Lors d'un sondage réalisé en 1992, la plupart des visiteurs disaient utiliser la piste cyclable du canal à des fins récréatives, alors qu'une plus faible proportion l'empruntait plutôt en tant que parcours utilitaire ou lieu d'entraînement sportif (Parcs Canada, 2004). Le tableau 28 présente la fréquentation au lieu historique national du Canal-de-Lachine entre 1995 et 2000.

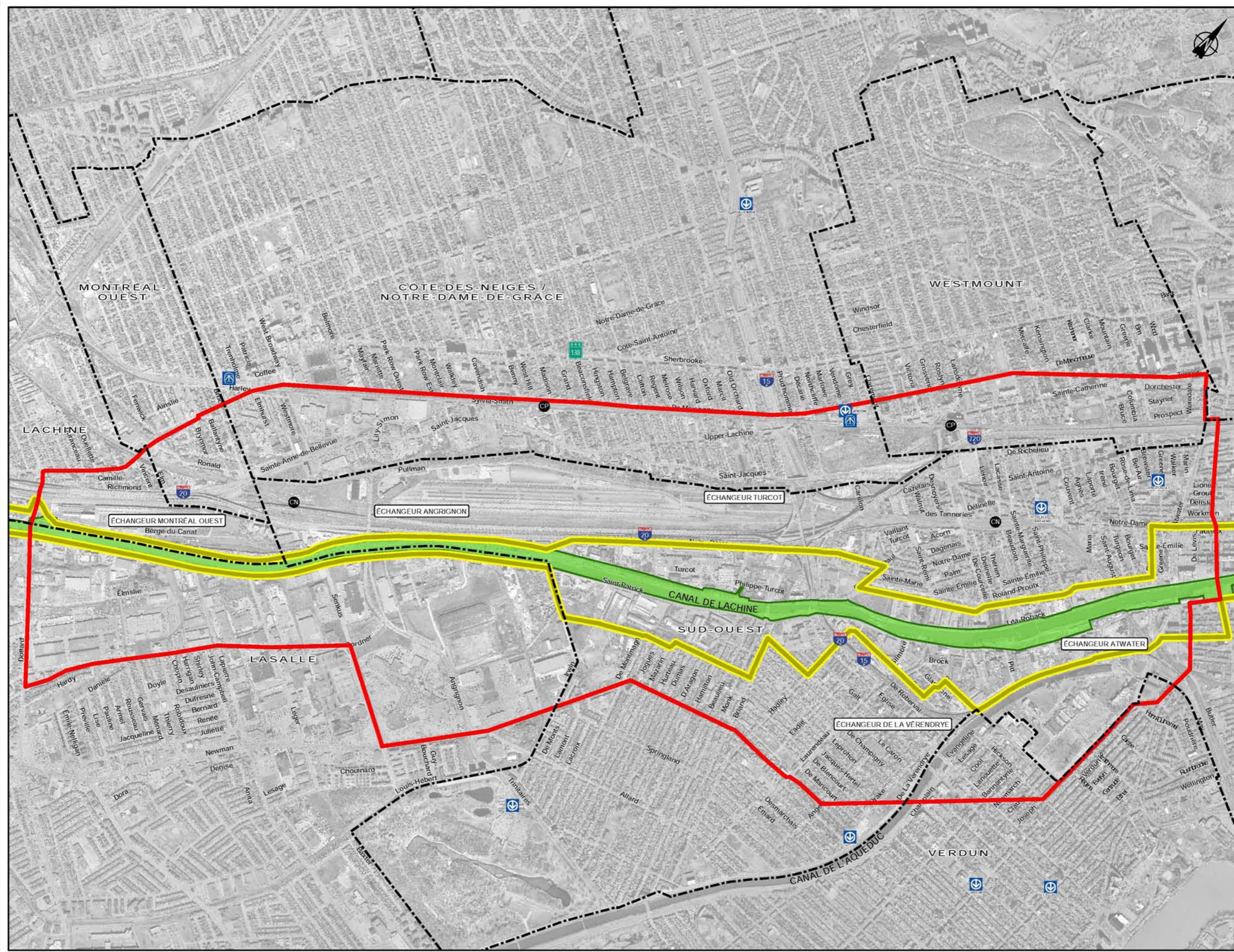
**Tableau 28 : Fréquentation au lieu historique national du Canal-de-Lachine entre 1995 et 2000**

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Nombre de visiteurs	526 439	535 018	520 938	586 950	593 349

Source : Parcs Canada. Sans date-a.







-  LIMITE DU LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE
-  PARC DU CANAL DE LACHINE
-  ZONE D'ÉTUDE
-  LIMITE ADMINISTRATIVE
-  GARE DE TRAIN
-  STATION DE MÉTRO



**DESSAU** 

CLIENT: **Transports Québec**

PROJET: **Projet de reconstruction du complexe Turcot**

TITRE: **Figure 8  
Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine**

DESSINÉ PAR: Geneviève Carpentier  
 VÉRIFIÉ PAR: Natasha Messier  
 APPROUVÉ PAR: Sylvie Côté

DESSIN NO.: 068-P013202-170-GM-0306-01  
 FICHER NO.: 068-P013202-170-GM-0306-01  
 NO PROJET MTQ: 154-030636  
 NO DOSSIER MTQ: 8505-06-AC01  
 DATE: Décembre 2008

ÉCHELLE: 





Pour la navigation de plaisance, l'entrée amont se situe au lac Saint-Louis, par le chenal du côté nord de la marina de Lachine, alors que l'entrée aval se situe au niveau du fleuve Saint-Laurent, dans le Vieux-Port de Montréal, plus précisément dans le bassin Alexandra. La dénivellation totale est d'environ de 14 m, le tirant d'eau garanti est de 2 m et la hauteur libre sous les ponts est de 2,43 m. La vitesse maximale permise sur ce canal est de 10 km/h ou moins et le temps de parcours estimé est d'environ 4 heures (Parcs Canada, sans date-c). Pour l'année 2007, soit du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre, 2 543 embarcations ont franchi les écluses (Chantal Couture, comm. pers., 20 décembre 2007).

De plus, on note la présence du Club de kayak du Canal, qui offre des cours et des excursions en kayak de mer sur le canal de Lachine. Le club est situé à proximité du marché Atwater. Des bateaux-dragons naviguent également sur le canal de Lachine.

La pêche récréative est une activité tolérée au canal de Lachine dans la mesure où elle n'est pas pratiquée aux endroits prohibés dans le règlement sur les canaux historiques (Chantal Couture, comm. pers., 20 décembre 2007). Les espèces pêchées sont celles que l'on trouve dans le lac Saint-Louis, notamment la perchaude, le brochet, l'achigan et le maskinongé (St. Laurent, 1970).

En période hivernale, la pratique du ski de fond est possible dans le couloir du canal, mais la piste n'est pas entretenue ni tracée mécaniquement. Le patinage sur glace est actuellement interdit sur le canal de Lachine (Parcs Canada, sans date-c).



Le Canal de Lachine dans l'arrondissement du Sud-Ouest



### **Aménagements aux abords du canal de Lachine dans l'arrondissement du Sud-Ouest**

Tel que mentionné dans le plan directeur datant de mai 2004, Parcs Canada a permis en 2002 la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance motorisée et de transit (Parcs Canada, 2004). Ainsi, la navigation de plaisance est possible de la mi-mai à la mi-octobre de chaque année (Parcs Canada, sans date-c).

Soulignons que la Ville de Montréal a réalisé d'importants travaux de réhabilitation urbaine de part et d'autre du canal de Lachine. La vocation récréative du canal de Lachine pour le loisir urbain de plein air ainsi que son intérêt patrimonial contribuent à la notoriété dudit couloir urbain. Ainsi, des croisières historiques sont offertes sur le canal de Lachine. Plus précisément, à l'intérieur de la zone d'étude, on note la présence du point d'embarquement de la croisière patrimoniale du canal de Lachine. Ce site d'embarquement est situé immédiatement à l'ouest du tunnel Atwater, dans l'arrondissement du Sud-Ouest et la croisière couvre la partie est du canal de Lachine, soit entre le marché Atwater et le bassin Peel (Bonjour Québec, sans date).

Au cours des dernières années, Parcs Canada a réalisé différents projets, notamment la réfection de l'écluse n° 4, la logette et le pavillon de services, l'aménagement des terres de réserve ainsi que le rehaussement du pont de la Côte-Saint-Paul. Par ailleurs, Parcs Canada souhaiterait compléter d'autres projets, dont notamment le réseau cyclable, les éléments d'interprétation, les débarcadères pour les navettes terrestres et nautiques ainsi que la réhabilitation des murs du canal (Parcs Canada, sans date-e).

#### 6.3.5.2.2 Voies cyclables et pédestres

Une partie du réseau cyclable pan-montréalais identifié dans le plan d'urbanisme se trouve dans la zone d'étude, plus précisément aux abords du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc. Ce réseau inclut la voie de ceinture, la Route verte, les liens interrives ainsi que les voies desservant les principaux secteurs d'activités et les infrastructures de transport collectif (Ville de Montréal, sans date-r). La figure 9 illustre le réseau cyclable pan-montréalais dans la zone d'étude.

Par ailleurs, plusieurs voies du réseau cyclable montréalais sont présentes à l'intérieur de la zone d'étude. Plus précisément, on trouve deux (2) types de voies cyclables, soit la piste cyclable ainsi que la voie partagée (Ville de Montréal, 2007d). La piste cyclable fait référence à une voie de circulation autonome conçue pour les cyclistes, par exemple la piste du canal de Lachine, alors qu'une voie partagée est une voie cyclable partagée entre les cyclistes et les automobilistes.

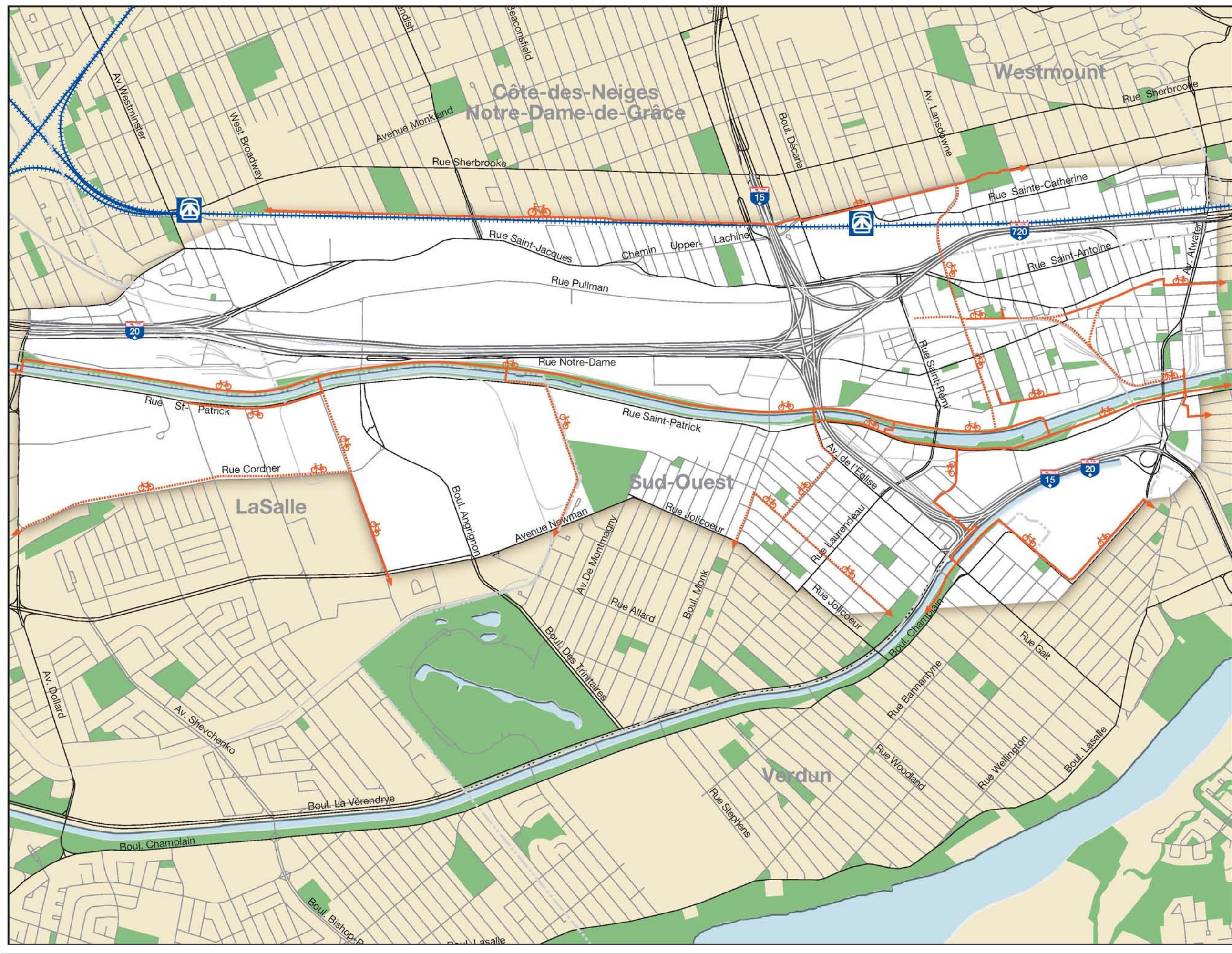
Ainsi, des pistes cyclables sont présentes le long du canal de Lachine, à proximité de la rue Saint-Patrick, le long des rues Dupuis et Joseph ainsi que le long du boulevard de Maisonneuve Ouest. À cinq (5) différents endroits, le réseau cyclable traverse le canal de Lachine, soit à la hauteur de la rue Dollard, de la rue Senkus, de l'avenue de l'Église, à l'est de la rue Pitt ainsi que de l'avenue Atwater. Quant à elles, les voies partagées sont principalement situées dans les rues Angers et d'Argenson, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Ces pistes cyclables sont illustrées sur la carte d'inventaire des milieux humain, physique et biologique présentée à l'annexe A.



D'autres pistes cyclables et polyvalentes sont présentes à l'intérieur de la zone d'étude, soit la piste polyvalente du canal de Lachine ainsi que la piste polyvalente du canal de l'Aqueduc. Globalement, la première longe les berges du canal de Lachine alors que la seconde longe les berges du canal de l'Aqueduc et prend fin à l'est de l'usine de filtration. Considérée comme la piste cyclable la plus fréquentée au Canada, la piste du canal de Lachine a une longueur d'environ 11,5 km (Pôle des rapides, sans date-b). Quant à elle, la piste cyclable de l'Aqueduc a une longueur de 7,8 km, et traverse les arrondissements de LaSalle et de Verdun, le long du canal de l'Aqueduc (Pôle des rapides, sans date-c).

Sur le territoire de la ville de Westmount, on note la présence d'une seule piste cyclable le long du boulevard de Maisonneuve Ouest. Cette piste longe le boulevard de Maisonneuve Ouest entre l'avenue Greene et le boulevard Décarie, et n'est pas connectée au réseau montréalais (Ville de Westmount, 2007a).







-  Voie cyclable existante
-  Voie cyclable future (Ville de Montréal)

Source : Ville de Montréal (2008)



CLIENT: **Transports Québec**

PROJET: **Projet de reconstruction du complexe Turcot**

TITRE: **Figure 9 Réseau cyclable dans la zone d'étude**

DESSINÉ PAR: Geneviève Carpentier  
 VÉRIFIÉ PAR: Natasha Messier  
 APPROUVÉ PAR: Sylvie Côté  
 DESSIN NO.: 068-P013202-170-GM-0307-01  
 FICHER NO.: 068-P013202-170-GM-0307-01  
 NO PROJET MTQ: 154-030636  
 NO DOSSIER MTQ: 8505-06-AC01  
 DATE: Décembre 2008

ÉCHELLE: 0 0,5 1 km





Une partie du tronçon québécois du Sentier transcanadien s'inscrit également à l'intérieur de la zone d'étude, se joignant à la piste cyclable du canal de Lachine, qui longe la rive sud du canal, de l'avenue Atwater jusqu'à l'avenue de l'Église. De là, le sentier transcanadien se dissocie de la piste du canal de Lachine en traversant sur la rive nord du canal jusqu'à l'avenue Dollard. Sur ce tronçon, cyclistes et randonneurs se côtoient.

Par ailleurs, on note la présence de la Route de l'histoire à l'intérieur de la zone d'étude. D'une longueur de 5 km, ce circuit, à moitié sur piste et à moitié sur rue, permet de découvrir le passé de Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles et Ville-Émard (Pôle des rapides, sans date-a). Ce circuit longe la rue Henri-Duhamel, bifurque sur la rue Joseph, continue sur la rue Dupuis et emprunte par la suite la rue Évangéline. Il longe également le canal de Lachine jusqu'à la passerelle Atwater, qu'il emprunte, et continue sur l'avenue Atwater avant de bifurquer vers l'est sur la rue Fauteux. Également, ce circuit traverse le canal de Lachine juste à l'ouest du pont de Côte-Saint-Paul, soit dans l'axe de prolongement de l'avenue de l'Église.

Parcs Canada, en collaboration avec la Ville de Montréal, souhaite améliorer les liaisons piétonnières et cyclables entre le couloir du canal et les centres d'activités, tout comme avec les quartiers résidentiels adjacents (Parcs Canada, 2004). Notons que le développement de telles activités et services à caractère nautique et récréatif devra se faire de façon à préserver le patrimoine culturel *in situ*.

Il est intéressant de noter que la Ville de Montréal a adopté un Plan d'action vélo, intégré à même le Plan de transport. Par ce plan d'action, la ville réitère son appui au développement du cyclotourisme sur l'île de Montréal et ce, peu importe les motifs de déplacements (Ville de Montréal, sans date-r).

#### 6.3.5.2.3 Parcs urbains

La zone d'étude compte quarante-sept (47) parcs. Le tableau 29 donne l'emplacement des parcs dans la zone d'étude. Ceux-ci peuvent être localisés sur la carte d'inventaire des milieux humain, physique et biologique jointe à l'annexe A, à l'aide des numéros les identifiant.

**Tableau 29 : Liste des parcs dans la zone d'étude**

Nom du parc	Numéro d'identification	Emplacement
<b>Sud-Ouest</b>		
Parc Campbell-Ouest	N° 1	Entre les rues Hadley, Dubois, Eadie et De Maricourt
Parc Émery-Sauvé	N° 2	Entre les rues Hadley, Cardinal, Denonville et Briand
Parc d'Argenson	N° 3	À l'intersection des rues d'Argenson et du Centre
Parc Dupuis	N° 4	À l'intersection des rues Dupuis et Saint-Joseph

**Tableau 29 : Liste des parcs dans la zone d'étude (suite)**

Nom du parc	Numéro d'identification	Emplacement
Parc Gadbois	N° 5	Au nord du chemin de la Côte-Saint-Paul et à l'est de l'échangeur Turcot
Parc du Lac-à-la-Loutre	N° 6	Au nord de la rue Saint-Ambroise, entre les rues de Courcelle et Butternut
Parc Israël-Morin	N° 7	Entre les rues Saint-Patrick, Cabot, Eadie et l'avenue Gilmore
Parc Gédéon-de-Catalogne	N° 8	Coin des rues Saint-Ambroise et Cartier
Parc Saint-Rémi (parc de la traite-des-fourrures)	N° 9	Entre les rues Saint-Rémi, Notre-Dame Ouest, de Courcelle et l'avenue Palm
Parc Sainte-Élisabeth-du-Portugal	N° 10	À l'est de la rue Saint-Rémi, au sud de la rue Saint-Jacques
Parc riverain du canal de Lachine	N° 11	De part et d'autre du canal de Lachine
Parc Ignace-Bourget (piste de course et piscine extérieure)	N° 12	Entre l'avenue de Montmagny, l'avenue Newman et l'avenue Irwin
Parc De La Vérendrye	N° 13	Entre la rue Drake et le boulevard De La Vérendrye
Parc Saint-Paul	N° 14	Entre rue Brisset, rue Marc-Sauvalle, rue de Champigny et rue Le Caron
Parc Louis-Cyr	N° 15	Au sud de la rue Notre-Dame Ouest et à l'est de la rue Saint-Ferdinand
Parc Saint-Henri	N° 16	Entre les rues Saint-Antoine Ouest, Agnès, l'avenue Laporte et la place Guay
Parc des Convoyeurs	N° 17	Au sud de la rue Saint-Ambroise, entre les rues Turgeon et Bourget
Parc Victor-Rousselot	N° 18	Intersection de la rue Sainte-Émilie et de l'avenue Greene
Parc du Bonheur-d'Occasion	N° 19	Intersection des rues Rose-de-Lima et Notre-Dame Ouest
Parc Émile-Berliner	N° 20	Intersection des rues Delinelle et Lenoir
Parc Brewster	N° 21	À l'est de l'avenue Brewster
Parc des Tanneries-des-Rolland	N° 22	Intersection des rues de Courcelle et Saint-Jacques
Parc Lacasse	N° 23	Intersection des rues Lacasse et Saint-Antoine Ouest
Parc de la Ferme-Brodie	N° 24	Intersection des rues du Couvent et Saint-Jacques
Parc Charles-Drew	N° 25	Entre les avenues Walker et Marin

Tableau 29 : Liste des parcs dans la zone d'étude (suite)

Nom du parc	Numéro d'identification	Emplacement
Parc des Hommes-Forts	N° 26	Entre les rues Saint-Antoine Ouest et Saint-Jacques
Parc des Cordonniers	N° 27	À l'est de la rue Bourget, entre les rues Notre-Dame Ouest et Sainte-Émilie
Parc du Premier-Chemin-de-Fer	N° 28	Entre les rues Saint-Henri, Notre-Dame Ouest, Saint-Jacques Ouest et l'avenue Greene
Parc Charlevoix-Rufus-Rockhead	N° 29	Au sud de le rue Rufus-Rockhead et à l'est de la rue de Lévis
Parc Sainte-Cunégonde	N° 30	Au sud de la rue Workman et à l'ouest de la rue Charlevoix
Parc Atwater / Saint-Charles	N° 31	À l'est de l'avenue Atwater et au nord de la rue du Centre
Parc Saint-Patrick-Atwater	N° 32	À l'est de l'avenue Atwater et au sud de la rue Saint-Patrick
Parc de la Falaise Saint-Jacques	N° 33	Falaise Saint-Jacques, au nord de la rue Pullman
Parc de l'Ancienne-Cour-de-triage	N° 34	Au nord de la rue Saint-Patrick, sur la rive sud du canal de Lachine et à proximité de la passerelle George-Étienne-Cartier
Parc-école Marie-de-l'Incarnation	N° 35	Intersection des rues de l'Église et Angers
<b>Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce</b>		
Parc Oxford	N° 36	Entre les avenues Oxford et Orchard, au sud du chemin Upper Lachine
Parc Belvédère Terry-Fox	N° 37	Rue Saint-Jacques entre les avenues Régent et Oxford.
<b>Lachine</b>		
Parc riverain du canal de Lachine	N° 38	De part et d'autre du canal de Lachine
Parc Elm (parc de détente)	N° 39	Intersection des rues Richmond et Elm
Parc Roger-Richer	N° 40	Rue Saint-Jacques et autoroute 20
<b>LaSalle</b>		
Aucun		
<b>Verdun</b>		
Parc Duquette	N° 41	Coin rue Bannantyne et rue Dupuis



Tableau 29 : Liste des parcs dans la zone d'étude (suite)

Nom du parc	Numéro d'identification	Emplacement
<b>Montréal-Ouest</b>		
Parc Ronald	N° 42	À l'intersection de la promenade Ronald et de l'avenue Ballantyne S.
<b>Westmount</b>		
Parc Westmount	N° 43	Entre les rues Sherbrooke Ouest et Sainte-Catherine Ouest, à l'ouest de l'avenue Melville
Westmount Athletic Grounds	N° 44	Au nord de l'autoroute Ville-Marie, entre l'avenue Hillside et la rue Hallowell
Parc Selby	N° 45	Au sud de la rue Selby, à l'ouest de l'avenue Atwater et au nord de la rue Saint-Antoine Ouest
Staynor and Clandeboy Playgrounds	N° 46	Entre les rues Prospect et Stayner, au nord de l'autoroute Ville-Marie
Parc Bruce	N° 47	Avenue Bruce, au nord de l'autoroute Ville-Marie

Source : Sites Internet des Villes de Montréal, Westmount et Montréal-Ouest.

#### 6.3.5.2.4 Centres récréatifs et communautaires

Situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, plus précisément sur la rive nord du canal de Lachine et à l'est de l'échangeur Turcot, le centre récréatif Gadbois constitue un important centre sportif et de loisir. Deuxième en importance sur le territoire montréalais, ce centre comprend deux arénas (Sylvio-Mantha et George-Mantha), un terrain de jeux pour enfants, une piscine intérieure ainsi qu'un terrain de baseball (Ministère des Transports du Québec, 2004). Il est intéressant de noter que l'arrondissement du Sud-Ouest compte assurer la mise en valeur des vocations spécifiques à chacun des pôles du canal de Lachine, dont le pôle Gadbois (Ville de Montréal, 2007p). Une partie du stationnement des utilisateurs est situé sous les infrastructures du complexe Turcot.



**Centre récréatif Gadbois, situé au 5485, chemin de la Côte-Saint-Paul  
dans l'arrondissement du Sud-Ouest**

On note également la présence à l'intérieur de la zone d'étude du Centre récréatif, culturel et sportif (CRCS) Saint-Zotique. Situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, plus précisément au 75, square Sir George-Étienne-Cartier, ce centre offre depuis 1982 ses services aux résidents du quartier Saint-Henri et du sud-ouest de Montréal. Des activités à caractère récréatif, culturel, sportif et scientifique sont donc offertes pour les jeunes (de 5 à 17 ans) ainsi que pour les adultes (Centre récréatif, culturel et sportif (CRCS) Saint-Zotique, sans date).

Toujours dans l'arrondissement du Sud-Ouest, on trouve le Centre de Loisirs Monseigneur Pigeon. Situé au 5550, rue Angers, ce centre offre différentes activités sportives et culturelles pour enfants et adultes, dont notamment de l'escalade, du *cheerleading* et de la danse. De plus, on note la présence du Centre Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours (NDPS) au 6050, rue Hamilton, où différentes activités sont offertes, dont du hockey cosom, du soccer, du badminton et du tennis de table.

Trois centres de l'âge d'or sont présents à l'intérieur de la zone d'étude, soit le centre Saint-Henri, situé au 530, rue du Couvent, le centre Saint-Paul, situé au 1606, avenue de l'Église, ainsi que le centre Saint-Zotique, situé au 75, Sir George-Étienne-Cartier.

Dans l'arrondissement de Lachine, on note la présence du Centre communautaire de Saint-Pierre. Ce centre est situé à l'intérieur de la zone d'étude, soit au 69, avenue Saint-Pierre.

Dans la ville de Westmount, on trouve le centre communautaire de l'avenue Greene, appelé également le Centre Greene. Situé dans la zone d'étude, plus précisément au 1090, avenue Greene, ce centre offre différentes activités, dont de la danse, du tai-chi et du tae-kwon-do. L'aréna de Westmount est aussi situé dans la zone d'étude, soit au 4675, rue Sainte-Catherine Ouest. Il abrite les bureaux des Sports et Loisirs, la Maison des jeunes TAG ainsi que les vestiaires de la piscine. Plus précisément, la Maison des jeunes (TAG) offre diverses activités sociales, récréatives, culturelles et éducatives aux jeunes âgés de 12 à 17 ans.

### 6.3.5.3 Éducation-institutions d'enseignement

Tel que présenté sur la carte d'inventaire des milieux humain, physique et biologique (annexe A), la zone d'étude compte plusieurs écoles primaires, secondaires et autres établissements d'enseignement. Les établissements situés à une distance de 250 m et moins des infrastructures autoroutières apparaissent en **gras** et en *italique* dans le tableau 30.

**Tableau 30 : Liste des écoles primaires, secondaires et autres établissements d'enseignement dans la zone d'étude**

Arrondissements et villes	École primaire	École secondaire	Autre établissement d'enseignement
<b>Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce</b>	Aucune	Aucune	L'École des métiers des Faubourgs-de-Montréal (annexe Saint-Raymond) (2055, avenue Oxford)
			Centre Saint-Paul (annexe Saint-Raymond) (2055, avenue Oxford)
			<b><i>Centre d'études commerciales Shadd (Shaad Business Centre) (1000, avenue Old Orchard)</i></b>
<b>Verdun</b>	Aucune	École secondaire Monseigneur-Richard (pavillon Galt) (1150, rue Galt)	Aucun
<b>Lachine</b>	École Martin-Bélanger (29, avenue Ouellette)	Aucune	Aucun
<b>LaSalle</b>	Aucune	Aucune	Aucun

Tableau 30 : Liste des écoles primaires, secondaires et autres établissements d'enseignement dans la zone d'étude (suite)

Arrondissements et villes	École primaire	École secondaire	Autre établissement d'enseignement
Sud-Ouest	École Victor-Rousselot (3525, rue Sainte-Émilie)	École francophone Accès Est (75, Sir-George-Étienne-Cartier)	Centre Saint-Paul (4976, rue Notre-Dame Ouest)
	École Ludger-Duvernay (770, rue du Couvent)		
	<b>École annexe Charlevoix (633, rue de Courcelle)</b>	École francophone Saint-Henri (4115, rue Saint-Jacques Ouest)	
	École Saint-Zotique (4841, avenue Palm)	<b>Les écoles anglophones James Lyng High School et Doorways High School (5440, rue Notre-Dame Ouest)</b>	
	<b>École Marie-de-l'Incarnation (5446, rue Angers)</b>	Les écoles anglophones Options 1 High School et Venture High School (1741, rue de Biencourt)	
	École N.-D.-du-Perpétuel-Secours (6025, rue Beaulieu)		
Westmount	<b>École Westmount Park (15, Park Place)</b>	<b>École Outreach (9, Park Place)</b>	Aucun
		<b>École secondaire Westmount (4350, rue Sainte-Catherine Ouest)</b>	
		<b>École Oracle de Montréal pour les sourds (4670, rue Sainte-Catherine Ouest)</b>	
	<b>École Oracle de Montréal pour les sourds (4670, rue Sainte-Catherine Ouest)</b>	<b>École secondaire Vanguard interculturelle (175, rue Metcalfe)</b>	
Montréal-Ouest	Aucune	Aucune	Aucun

Source : Sites Internet des arrondissements de Verdun, de Lachine, du Sud-Ouest, de LaSalle, de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et des villes de Montréal, Westmount et Montréal-Ouest

Par ailleurs, on note la présence de trois centres de la petite enfance (CPE) et de trois garderies dans la zone d'étude, soit :

- Le CPE Narnia, situé au 20, chemin Academy, dans la ville de Westmount;
- Le CPE St-Andrew, situé au 151, avenue Hillside, dans la ville de Westmount;
- Le CPE Terre des enfants, situé au 1090, avenue Greene, dans la ville de Westmount;
- La garderie Les Petits Débutants inc.-Little Learners Daycare, située au 19, promenade Ronald, dans la ville de Montréal-Ouest;
- La garderie K.I.D.S. Westmount II, située au 4795, rue Sainte-Catherine Ouest, dans la ville de Westmount;
- La garderie K.I.D.S. Westmount, située au 4467, rue Sainte-Catherine Ouest, dans la ville de Westmount.

#### **6.3.5.4 Établissement culturels et communautaires**

À l'intérieur de la zone d'étude, on note la présence de la maison de la culture Marie-Uguay au 6052, boulevard Monk dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Différentes activités à caractère culturel y sont offertes, notamment des concerts, spectacles, conférences et expositions. La bibliothèque Marie-Uguay est située dans le même bâtiment que la maison de la culture Marie-Uguay. La bibliothèque Notre-Dame se trouve au 4700, rue Notre-Dame Ouest.

De plus, le Musée des ondes Émile-Berliner est situé au 1050, rue Lacasse. Ce musée est ouvert au public depuis 1996 et relate le patrimoine de l'industrie du son (radio et télévision) (Musée virtuel du Canada, 2007).

Dans la ville de Westmount, on trouve aussi le centre Contactivité. Situé au 4695, boulevard de Maisonneuve Ouest, cet organisme à but non lucratif offre des services aux aînés depuis 1972. Diverses activités et programmes y sont offerts, dont des séances de bridge et d'échecs ainsi que des cours d'aquarelle.

Finalement, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, un jardin collectif en boîtes est aménagé dans l'Allée des Tanneries, soit au nord du chemin de fer, entre les rues de Courcelle et Saint-Rémi.

#### **6.3.5.5 Patrimoine archéologique**

Une revue de littérature a été réalisée préalablement à l'étude de potentiel archéologique (Ethnoscop, 2007). Celle-ci portait sur les données archéologiques et historiques de l'île de Montréal en relation avec la zone d'étude déterminée pour l'archéologie. Les résultats de ce travail ont permis de statuer sur la pertinence de réaliser une étude de potentiel archéologique historique et préhistorique (Ethnoscop, 2008). Une synthèse de l'étude de potentiel archéologique (Ethnoscop, 2008) est présentée à l'annexe B du présent document. La zone d'étude considérée est présentée aux plans 1 et 2 présentés à l'annexe B.



#### **6.3.5.5.1 Méthodologie**

##### **Archéologie préhistorique**

La période préhistorique correspond généralement à l'époque antérieure à l'apparition de documents écrits. Pour le Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé l'arrivée des premiers Européens dans la vallée du fleuve Saint-Laurent. L'identification et la délimitation des zones à potentiel archéologique préhistorique s'appuient sur :

- La collecte des données concernant l'évolution du paysage naturel afin de mettre en contextes temporel et spatial la zone d'étude. Cet exercice permet de connaître l'habitabilité de l'espace visé et sa place dans un territoire plus vaste.
- L'élaboration d'un cadre culturel qui s'appuie sur les données anthropologiques et archéologiques concernant les populations amérindiennes qui ont pu occuper la zone d'étude.

Les deux étapes précédentes permettent de construire une dérivation archéologique basée sur la photo-interprétation. Les paramètres retenus à partir de l'analyse du paysage (les formes du paysage servent à circonscrire précisément des espaces qui présentent des qualités d'accueil pour des populations humaines) et du cadre culturel servent à délimiter les zones à potentiel archéologique.

##### **Archéologie historique**

L'évaluation du potentiel archéologique de la période historique comprend deux étapes :

- L'acquisition de données documentaires provenant de documents historiques, iconographiques, cartographiques et archéologiques.
- L'analyse de l'évolution historico-spatiale de la zone d'étude et la représentation cartographique. La numérisation et la superposition des plans anciens sur un fond de plan actuel permettent de procéder à une analyse polyphasée de la zone d'étude et de localiser précisément les zones à potentiel archéologique de la période historique.

#### **6.3.5.5.2 Résultats de l'étude de potentiel archéologique**

L'étude de potentiel archéologique a permis de préciser les contextes naturels, préhistoriques et historiques de la zone d'étude déterminée pour l'archéologie, qui sera réaménagée par la mise en place du complexe Turcot. La présence de l'ancien lac à la Loutre (lac Saint-Pierre) et le tracé de l'ancienne rivière Saint-Pierre ont contribué à définir, à toutes les époques, l'espace aujourd'hui occupé par l'autoroute 20 et plusieurs échangeurs routiers. La zone d'étude est située, dans sa presque totalité, dans la vallée qui sépare la terrasse Sherbrooke et la colline de LaSalle. Il s'agit d'une vaste superficie dont l'altitude est peu élevée et qui était jadis occupée en partie par le lac et le cours d'eau. L'hydrographie originale de la zone d'étude a été considérablement modifiée pendant la période historique. Cependant, le mauvais drainage

d'une grande partie de la zone d'étude réduit de beaucoup son potentiel archéologique préhistorique.

En ce qui a trait à la période historique, sept secteurs à potentiel archéologique, situés pour la plupart dans la partie nord de la zone d'étude, ont été délimités. Chacun de ces secteurs a par la suite fait l'objet d'analyses particulières. Quinze zones à potentiel archéologique historique ont ainsi été établies à l'intérieur des limites des secteurs. Certaines zones occupent des secteurs entiers, comme celui des tanneries de Saint-Henri. Toutefois, certaines zones à potentiel ont des superficies plus restreintes qui correspondent à un type d'occupation particulier, comme c'est le cas pour la cour de triage Turcot.

#### **6.3.5.5.3 Potentiel archéologique préhistorique**

La consultation du registre de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) révèle qu'aucun site archéologique préhistorique n'est actuellement connu dans la zone d'étude archéologique et à sa proximité immédiate (à moins de 1 km). Cette absence ne signifie pas qu'il n'y a pas de site archéologique préhistorique dans la zone d'étude, car très peu de recherches archéologiques y ont été effectuées à ce jour. D'ailleurs, dans un corridor de 5 km autour de la zone d'étude, près d'une quarantaine de sites archéologiques préhistoriques sont déjà identifiés (voir tableau 31). Ces sites sont présentés dans le tableau suivant et localisés sur le plan 1 joint à l'annexe B.

La zone d'étude est située dans un milieu qui était généralement humide et mal drainé jusqu'à la construction du canal de Lachine, au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle offrait peu d'espaces susceptibles d'accueillir des établissements humains pendant la période préhistorique. La géomorphologie et l'analyse des données archéologiques ont néanmoins permis d'identifier trois zones, P1, P2 et P3, qui auraient pu offrir des conditions favorables à l'occupation humaine ancienne (les zones sont localisées sur le plan 3 joint à l'annexe B). Dans ces zones, les sols sont susceptibles de révéler des vestiges archéologiques préhistoriques associés aux différents types d'occupations humaines qui ont été documentés. Les résultats de l'analyse et les recommandations quant à l'expertise technique à réaliser pour chacune des zones sont présentés au tableau 32.

**Tableau 31 : Sites archéologiques préhistoriques situés à moins de 5 km autour de la zone d'étude**

	Nom du site	Code d'identification	Distance de l'aire d'étude	Identité culturelle préhistorique	Présence amérindienne historique
1	Queen-Mary	MTL-07-04-2	2,8 km	indéterminé	non
2	Sépultures de Westmount	BiFj-31	1,4 km	Sylvicole (?)	non
3	Sépultures de la grotte	sans code	2,0 km	indéterminé	non
4	Sépultures du monument aux Pompiers	sans code	3,1 km	indéterminé	non
5	Carrière de cornéenne	BjFj-97	3,7 km	Archaïque, sylvicole	non
6	Cartier	BjFj-134	3,7 km	Sylvicole supérieur	non
7	Dawson	BjFj-1	2,7 km	Sylvicole supérieur	non
8	Canvar	BjFj-140	3,4 km	Sylvicole sup., archaïque	non
9	Tecumseth	BjFj-133	3,4 km	Sylvicole supérieur	non
10	Grange des Pauvres	BiFj-56	3,2 km	Archaïque (?)	non
11	Faubourg Québec	BjFj-56	4,6 km	Sylvicole moyen	non
12	Accueil Bonneau	BjFj-100	4,5 km	Sylvicole inférieur (?)	non
13	Chapelle Bonsecours	BjFj-96	4,5 km	Sylvicole moyen	non
14	Place Jacques-Cartier	BjFj-44 et 55	4,2 km	Sylvicole moyen	non
15	Versant Sud	BjFj-18 et 49	3,8 km	Archaïque post-laurentien, sylvicole inf, moy. et sup.	oui
16	71 de la Commune	BjFj-123	3,8 km	Sylvicole inf. (?) et sup.	oui
17	Place Royale	BjFj-03, 47 et 50	3,8 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
18	Pointe à Callière	BjFj-22, 101G	3,8 km	Sylvicole supérieur	oui
19	Chagouamigon	MTL-06-25-4	3,7 km	Sylvicole supérieur	oui
20	214 Place d'Youville	BjFj-101	3,7 km	Sylvicole supérieur	oui
21	Rue du Port	BjFj-69	3,6 km	indéterminé	non
22	Saint-Éloi	BjFj-107	3,6 km	Archaïque post-laurentien	non
23	Rue de Callière	BjFj-73	3,8 km	Sylvicole supérieur	non
24	Ferme Leber	BiFj-1	3,4 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
25	Leber	BiFj-49	3,4 km	Archaïque, sylvicole moy et sup.	non
26	Maison Nivard	BiFj-85	3,4 km	Archaïque post-laurentien, sylvicole inf, moy. et sup.	non
27	Ile aux Hérons	BiFj-20	5,0 km	indéterminé	non
28	Ile aux Hérons	BiFj-15	5,0 km	Sylvicole moy. et sup.	non
29	Ile aux Hérons	BiFj-14	5,0 km	Sylvicole moyen	non
30	Ile aux Chèvres	BiFj-16	4,9 km	Sylvicole moyen	non

**Tableau 31 : Sites archéologiques préhistoriques situés à moins de 5 km autour de la zone d'étude (suite)**

	Nom du site	Code d'identification	Distance de l'aire d'étude	Identité culturelle préhistorique	Présence amérindienne historique
31	Ile aux Chèvres	BiFj-17	4,9 km	Sylvicole moyen	non
32	Ile aux Chèvres	BiFj-24	4,8 km	Sylvicole moyen	non
33	Ile aux Chèvres	BiFj-19	4,7 km	Sylvicole moyen	non
34	Ile aux Chèvres	BiFj-23	4,7 km	Sylvicole moyen	non
35	Ile aux Chèvres	BiFj-21	4,6 km	Sylvicole moyen	non
36	Ile aux Chèvres	BiFj-22	4,6 km	Sylvicole moyen	non
37	Rapides de Lachine	BiFj-3	4,9 km	indéterminé	non
38	Maison LeBer-LeMoynes	BiFk-6	2,1 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
39	Kahnawake	sans code	3,5 km	Sylvicole supérieur	oui

Source : Ethnoscop, 2008

**Tableau 32 : Description des zones à potentiel archéologique préhistorique**

Identification de la zone	Localisation	Superficie
P1	À l'ouest du quartier Saint-Henri, au pied du talus où se situait jadis le ruisseau Glen.	± 85 000 m <sup>2</sup>
P2	Tronçon de la bretelle du boulevard Angrignon située au sud-ouest de la cour de triage Turcot	± 8 000 m <sup>2</sup>
P3	Quadrilatère formé par les rues Saint-Patrick, Cabot, Hadley, Roberval et l'avenue de l'Église (plan 31)	± 161 000 m <sup>2</sup>

Source : Ethnoscop, 2008.

#### 6.3.5.5.4 Potentiel archéologique historique

Selon le registre de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) et le répertoire de Parcs Canada, quatre (4) sites archéologiques historiques sont actuellement connus dans la zone d'étude archéologique (voir le tableau 33).

**Tableau 33 : Sites archéologiques historiques dans la zone d'étude**

Nom du site	Code Borden	Emplacement	Thème
Rue Angers et Gladstone	BiFj-029	Arrondissement du Sud-Ouest	Activité résidentielle
Rue Eadie	BiFj-028	Arrondissement du Sud-Ouest	Activité résidentielle
Canal de Lachine	614G	Arrondissement du Sud-Ouest	Activité industrielle
Usine Shawinigan Steel & Mill Supplies Inc.	BiFj-033	Arrondissement de LaSalle - Rue Saint-Patrick	Activité agricole 19 <sup>e</sup>

Source : Ethnoscop, 2008.

L'examen des données archéologiques dans la zone d'étude et en périphérie de celle-ci, et l'examen de la documentation historique et de la cartographie ancienne a permis d'identifier sept secteurs à potentiel archéologique historique (ces secteurs sont localisés sur le plan 4 à l'annexe B) :

- H1 Autoroute Ville-Marie (A-720)
- H2 Saint-Henri-des-Tanneries
- H3 Cour Turcot
- H4 Échangeur Turcot
- H5 Canal de Lachine
- H6 Village de Côte-Saint-Paul
- H7 Boulevard Angrignon

Mentionnons aussi que la prise d'eau du canal de l'Aqueduc, initialement située entre la 63<sup>e</sup> et la 65<sup>e</sup> Avenue et déplacée par la suite à la hauteur de la 75<sup>e</sup> Avenue, constitue un secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel, qui correspond au site archéologique BiFj-74 (Ville de Montréal, 2004b).

Les résultats de l'analyse et les recommandations quant à l'expertise technique à réaliser sont présentés dans le tableau 34.



**Tableau 34 : Description des zones à potentiel archéologique**

Secteur	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique
H1	H1-1	Sous l'autoroute Ville-Marie (A-720), à l'extrémité nord-ouest de la rue Renoir.	3 769,24 m <sup>2</sup>	La zone H1-1 témoignerait d'une occupation de type agricole, attestée par la présence de bâtiments de formes variées sur l'ancien lot 1632.
	H1-2	Sous l'autoroute Ville-Marie (A-720), du côté nord du chemin Glen.	3 769,78 m <sup>2</sup>	La zone H1-2 pourrait documenter les activités d'une briqueterie qui occupait le lot 1634 vers 1870, et qui est perceptible sur un plan de H. S. Sitwell.
H2	H2-1	La presque totalité de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Saint-Rémi et de Courcelle dans l'axe de la rue Saint-Jacques.	25 537,02 m <sup>2</sup>	Plusieurs vestiges archéologiques associés à la présence des tanneries peuvent être présents dans cette zone. La zone H2-1 comprend la presque totalité de la superficie occupée de part et d'autre, par l'axe de l'actuelle rue Saint-Jacques, jusqu'à son intersection avec l'autoroute Ville-Marie (A-720).
H3	H3-1	Au nord des bretelles d'accès à l'autoroute Décarie (A-15) et à l'est de la rue Pullman.	34 245,67 m <sup>2</sup>	La zone H3-1 correspond à l'emplacement de la rotonde Turcot.
	H3-2	Entre l'autoroute Ville-Marie et les voies ferrées, du côté sud de la rue Saint-Rémi.	10 027,47 m <sup>2</sup>	La zone H3-2 identifie l'espace non perturbé du parc Thornton, et tout particulièrement deux bâtiments, dont la position diverge selon les plans anciens.
H4	H4-1	Du côté ouest de l'intersection formée par le canal de Lachine et le chemin de la Côte-Saint-Paul.	10 538,00 m <sup>2</sup>	Une seule zone à potentiel archéologique, H4-1 a été délimitée dans le secteur H4. Elle comprend la totalité des bâtiments représentés sur le lot 3600, entre la fin du XIX <sup>e</sup> siècle et le début du XX <sup>e</sup> siècle. Deux phases distinctes d'occupation, associées à des activités agricoles, semblent s'être succédé à cet endroit.
H5	H5-1	De part et d'autre du canal de Lachine dans les limites de l'emprise du MTQ.	3 901,96 m <sup>2</sup>	La zone à potentiel archéologique H5-1 a été délimitée dans le secteur H5. Dans cette section du canal de Lachine, la propriété de Parcs Canada est constituée du canal lui-même et de deux bandes de terrain étroites situées de chaque côté. Les résultats de plusieurs interventions archéologiques ont démontré le fort potentiel archéologique de ce lieu patrimonial d'importance nationale.

Tableau 34 : Description des zones à potentiel archéologique (suite)

Secteur	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique
H6	H6-1	Quadrilatère formé par les rues Saint-Patrick, Cabot, Hadley, Roberval et l'avenue de l'Église.	18 085,09 m <sup>2</sup>	<p>La zone H6-1 pourrait avoir été occupée bien avant l'implantation du village de Côte-Saint-Paul, du moins avant l'aménagement du secteur industriel autour du canal d'amenée dans les années 1850. La partie sud-ouest de la zone correspond en effet à l'extrémité ouest d'une terre qui faisait sans doute front à l'ancien chemin de la Côte-Saint-Paul, avant la construction du canal de Lachine. Sur le plan de H. S. Sitwell, vers 1870, on remarque la présence de bâtiments dont la configuration rappelle celle d'un établissement agricole. Les deux principaux bâtiments sont toujours présents sur le lot 3599 en 1879, alors qu'il appartient à un dénommé William Brodie, ainsi qu'en 1890. Le bâtiment situé à l'angle sud-ouest de l'intersection des rues de l'Église et Saint-Patrick disparaît au début du XX<sup>e</sup> siècle, lors de l'aménagement des premières voies ferrées. La multiplication des voies ferrées à cet endroit, entre 1907 et 1940, entraîne également la disparition de l'autre bâtiment. La présence du chemin de fer et le fait que ce terrain soit demeuré en bonne partie vacant depuis la construction de l'autoroute 15 suggère la présence de vestiges associés à l'occupation la plus ancienne du secteur.</p> <p>Dans la partie nord-est de la zone H6-1, l'ouverture de la rue Roberval (Maisonneuve) à l'ouest de la rue Hadley, vers 1875, a contribué à la densification du bâti à vocation résidentielle. Du côté sud de la rue Cabot (Dufferin) ainsi que sur la rue Saint-Patrick, les bâtiments résidentiels ont toutefois été remplacés par des bâtiments commerciaux et industriels à partir du tout début du XX<sup>e</sup> siècle. L'édifice illustré à l'angle sud-est de l'intersection des rues Cabot et Hadley, vers 1935 est encore présent aujourd'hui, alors que les maisons en rangée du côté sud de la rue Roberval, encore en place en 1954, ont sans doute été démolies lors de la construction de l'autoroute 15.</p>
	H6-2	Quadrilatère formé par les rues Cabot, Eadie, Roberval et Hadley.	17 975,46 m <sup>2</sup>	<p>La zone H6-2, située dans le quadrilatère formé par les rues Cabot, Eadie, Roberval et Hadley, conserve son caractère essentiellement résidentiel jusqu'à l'aménagement de voies ferrées dans sa partie centrale au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Une école est construite sur la rue Roberval (lot 3552) dès le début de l'implantation du quartier ouvrier. La présence des voies ferrées a progressivement éliminé le bâti du côté nord de la rue Roberval et, plus tard, du côté sud de la rue Cabot. Du côté sud de la rue Roberval, les maisons en rangée encore présentes en 1954 mais ont sans doute fait place à l'autoroute 15. La partie nord de la zone H6-2 est aujourd'hui occupée par des bâtiments commerciaux.</p>

**Tableau 34 : Description des zones à potentiel archéologique (suite)**

Secteur	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique
H6	H6-3	Quadrilatère formé par la rue Cabot, la limite ouest de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi, la rue Roberval et la rue Eadie.	14 823,29 m <sup>2</sup>	La zone H6-3 correspond à l'actuel quadrilatère formé par la rue Cabot, la limite ouest de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi, la rue Roberval et la rue Eadie. Le site archéologique BiFj-28 est inclus dans la partie ouest de cette zone. Cette zone se développe très lentement au cours du XIX <sup>e</sup> siècle et sera occupée presque essentiellement par des bâtiments en bois à caractère résidentiel. Sa densité d'occupation maximale semble être atteinte au tout début du XX <sup>e</sup> siècle, après quoi sa moitié est se transformera en secteur industriel ou commercial vers le milieu du siècle. Au cours de la même période, le côté nord de l'îlot est occupé par des voies ferrées. Les habitations de la partie sud-ouest semblent avoir persisté jusqu'à l'aménagement dans les années 1960 de l'autoroute 15, qui couvre la moitié sud. La partie nord de la zone H6-3 est présentement occupée par un écocentre.
	H6-4	Quadrilatère formé par les rues Cabot, Angers, la limite est de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi et la rue Roberval.	14 425,47 m <sup>2</sup>	La zone H6-4 est située dans le quadrilatère formé par les rues Cabot, Angers, Roberval et la limite est de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi. L'examen de la cartographie ancienne permet de constater qu'aucun bâtiment ne semble avoir été présent sur cet îlot avant le début du XX <sup>e</sup> siècle. À cette époque, le côté nord de la zone est occupé par la gare de chemin de fer de Côte-Saint-Paul. Quelques édifices plus imposants sont présents au sud-est et au sud-ouest au cours du XX <sup>e</sup> siècle mais seront démolis lors de la construction de l'autoroute 15. La totalité de la zone H6-4 est occupée par un centre de service local du ministère des Transports du Québec.
	H6-5	Quadrilatère formé par les rues Cabot, York, Roberval et Angers.	10 294,88 m <sup>2</sup>	La zone H6-5 est située dans le quadrilatère formé par les rues Cabot, York, Roberval et Angers et fut occupée par un seul bâtiment au cours du XIX <sup>e</sup> siècle. Il s'agit probablement du même bâtiment qui se trouve à l'angle sud-ouest de l'îlot sur le plan de Goad de 1907. Le bâti, au cours du XX <sup>e</sup> siècle est principalement concentré dans la partie est et sera démolit lors de l'aménagement de l'autoroute 15.
	H6-6	Quadrilatère formé par la rue Gladstone, la voie ferrée du CN la rue Cabot et la rue Angers.	12 958,41 m <sup>2</sup>	La zone H6-6 est située dans le quadrilatère formé par la rue Gladstone, la voie ferrée du Canadien National, la rue Cabot et la rue Angers. Un premier cadre bâti résidentiel prend place du côté nord vers 1870. Un site archéologique, BiFj-27, est présent à l'angle nord-ouest de la zone. Ce bâti semble persister jusqu'au milieu du XX <sup>e</sup> siècle, alors que le côté sud de l'îlot est occupé par un imposant complexe industriel. Le quadrilatère est aujourd'hui occupé par des édifices commerciaux.
	H6-7	En bordure ouest du canal de l'Aqueduc dans l'emprise de l'autoroute 15.	12 039,62 m <sup>2</sup>	La zone H6-7 suit l'emplacement du canal de l'Aqueduc, qui fut inauguré en 1856 et dont les murs de support et le tracé ont subi quelques modifications au fil des ans. Cette structure a fait l'objet de peu d'attention et il mériterait une recherche historique plus approfondie.
H7	H7-1	Dans l'emprise du boulevard Angrignon au sud du canal de Lachine.	1 697,46 m <sup>2</sup>	La zone H7-1 correspond à l'emplacement du site BiFj-33, mis au jour lors des travaux de construction du pont en 1991. Elle couvre le bas du talus de la terrasse sur laquelle la zone à potentiel préhistorique P2 est circonscrite.

### **6.3.5.6 Patrimoine historique et culturel**

La *Politique du patrimoine* de la Ville de Montréal (mai 2005) répertorie quelques propriétés patrimoniales municipales, dont les ouvrages de services publics, tel le canal de l'Aqueduc (Ville de Montréal, 2005). De plus, cette politique précise trois types de patrimoine, soit le patrimoine naturel, le patrimoine culturel matériel ainsi que le patrimoine culturel immatériel. Plus précisément, le patrimoine culturel matériel fait référence aux patrimoines bâti, archéologique, paysager, mobilier, archivistique ainsi qu'à l'art public. Pour le patrimoine bâti, archéologique et paysager, la ville souhaite favoriser l'émergence de projets qui permettront l'occupation, la conservation et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux vacants, l'intégration de la dimension patrimoniale dans les projets de transactions immobilières de la ville ou de ses sociétés paramunicipales ainsi que la conservation et la mise en valeur des ouvrages d'art et de génie (Ville de Montréal, 2005). Finalement, en ce qui concerne la conservation et la mise en valeur du patrimoine paysager de Montréal, la ville entend assurer la pérennité des lieux et ensembles paysagers présentant une valeur patrimoniale. Plus précisément, elle favorise entre autres l'élaboration de stratégies de conservation, d'aménagement, de mise en valeur et de gestion intégrée visant à minimiser les impacts négatifs de la fréquentation croissante reliés à l'usage ou dus à l'évolution des besoins et au développement urbain.

Dans la zone d'étude, la Ville de Montréal a déterminé différents sites du patrimoine, dont un site du patrimoine existant, ainsi que trois sites du patrimoine potentiels. Plus précisément, le site du patrimoine existant est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest et fait référence à la Côte Saint-Paul. Le premier site du patrimoine potentiel concerne le canal de Lachine, situé principalement dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Le second fait référence au square Georges-Étienne-Cartier, dans l'arrondissement du Sud-Ouest et le troisième au square Saint-Henri, également situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest (Ville de Montréal, 2007j).

Il importe de mentionner que la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal a réalisé au cours de 2003 et 2004 une étude portant sur l'évaluation du patrimoine urbain pour chacun des 27 arrondissements alors existants. Le tableau 35 présente le cadre bâti d'intérêt patrimonial, établi à partir de cette documentation, notamment les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle et intéressante ainsi que les ensembles urbains et industriels d'intérêt, situés à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude du présent projet.

**Tableau 35 : Cadre bâti d'intérêt patrimonial dans la zone d'étude**

Arrondissement ou ville	Secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle et intéressante	Ensembles urbains et industriels d'intérêt
Sud-Ouest	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canal de Lachine;</li> <li>- Place Saint-Henri;</li> <li>- Square Sir-George-Étienne-Cartier;</li> <li>- Saint-Ambroise;</li> <li>- Aqueduc;</li> <li>- Site du patrimoine de Côte-Saint-Paul;</li> <li>- Notre-Dame Ouest (Marché Atwater);</li> <li>- Village Saint-Augustin;</li> <li>- Saint-Jacques;</li> <li>- Sainte-Marguerite;</li> <li>- De Courcelle;</li> <li>- Parc Saint-Paul.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canal de Lachine</li> </ul>
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Côte-Saint-Antoine et de Vendôme;</li> <li>- Sherbrooke Ouest;</li> <li>- Vendôme;</li> <li>- Voisinage Sud-Est.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Benny Farm (Notre-Dame-de-Grâce)</li> </ul>
Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canal de Lachine</li> </ul>	n/a
LaSalle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canal de Lachine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industries du canal de Lachine Ouest (Peacock Brother)</li> <li>- Industries du canal de Lachine Est</li> </ul>
Verdun	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De l'Aqueduc;</li> </ul>	n/a
Montréal-Ouest	n/a	n/a
Westmount	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Somerville;</li> <li>- Avenue Grosvenor;</li> <li>- Lansdowne et Roslyn, au sud de Sherbrooke;</li> <li>- Les abords de Place de Blenheim;</li> <li>- De Maisonneuve, autour du parc Westmount;</li> <li>- Hallowell-Weredale;</li> <li>- Autour de Place Park;</li> <li>- La cour Glen;</li> <li>- Autour du Westmount High School;</li> <li>- Les alentours de la cour Glen.</li> </ul>	n/a

Sources : Ville de Montréal, 2005b; Ville de Montréal, 2005d; Ville de Montréal, 2005e; Ville de Montréal, 2005f; Ville de Montréal, 2005g; Ville de Montréal, 2005c; Ville de Montréal, 2005h

À l'intérieur de la zone d'étude, on note la présence de deux anciens noyaux villageois sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest. Le premier village, Saint-Henri-des-Tanneries, est situé à l'est de la rue Saint-Rémi. Datant du début du XVIIIe siècle, ce village constitue l'un des premiers villages développés dans l'ouest de Montréal. Le second ancien village, soit le village Sainte-Marguerite, correspondant notamment à l'espace compris entre les rues Saint-Philippe, Sainte-Marguerite, Sainte-Émilie, Sainte-Philomène et Tourville. On note également la présence d'un bâtiment d'intérêt patrimonial, soit le bâtiment industriel de la Liquid Carbonic Canada Corp., situé au 2110-2120, rue Cabot.



Dans la partie de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce incluse dans la zone d'étude, seule la cour Glen est également considérée comme un élément patrimonial.

Dans l'arrondissement de LaSalle, les industries du canal de Lachine Est constituent un ensemble industriel d'intérêt (Ville de Montréal, 2004b). Situé à l'est du boulevard Angrignon le long de la rue Saint-Patrick, ce secteur comprend, entre autres, la firme Monsanto qui est spécialisée dans la fabrication de produits synthétiques.

Dans le cadre de l'évaluation du patrimoine urbain réalisée en 2004 dans l'arrondissement de LaSalle, le pylône de ligne de transport électrique situé à l'intersection de la rue Saint-Patrick et de l'avenue Dollard a été identifié comme un élément à caractère patrimonial (Ville de Montréal, 2004e). Par ailleurs, il est intéressant de mentionner que le paysage entre le pont des Trinitaires et la rue Irwin constitue un paysage d'intérêt patrimonial. Au sein de ce secteur, on note la présence du convoyeur LaSalle-Coke ainsi que les silos de Ciment Saint-Laurent (Dessau-Soprin, 2007r). De plus, le temple sikh Gurdwara Nanak Darbar, situé au 7801 rue Cordner, est aussi considéré comme un lieu à d'intérêt patrimonial au coeur de l'arrondissement de LaSalle en vertu de son architecture unique, contrastante dans le paysage avoisinant, et révélatrice d'une architecture montréalaise de plus en plus plurielle quant aux styles (Laperrière, 2003).

Sur le territoire de la Ville de Westmount, l'ancienne gare de train du CP (gare de Westmount) située au 4848, rue Sainte-Catherine Ouest, est depuis 1994 désignée gare ferroviaire patrimoniale (Commission des lieux et monuments historiques du Canada, nd). Le Westmount Square, du célèbre architecte Mies van der Rohe, situé rue Sainte-Catherine Ouest entre les rues Greene et Wood, est aussi reconnu comme un lieu d'intérêt historique (Laperrière, 2003).

Finalement, dans la Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015, l'aménagement et l'urbanisme sont considérés comme des outils essentiels de valorisation de la culture (Ville de Montréal, 2005j). Ainsi, la ville entend intégrer dans l'ensemble de ses interventions la préoccupation d'harmonie, de recherche de qualité, de valorisation des arts, de la culture et du patrimoine afin de maximiser la qualité culturelle du cadre de vie des citoyens. Plus concrètement, la Ville souhaite notamment faire appel à des designers et artistes dès la conception de projets, en vue d'assurer leur intégration harmonieuse dans le milieu d'accueil.

#### **6.3.5.6.1 Lieu historique national du Canal-de-Lachine**

Déclaré d'importance historique nationale depuis 1929, le canal de Lachine fut transféré à Parcs Canada par le ministère des Travaux publics en 1978. Le territoire occupé par ce lieu historique national dépasse les limites du parc du canal de Lachine.

Le canal de Lachine et plus particulièrement les ouvrages de génie tels que la voie navigable, les berges originelles, les murs, les écluses, les déversoirs, les bassins, les îlots, les jetées, les bollards, le chemin de halage, les lampadaires d'époque constituent aussi des ressources du patrimoine bâti et archéologique (Parcs Canada, 2004). De plus, les prises et les retours d'eau, les ponts routiers et ferroviaires ainsi que les bâtiments de service et d'entretien, notamment les ateliers du canal de Lachine situés sur la rue Mill, représentent des témoins historiques à préserver. Le tableau 36 présente l'inventaire des ressources culturelles dans le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine.

Il importe de noter que la collection archéologique relative aux phases d'aménagement et de fonctionnement du canal de Lachine comprend notamment des éléments de mécanismes de portes d'écluse, des outils, des pièces de mobilier et de machinerie. Tel que mentionné dans son plan directeur, Parcs Canada entend assurer la protection et la mise en valeur des ressources du patrimoine bâti et archéologique, plus précisément celles de niveau 2, soit les écluses, les déversoirs, les murs des radiers, les vestiges archéologiques associés aux écluses, les bassins latéraux, le vestige du chemin de halage, les bollards et les lampadaires d'époque (Parcs Canada, 2004). Prendre note que l'écluse de Côte-Saint-Paul et plus particulièrement l'écluse n° 4 de 1885, a été restaurée en 1999-2001, tout comme son déversoir (Parcs Canada, 2001).

Située sur la rive sud du canal de Lachine, dans l'arrondissement de LaSalle, la grue de LaSalle-Coke représente un témoin de l'activité de transbordement lorsque le canal était utilisé comme voie maritime commerciale (Parcs Canada, 2004). Parcs Canada souhaiterait procéder à la réfection de la grue LaSalle-Coke, et entend aménager un accès public afin d'améliorer l'accès au canal de Lachine. Érigée en 1928, la tour Lasalle-Coke était utilisée pour le chargement des navires (Ville de Montréal, 2004b). Actuellement, cette grue est clôturée, et on note l'absence de plaques ou d'écriteaux permettant d'identifier ladite structure.



**Grue LaSalle-Coke, située entre la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine**



**Grue LaSalle-Coke, située entre la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine**

**Tableau 36 : Ressources culturelles présentes dans le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine**

Numéro de référence d'après l'énoncé d'intégrité commémorative	Nom	Emplacement
11	Murs du canal	De part et d'autre du canal
13	Écluse 4 nord (écluses 4)	Écluse de la Côte-Saint-Paul
13a	Écluse 4 sud construite en 1843-1848	Écluse de la Côte-Saint-Paul
14	Écluses en escalier du canal de 1825	Du côté sud du canal et sous la rue Saint-Patrick
15	Centrale hydro-électrique construite en 1902	Enfouie en partie sous la rue Saint-Patrick actuelle
16	Canal d'amenée ( <i>head race</i> ) complété en 1857	Au sud de la rue Saint-Patrick
41a	Le Dominion Plant de la Canadian Car and Foundry	Au nord de la rue de la Berge du Canal
41b	Le Turcot Plant de la Canadian Car and Foundry	Entre la cour de triage Turcot et le canal de Lachine
42	Usine de la Jos Robb Co. Ltd	À l'est des bâtiments du Turcot Plant
43	Édifice de la Montreal Light, Heat and Power construit en 1911	À proximité du pont de la Côte-Saint-Paul, à l'est de la Jos Robb
44	Complexe industriel Nutrite	Au sud de la rue Saint-Patrick et à l'ouest de la rue Irwin
45	Complexe de la Sidbec-Dosco fondé en 1905 (70 bâtiments)	À l'est de la Nutrite
46	Complexe industriel Mount Royal Spinning Wool Co. Ltd établi en 1908 (10 bâtiments)	À proximité du pont de la Côte-Saint-Paul et de l'échangeur Turcot
47	Petit complexe de la Standard Chemical Co. of Toronto	Secteur Saint-Henri, à proximité du pont de Côte-Saint-Paul
48	Canada Malting Co. Ltd	À l'est du complexe de la Standard Chemical Co. of Toronto, au sud de la rue Saint-Ambroise
50	Hodgson Iron and Tube de la Steel Co. of Canada	Au sud de la rue Saint-Ambroise et à l'ouest de la rue Saint-Ferdinand
51	Le complexe de la Merchants Manufacturing	À l'est de la rue Saint-Ferdinand et au sud de la rue Saint-Ambroise
52	Le petit complexe Colgate and Co. Ltd (la Dominion Cartridge)	Au sud de la rue Saint-Ambroise à l'ouest de la rue Turgeon
54	Frothingham et Workman	Entre les rues Saint-Patrick et Hadley, à l'ouest de la rue Gilmore, à la hauteur des écluses de Côte-Saint-Paul
55	Liquid Carbonic Canadian Corporation (cinq bâtiments)	Entre la rue Cabot et l'autoroute 15, au nord de la rue Hadley

**Tableau 36 : Ressources culturelles présentes dans le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine (suite)**

Numéro de référence d'après l'énoncé d'intégrité commémorative	Nom	Emplacement
56	La Clark Bell Factory	Au sud de la rue Saint-Patrick, à l'est de la rue Gilmore
57	Le site du complexe de la Canadian Power Boat	Au sud de la rue Saint-Patrick, à l'est de la rue Angers
59	La Congoleum Canada Ltd	Au sud de la rue Saint-Patrick, à l'est de la Congoleum Canada Ltd
60	Le complexe de Sun Oil	Au sud de la rue Saint-Patrick
61	Le complexe industriel Essotech	Au sud de la rue Saint-Patrick, à l'ouest de la voie ferrée du CN
87	Grue de LaSalle-Coke	À proximité de la passerelle de la Grue, au nord de la rue Saint-Patrick
99	Pont de Côte-Saint-Paul construit en 1904	À l'ouest de l'autoroute 15
108	Pylônes électriques (trois types)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- À l'est du pont Lafleur, du côté nord du canal dans le secteur Ville-Saint-Pierre</li> <li>- Entre les rues Atwater et Angers dans le secteur Saint-Henri-Côte-Saint-Paul</li> <li>- À proximité de l'ancien complexe de la Simmons sur la rive nord du canal dans le secteur Saint-Henri-Côte-Saint-Paul</li> </ul>

Source : Parcs Canada, 1997.

### 6.3.5.7 Extraction

Aucune zone d'extraction ou carrière n'est répertoriée dans la zone d'étude. Toutefois, on note la présence d'une cimenterie à l'intérieur de la zone d'étude, soit la cimenterie Saint-Laurent. Cette cimenterie est située sur la rue Saint-Patrick, à l'ouest de la rue Irwin dans l'arrondissement de LaSalle.

### 6.3.5.8 Infrastructures de transport

L'ensemble des infrastructures de transport de la zone d'étude est présenté sur la carte d'inventaire des milieux humain, physique et biologique présentée à l'annexe A.



#### **6.3.5.8.1 Réseau routier**

Un nombre important d'infrastructures routières est présent au sein de la zone d'étude. Dans l'axe est-ouest, on trouve principalement les autoroutes 20 et 720, la route 138, le boulevard de Maisonneuve Ouest ainsi que la rue Notre-Dame Ouest. Depuis 2006, l'autoroute 20 entre Rivière-Beaudette et l'échangeur Turcot porte le nom d'autoroute du Souvenir (Ministère des Transports, 2006a). Dans l'axe nord-sud, on trouve principalement l'autoroute 15 ainsi que les boulevards Décarie et Angrignon. Quatre échangeurs sont également présents, soit les échangeurs Montréal-Ouest, Angrignon, Turcot et De La Vérendrye.

Dans la zone d'étude, on note la présence de quatre importants boulevards : soit le boulevard de Maisonneuve Ouest, au nord de la zone d'étude; le boulevard Angrignon, d'orientation nord-sud, dans les arrondissements de LaSalle et Lachine et traversant le canal de Lachine ainsi que l'autoroute 20; le boulevard Monk dans l'arrondissement du Sud-Ouest et traversant le canal de Lachine pour prendre fin à la rue Notre-Dame; ainsi que le boulevard Décarie, situé entre l'autoroute 15 et la cour Glen. D'orientation nord-sud, l'avenue Atwater correspond à la limite est de la zone d'étude, et l'avenue Dollard, également d'orientation nord-sud, correspond à la limite ouest de la zone d'étude. De nombreuses autres routes traversent d'est en ouest la zone d'étude, soit la rue Saint-Jacques, au nord de la falaise Saint-Jacques, la rue Notre-Dame Ouest, située tout juste au sud de l'autoroute 20, la rue Saint-Patrick, longeant le canal de Lachine sur sa rive sud ainsi que la rue Jolicoeur, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. La rue de Courcelle traverse quant à elle la zone d'étude du nord au sud, passant au-dessus des voies ferrées du CN, et la rue Saint-Rémi traverse le canal de Lachine à l'est de l'autoroute 15.

#### **6.3.5.8.2 Réseau ferroviaire**

Une voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) traverse d'est en ouest la zone d'étude, à proximité du boulevard de Maisonneuve Ouest. Une seconde voie ferrée du CP traverse également la zone d'étude d'est en ouest, plus précisément au sud du canal de Lachine et à proximité de la rue Saint-Patrick. On note un embranchement à partir de cette voie ferrée vers le sud, à l'est du Carrefour Angrignon. Quant à elles, les voies ferrées du Canadien National (CN) traversent d'est en ouest la zone d'étude et sont principalement situées au nord de l'autoroute 20. Prendre note que ces voies ferrées constituent le corridor principal du CN. On note aussi la présence d'embranchements à l'est et à l'ouest à partir du corridor principal, pour desservir les industries. À l'extrême est de la zone d'étude, les voies ferrées du CN bifurquent vers le sud en surplombant le canal de Lachine.

Les marchandises transportées par les trains du CP sont des produits agricoles et du charbon (46 %), du trafic intermodal et des produits automobiles (23 %) ainsi que des produits à base de ressources naturelles (31 %) (Canadien Pacifique, 2001). Le poids moyen des trains est de 5 533 tonnes.

Pour sa part, le Canadien National, division de l'Est du Canada, transporte principalement des produits automobiles, des envois intermodaux, de métaux ferreux et non ferreux, des produits pétroliers et chimiques ainsi que des produits forestiers (Canadien National, 2007).

Plusieurs trains de banlieue transitent aussi dans la zone d'étude et sont sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Des cinq (5) lignes de trains de banlieue présentes et convergeant vers le centre-ville, trois (3) lignes traversent la zone d'étude, soit :

- Montréal-Dorion-Rigaud;
- Montréal-Delton-Candiac;
- Montréal-Blainville-Saint-Jérôme.

Le tableau 37 présente l'achalandage annuel en 2004 pour les trois (3) lignes de trains de banlieue situées dans la zone d'étude. On y précise également l'opérateur et la longueur en km.

**Tableau 37 : Caractéristiques des trois (3) lignes de train de banlieue dans la zone d'étude**

Ligne Montréal -	Dorion-Rigaud	Blainville– Saint-Jérôme	Delton-Candiac
<b>Opérateur</b>	CFCP	CFCP	CFCP
<b>Longueur (km)</b>	64,4	62,8	25,6
<b>Matériel roulant</b>	Diesel	Diesel	Diesel
<b>Départs</b>	12 départs en direction de Montréal à partir de Vaudreuil 13 départs en direction de Vaudreuil	11 départs en direction de Montréal 11 départs en direction de Blainville	4 départs en direction de Montréal 4 retours en direction de Delton-Candiac
<b>Pointe du matin</b>	6 680	4 370	1 110
<b>Pointe du soir</b>	6 130	3 690	1 000
<b>Jour moyen</b>	13 510	8 520	2 100
<b>Mensuel</b>	290 790	180 910	44 650
<b>Achalandage annuel 2004</b>	3 074 200	1 982 400	471 100

Note : Moyenne de septembre à décembre 2004 pour pointe du matin, pointe du soir, jour moyen et mensuel.

Source : AMT, 2005

Sur la base de ces données de 2004, on constate qu'environ 39 % des déplacements effectués dans les trains de banlieue convergeant vers le centre-ville transitent dans la zone d'étude.

Une seule gare a été recensée dans la zone d'étude. Il s'agit de la gare Vendôme dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Plus précisément, la gare Vendôme est située au 5160, boulevard de Maisonneuve Ouest. Juste à l'extérieur de la zone d'étude, on note la présence de la gare Montréal-Ouest située au 7499, avenue Harley (AMT, 2007).

### **6.3.5.8.3 Métro**

Deux lignes de métro sont présentes à l'intérieur de la zone d'étude, soit la ligne Montmorency-Côte-Vertu (ligne orange) ainsi que la ligne Angrignon-Honoré-Beaugrand (ligne verte). On trouve trois (3) stations de métro, soit Vendôme, Lionel-Groulx et Place-Saint-Henri. La station Vendôme est située dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, alors que les stations Lionel-Groulx et Place-Saint-Henri sont situées dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

À partir de la station de métro Vendôme, il y a correspondance avec les trains de banlieue suivants : ligne Montréal-Blainville, ligne Montréal-Delson et ligne Montréal-Dorion-Rigaud. De plus, cette station permet la correspondance avec les circuits d'autobus suivants :

- 17 Décarie;
- 37 Jolicoeur;
- 90 Saint-Jacques;
- 102 Somerled;
- 104 Cavendish;
- 105 Sherbrooke;
- 124 Victoria;
- 371 Décarie (service de nuit).

L'édicule est situé au 5160, boulevard de Maisonneuve Ouest.

La station de métro Place-Saint-Henri, dont l'édicule est situé au 555, rue Saint-Ferdinand, permet la correspondance avec les circuits d'autobus suivants :

- 17 Décarie;
- 36 Monk;
- 78 Laurendeau;
- 191 Broadway-Provost;
- 371 Décarie (service de nuit).

La station de métro Lionel-Groulx permet la correspondance avec les circuits d'autobus suivants :

- 78 Laurendeau;
- 108 Bannantyne;
- 173 Métrobus Victoria;
- 190 Métrobus Lachine;

- 191 Broadway-Provost;
- 211 Sainte-Anne-de-Bellevue;
- 221 Métrobus Lionel-Groulx;
- 350 Verdun-LaSalle (service de nuit);
- 371 Décarie (service de nuit).

L'édicule est situé au 620, avenue Atwater.

#### **6.3.5.8.4 Lignes d'autobus**

Dans le cadre de son plan de transport, la Ville de Montréal a établi son réseau prioritaire et services rapides par bus (SRB). À l'intérieur de la zone d'étude, les infrastructures routières suivantes sont considérées comme des axes d'autobus avec des mesures prioritaires :

- L'autoroute 20;
- Le boulevard Cavendish;
- La rue Saint-Jacques;
- Le boulevard Newman.

Source : Ville de Montréal, 2007s

Plusieurs circuits d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) sont présents à l'intérieur de la zone d'étude. Les principales artères desservies sont les suivantes :

- L'autoroute 20 (circuits 211 et 221);
- L'avenue Dollard (circuits 116-123);
- Le boulevard Newman (circuits 106 (506)-37);
- Le boulevard Angrignon (circuit 109);
- La rue Cordner (circuits 109-195);
- La rue Notre-Dame Ouest (circuits 191-36);
- La rue Saint-Jacques (circuit 90);
- Le chemin Upper Lachine (circuits 90-104);
- Le boulevard Décarie (circuits 102-105);
- La rue Saint-Rémi (circuits 37-78);
- La rue Laurendeau (circuit 78);
- Le boulevard Monk (circuit 36);
- La rue Jolicoeur (circuit 37);
- L'avenue Atwater (circuits 78-108);
- La rue Sainte-Catherine Ouest (circuits 63-90).

Dans l'arrondissement de Verdun, un seul circuit d'autobus de la STM transite dans la zone d'étude, soit le circuit 108. Entre autres, ce circuit longe les rues Atwater, Joseph, Dupuis et Bannantyne (Arrondissement de Verdun, 2006).

Par ailleurs, on note la présence du Centre de transport LaSalle de la Société de transport de Montréal (STM), dans l'arrondissement de LaSalle, plus précisément au 7770, rue Saint-Patrick. Plusieurs mouvements sont enregistrés à ce centre de transport qui sert à l'entretien de 238 autobus, dont 17 circuits d'autobus desservent la zone d'étude (Ministère des Transports du Québec, 2004). Tel qu'estimé par la STM, 74 % des 238 autobus qui partent du centre de transport en période de pointe matinale doivent parcourir quelques kilomètres sur l'autoroute 20 afin de rejoindre leur bout de ligne.

Finalement, dans le cadre du Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2006-2007-2008, l'AMT souhaite améliorer le transport collectif ainsi que le covoiturage par la mise en place de nouveaux corridors de l'autoroute 15, de l'autoroute 13, de l'autoroute 19, de l'autoroute 20 et de l'autoroute 40 (AMT, 2005). Entre autres, des voies réservées aux autobus et au covoiturage ainsi que des stationnements incitatifs sont envisagés.

### **6.3.5.9 Utilités publiques**

#### **6.3.5.9.1 Réseau électrique**

Le long du canal de l'Aqueduc, on trouve deux lignes aériennes, d'une tension de 315 kV et de 120 kV. On note également la présence d'une ligne souterraine de 120 kV à proximité du canal de l'Aqueduc. Le long du canal de Lachine, on trouve une ligne aérienne d'une tension de 69 kV. D'après le plan d'urbanisme de Montréal, cette dernière serait hors tension (Ville de Montréal, sans date-q).

Au sein de la zone d'étude, plus précisément dans l'arrondissement de Verdun, on trouve un seul poste électrique, soit le poste Atwater. Appartenant à Hydro-Québec, ce poste est situé à l'est de l'avenue Atwater à proximité de la rue Henri-Duhamel.

À noter que sur le territoire de la ville de Westmount, Hydro Westmount est l'entité responsable de la gestion et de l'entretien du réseau de distribution d'électricité, tandis que partout ailleurs dans la zone d'étude, c'est Hydro-Québec qui est responsable du réseau électrique (Ville de Westmount, sans date-c).

#### **6.3.5.9.2 Réseau de gaz**

Aucun gazoduc ou oléoduc n'est répertorié dans la zone d'étude (CMM, 2005). Toutefois, on note la présence du réseau de distribution de Gaz Métro dans les arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, LaSalle, Sud-Ouest, Verdun, ainsi que dans les villes de Montréal-Ouest et Westmount (Gaz Métro, 2003).



#### **6.3.5.9.3 Antennes de télécommunications**

Onze (11) antennes de télécommunications ont été inventoriées dans la zone d'étude. Plus précisément, elles sont situées entre le boulevard de Maisonneuve Ouest et la rue Saint-Jacques ainsi que de part et d'autre du canal de Lachine, le long des rues Notre-Dame Ouest et Saint-Patrick (Industrie Canada, sans date).

#### **6.3.5.9.4 Établissements de santé**

On note la présence d'un hôpital dans la zone d'étude, soit l'Hôpital de Montréal pour enfants (aile W - pavillon Gilman). Plus précisément, ce pavillon est situé au 1040, avenue Atwater. De plus, on note la présence de l'Hôpital de Montréal pour enfants du CUSM (ailes A, B, C, D, E et F) tout juste à l'extérieur de la zone d'étude dans la ville de Westmount, plus précisément au 2300, rue Tupper.

Par ailleurs, mentionnons que le futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sera construit sur le site de la cour Glen, soit à l'est du boulevard Décarie et au sud du boulevard Dorchester. Plus précisément, il s'agit du Campus hospitalier Glen du CUSM. Notons qu'une restauration environnementale de la cour Glen a été effectuée au cours des années 2005 et 2006, afin de rendre conforme ledit site en vue d'une éventuelle implantation du campus hospitalier. L'ouverture de ce nouveau centre est prévue pour 2012. Ainsi, des installations hospitalières pédiatriques et adultes, de recherche et d'enseignement seront construits sur le site de la cour Glen (Centre universitaire de santé McGill, sans date-a).

La zone d'étude est desservie par quatre (4) centres de santé et de services sociaux (CSSS), soit :

- CSSS du Sud-Ouest–Verdun, situé au 6161, rue Laurendeau;
- CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle, situé au 8686, rue Centrale;
- CSSS de la Montagne (issu du regroupement des CLSC Côte-des-Neiges, Métro et Parc Extension), situé au 5700, chemin de la Côte-des-Neiges;
- CSSS de Cavendish, situé au 5800, boulevard Cavendish.

Toutefois, tous les établissements relevant des CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle, de la Montagne et de Cavendish sont situés à l'extérieur de la zone d'étude.

Au total, trois (3) établissements de santé sont présents à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- CLSC de Saint-Henri, situé au 3833, rue Notre-Dame Ouest;
- CLSC Verdun-Côte-Saint-Paul, situé au 6161, rue Laurendeau;
- CLSC Verdun-Côte Saint-Paul, situé au 1090, avenue de l'Église.

D'autres établissements de santé sont présents à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- Groupe Santé Westmount Square situé au 1, square Westmount;
- Centre médical Wood inc., situé au 4060, rue Sainte-Catherine Ouest;
- Clinique médicale Ville Émard enr. située au 5824, boulevard Monk.

De plus, on trouve un seul centre d'hébergement à l'intérieur de la zone d'étude, soit le Centre d'hébergement de Saint-Henri (pavillon Saint-Henri) (CHSLD), situé au 5205, rue Notre-Dame Ouest.

Notons que le Centre d'hébergement Yvon-Brunet (CHSLD) se situe juste à l'extérieur de la zone d'étude, plus précisément au 6250, avenue Newman.

### **6.3.5.10 Infrastructures municipales et privées**

#### **6.3.5.10.1 Usine de filtration et prise d'eau**

Une prise d'eau, située en amont des rapides de Lachine, au centre du fleuve Saint-Laurent, alimente les deux usines de la ville de Montréal. L'eau est par la suite acheminée vers l'usine de traitement en empruntant le canal de l'Aqueduc, d'une longueur de 8 km (Ressources naturelles Canada, 2006).

Située dans l'arrondissement du Sud-Ouest, plus précisément sur la rue Saint-Joseph, on trouve l'usine de filtration d'eau de la ville de Montréal qui fournit de l'eau à 750 000 personnes. Connue sous le nom de l'usine de filtration Atwater, cette dernière a été mise en service en 1918, au pied de la rue Atwater (Ville de Montréal, sans date-g). La capacité de production de l'usine Atwater est de 1 364 000 m<sup>3</sup>/d<sup>3</sup>, alors que la capacité des réservoirs en usine est de 250 000 m<sup>3</sup> (Ville de Montréal, sans date-n). Précisons que la prise d'eau de l'usine se situe en aval de la zone prévue des travaux.

#### **6.3.5.10.2 Casernes de pompiers et postes de police**

Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, on trouve quatre (4) casernes de pompiers, dont deux sont situées à l'intérieur de la zone d'étude : il s'agit de la caserne 23 située au 523, place Saint-Henri, et la caserne 33, située au 6040, boulevard Monk. De plus, on note la présence de deux (2) postes de police, soit les postes de quartier 15 Est et 15 Ouest. Seul le poste de quartier 15 Ouest est situé à l'intérieur de la zone d'étude, soit au 1625, avenue de l'Église au coin de la rue Angers.

#### **6.3.5.10.3 Sites de neiges usées**

À l'intérieur de la zone d'étude, on note la présence de deux (2) sites d'entreposage pour les neiges usées. Le premier site, soit le site de neiges usées Angrignon, est situé dans l'arrondissement de LaSalle, à l'est du boulevard Angrignon. Le deuxième, soit le site

---

<sup>3</sup> M<sup>3</sup>/d : débit en mètres cubes d'eau par jour.

d'entassement de neige Newman Montréal, est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, à l'intersection des rues Irwin et Saint-Patrick.

Par ailleurs, on note la présence de trois chutes à neige situées le long de la rue Notre-Dame sous l'échangeur Turcot à proximité du Complexe Gadbois (Johanne Couture, arrondissement du Sud-Ouest, comm. pers., 23 octobre 2007).

#### **6.3.5.10.4 Sites d'élimination de sols contaminés**

Exploité par la compagnie Cintec, le site d'enfouissement de déchets dangereux est situé dans l'arrondissement de LaSalle. Plus précisément, on note la présence de deux cellules d'enfouissement distinctes, soit la cellule LaSalle et la cellule Cintec (MDDEP, 1997). La cellule LaSalle, fermée et scellée en 1990, contient les sols contaminés de l'ancien dépotoir de la ville LaSalle, alors que la cellule Cintec contient des sols contaminés provenant du démantèlement de l'usine LaSalle-Coke en 1983. Depuis ce démantèlement, cette cellule reçoit des sols contaminés provenant de partout au Québec.

#### **6.3.5.10.5 Sites de gestion des matières résiduelles et recyclables**

À l'intérieur de la zone d'étude, on note la présence de l'Écocentre Eadie. Situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, plus précisément au 1868, rue Cabot, à l'ouest de la rue Laurendeau, ce lieu offre des services gratuits du lundi au samedi à l'ensemble des citoyens montréalais (Ville de Montréal, sans date-c). Les résidus domestiques dangereux (RDD) y sont notamment acceptés.

Ajoutons qu'un nouvel écocentre industriel sera implanté sur le territoire de l'arrondissement de LaSalle (Normand Trottier, comm. pers., 25 octobre 2007). Plus précisément, ce futur écocentre sera situé à l'est des ateliers municipaux André-Traversy, donc dans la zone d'étude, à proximité de la rue Saint-Patrick.

#### **6.3.5.10.6 Cours de voirie et autres sites**

On trouve différentes cours de voirie à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- Cour de voirie Newman, située à l'est de la rue Irwin;
- Cour d'horticulture - Entretien - Cour de voirie située à l'est de la place Turcot;
- Cour de voirie Eadie;
- Îlot de voirie Saint-Rémi tunnel sud;
- Îlot de voirie Jolicoeur-De Montmagny;
- Îlot de voirie Saint-Rémi-Sainte-Émilie;
- Îlot de voirie Saint-Rémi-Côte-Saint-Paul;

- Îlot de voirie Saint-Jacques-Upper Lachine;
- Îlot de voirie de Maisonneuve-Décarie;
- Îlot de voirie Prud'homme;
- Îlot de voirie Sainte-Anne-de-Bellevue.

Source : Ville de Montréal, Sans date-v

Par ailleurs, on trouve dans la zone d'étude, sur le territoire de l'arrondissement de LaSalle, les ateliers municipaux André-Traversy. Ces ateliers sont situés au 7277, rue Cordner, soit au sud de la rue Saint-Patrick et à l'est de la rue Léger.

### 6.3.6 Conditions actuelles de circulation

À partir du réseau de sites de détection de véhicules (SDV) du Centre de gestion de la circulation (CSGS), de quelques nouveaux sites de comptage automatique ainsi que de comptages par tubes pneumatiques aux endroits où aucune boucle de détection n'était présente, principalement les bretelles, une étude de circulation a été effectuée sur l'ensemble du réseau routier à l'étude. Les données ont été compilées durant les mois de mai et de juin 2003 pour l'A-720, l'A-15, l'A-20 ainsi que pour l'échangeur Turcot et de la fin octobre au début du mois de novembre 2003 pour le secteur De La Vérendrye. Pour chacun des secteurs du réseau routier, les débits journaliers moyens (DJM) ont été calculés et les conditions de circulation analysées selon, notamment, les débits de pointe du matin et du soir, la présence de files d'attente et de congestion ainsi que les niveaux de service (MTQ, 2004). Il est à noter que des relevés effectués pas voiture flottante en 2001-2002 ont été utilisés pour l'analyse de la congestion du réseau routier.

#### 6.3.6.1 Débits journaliers moyens en 2002-2003

L'échangeur Turcot est un des plus importants échangeurs autoroutiers de la région de Montréal. Sur une base quotidienne, le total des débits qui entrent dans l'échangeur est de 280 000 véhicules. En comparaison, l'échangeur Décarie (A-15 et A-40) supporte un débit quotidien de plus de 305 000 véhicules, et l'échangeur Anjou un débit de près de 250 000 véhicules (MTQ, 2004).

Sur l'A-20, à l'ouest de l'échangeur Turcot, le débit atteint 141 040 véh./j. À l'ouest de la sortie Angrignon, il diminue à 127 690 véh./j et, à l'ouest de la bretelle d'accès en provenance du viaduc Angrignon, le débit diminue à près de 118 000 véh./j. La sortie Angrignon supporte un débit de près de 13 350 véh./j et l'accès vers l'A-20 Est à partir du viaduc Angrignon supporte un débit de près de 9 590 véh./j.

Le viaduc Angrignon supporte un débit journalier moyen de près de 25 100 véhicules. La rue Notre-Dame supporte quant à elle des débits qui varient de 8 500 véh./j à l'ouest du

boulevard Angrignon à 18 440 véh./j à l'est de ce dernier, et de 5 000 véh./j à l'est de la bretelle de sortie Angrignon de l'A-20 Ouest.

L'A-720 supporte un débit qui varie de 143 200 véh./j à la sortie est de l'échangeur Turcot à 158 130 véh./j à l'est des bretelles de la rue Saint-Jacques. Le débit diminue ensuite graduellement vers l'est, passant de 147 200 véh./j à l'est de la sortie Atwater à 114 890 véh./j à l'est de l'entrée Lucien-L'Allier.

Le débit de circulation atteint près de 115 830 véh./j dans le secteur de l'A-15 et de l'échangeur De La Vérendrye, soit entre l'échangeur Turcot et les bretelles de l'échangeur De La Vérendrye.

### **6.3.6.2 Conditions de circulation en 2002-2003**

L'analyse des conditions de circulation a permis de qualifier le niveau de service sur une échelle allant de A à F. Un niveau de service A répond adéquatement aux besoins alors que le niveau de service F correspond au pire.

#### **6.3.6.2.1 Échangeur Turcot**

Pendant la période de pointe du matin (PPM), soit entre 6h et 9h, une grande demande est observée vers l'A-720 Est en provenance de l'A-20 et de l'A-15 Sud. Bien que l'autoroute Décarie soit à la fois une destination et une origine non négligeable, la destination la plus importante est l'A-720 Est. Quant à l'heure de pointe du matin, la période de 7 h à 8 h est particulièrement sollicitée.

De la congestion récurrente est observée dans l'axe A-20/720 en direction est en raison de la continuité A-20/720, qui comporte seulement deux voies de circulation ainsi que des débits importants qui sortent aux rues Atwater et Saint-Marc.

Dans l'axe nord-sud, on remarque de la congestion en direction nord dans la continuité de l'A-15. L'autoroute Décarie et la configuration de la sortie de la rue Sherbrooke (perte de voie et convergence avec des véhicules arrivant de l'A-20 Est) en sont les causes. Conséquemment, on remarque de la congestion sur la bretelle A-20 Est vers l'autoroute Décarie. Le reste de l'échangeur fonctionne à un niveau de service « D » ou meilleur.

En moyenne, l'heure de pointe de l'après-midi la plus chargée est de 15 h 30 à 16 h 30. L'origine la plus importante est l'A-15 Sud et la destination la plus importante est l'A-720 Est; situation qui pourrait s'expliquer par la congestion observée sur l'A-20 Ouest.

La congestion la plus importante observée est dans l'axe est-ouest en direction ouest ce qui occasionne des ralentissements importants dans la bretelle A-15 vers l'A-20 Ouest. Le niveau de service y est coté « F ».



En direction nord, on remarque peu de congestion dans l'axe A-15 tandis qu'en direction sud, la congestion remonte souvent jusqu'à l'échangeur Turcot en raison du rétrécissement à deux voies de l'A-15 (en aval de la sortie Atwater) ainsi que de la présence du pont Champlain. Dans l'échangeur, l'A-15 sud fonctionne au niveau de service « E ». Ailleurs, les niveaux de service sont de cote « D » ou mieux.

On estime que le pourcentage de camions représente 5 % à 9% des débits enregistrés sur les différentes bretelles de l'échangeur Turcot.

#### **6.3.6.2.2 A-20 et échangeur Angrignon**

À l'heure de pointe du matin, sous le viaduc Angrignon, on observe en moyenne 5 469 véh./h en direction est et 3 847 véh./h en direction ouest. En incluant la bretelle d'accès à l'A-20 Est à partir du viaduc Angrignon, le débit atteint 63 030 véh./h, répartis sur 4 voies. En direction ouest, en amont de la sortie Angrignon, le débit atteint 5 097 véh./h, répartis sur 4 voies de circulation. Quelques 834 véh./h utilisent la bretelle pour accéder à l'A-20 Est. La sortie Angrignon sur l'A-20 Ouest est empruntée en moyenne par 1 250 véh./h.

Le viaduc Angrignon supporte près de 1 900 véh./h au-dessus de l'A-20. La circulation prédominante va vers le nord en direction de la bretelle d'accès de l'A-20 Est. Le boulevard Angrignon enregistre un débit plus important au sud de la rue Notre-Dame, soit près de 2 158 véh./h, dont 1 231 véh./h se dirigent vers l'intersection de la rue Notre-Dame. La somme des débits entrant dans l'intersection Notre-Dame-Angrignon atteint près de 3 300 véh./h; on estime la proportion de camions à 10 % des débits entrants le matin et à 7 % à la pointe de l'après-midi.

Puisque la congestion remonte jusqu'à un point situé à l'ouest du viaduc Angrignon, le niveau de service suggéré est coté « F ».

En direction ouest, la circulation est assez fluide jusqu'au viaduc Angrignon; en moyenne, par jour ouvrable, les camions représentent 9,6 % de la circulation totale en direction ouest et 8,8 % en direction est. À partir de ce point, on note des ralentissements qui semblent être causés par la présence de l'échangeur Saint-Pierre ainsi que de la circulation importante provenant du pont Mercier en direction de l'A-20 Ouest.

Le niveau de service est coté « D » entre l'échangeur Turcot et le viaduc Angrignon, et passe à « E » et « F » à mesure que l'on s'approche de la route 138.

Quant au réseau local, l'intersection Notre-Dame-Angrignon est très sollicitée et fonctionne au-delà de sa capacité de manière récurrente ce qui cause de la congestion dans les approches de l'intersection. Le niveau de service atteint « F » couramment en période de pointe du matin.

Durant l'heure de pointe de l'après-midi, les débits sur l'A-20 sont à peu près équilibrés entre l'est et l'ouest. Malgré le fait que les débits de circulation n'atteignent pas la capacité théorique d'une telle autoroute, il n'en demeure pas moins qu'une congestion récurrente est observée en direction ouest à l'heure de pointe du soir.

La congestion est également présente dans la sortie Angrignon, et se répercute sur la rue Notre-Dame jusqu'à l'intersection.

Par ailleurs, en direction est, les abords de l'échangeur Turcot sont souvent l'objet de ralentissements importants du fait de la congestion des autoroutes limitrophes (en particulier l'A-15 en direction du pont Champlain).

#### **6.3.6.2.3 A-20 et échangeur Montréal-Ouest**

On note la présence de congestion récurrente en direction ouest le matin et, particulièrement, le soir. Le niveau de service atteint « F » le soir alors que le matin il est coté « E ». Quant à la direction opposée, le niveau de service est à la limite entre « D » et « E ».

#### **6.3.6.2.4 A-720**

En direction est, 7 882 véh./h quittent l'échangeur Turcot et 1 027 véh./h accèdent à l'A-720 via la bretelle provenant de la rue Saint-Jacques; au total plus de 8 900 véh./h sont donc répartis sur les 4 voies rapides de circulation. Plus à l'est, 1 096 véh./h empruntent la sortie Atwater et au-delà de 2 220 véh./h empruntent la sortie Guy. En aval de ce point, il reste 5 589 véh./h sur les voies rapides de l'A-720.

Quelque 210 véh./h accèdent à l'autoroute par l'entrée Greene, ce qui donne un débit de près de 5 800 véh./h qui accèdent au tunnel Ville-Marie si on inclut la sortie de La Montagne-Saint-Jacques. De ce nombre, près de 43 % des véhicules empruntent ladite sortie.

En direction ouest, les débits sont plus faibles. En effet, ils varient de près de 2 900 véh./h à la sortie ouest du tunnel Ville-Marie jusqu'à 4 845 véh./h à l'ouest de l'entrée de la rue du Fort. La sortie Saint-Jacques draine un débit de près de 640 véh./h.

L'A-720 offre 4 voies de circulation dans les deux directions. Dans la direction de pointe du matin (vers l'est), le niveau de service varie de « E » à « F », de l'entrée Saint-Jacques à la sortie Atwater. La zone de convergence de l'accès Saint-Jacques et la zone de divergence de la sortie Atwater fonctionnent également au niveau « E ». À l'est de la sortie Atwater, le niveau de service remonte à « E » et atteint « C » à l'est de la sortie Guy. Par contre, la zone de divergence de la sortie Guy fonctionne au niveau de service « F » en raison du débit important observé dans cette sortie.

La congestion est donc présente sur presque tout le parcours de l'A-720, de l'échangeur Turcot à la sortie Atwater. En aval de ce point, ce sont surtout les bretelles de sortie qui sont

congestionnées et font en sorte que la voie de droite de l'autoroute est bloquée et que des ralentissements sont observés sur les autres voies.

Durant l'heure de pointe de l'après-midi, en direction est, ce sont 6 787 véh./h qui arrivent de l'échangeur Turcot. À ce débit, 695 véhicules s'ajoutent à la bretelle Saint-Jacques et doivent converger avec le trafic sur l'autoroute, pour un total de 7 482 véh./h. Plus loin vers l'est, 1 151 véh./h sortent à la rue Atwater et près de 1 310 véh./h sortent à la rue Guy. Il reste donc près de 5 400 véh./h, qui se dirigent vers le tunnel Ville-Marie.

En direction ouest, 3 046 véh./h sortent du tunnel Ville-Marie et convergent avec 2 245 véhicules qui arrivent par l'entrée Lucien-L'Allier. Plus à l'ouest, 1 421 véh./h entrent sur l'A-720 par l'entrée Dufort. À cet endroit, le débit sur l'autoroute atteint 6 712 véh./h.

Finalement, 1 258 véh./h empruntent la sortie Saint-Jacques. Il reste donc 5 454 véh./h sur la portion qui conduit vers l'échangeur Turcot. À la pointe de l'après-midi, on retrouve donc un débit plus important en direction est qu'en direction ouest; ceci s'explique par le fait que l'A-20 Ouest est très congestionnée.

On estime que le pourcentage de véhicules lourds est de l'ordre de 4 % à 5 % (jours ouvrables), l'A-720 n'étant probablement pas un axe de transit pour le camionnage.

Les niveaux de service sont moins critiques le soir que le matin. Les plus critiques sont atteints dans des zones de convergence ou de divergence. Le niveau « E » est atteint à la sortie Atwater en direction est ainsi qu'à l'entrée Lucien-L'Allier en direction ouest. Le niveau « D » est observé sur plusieurs tronçons de l'autoroute.

#### **6.3.6.2.5 A-15 et échangeur De La Vérendrye**

Durant l'heure de pointe du matin en direction nord, le débit passe de 4 154 véh./h en amont de la sortie De La Vérendrye à 3 660 véh./h entre la sortie et l'accès en provenance du boulevard De La Vérendrye. Par la suite, le débit remonte à 4 830 véh./h en arrivant à l'échangeur Turcot. Sur l'A-15, aux abords du boulevard De La Vérendrye, le pourcentage de véhicules lourds se maintient aux environs de 9 %, soit près de 10 400 camions en moyenne par jour ouvrable.

En direction inverse, soit vers le pont Champlain, le débit passe de 3 865 véh./h à la sortie de l'échangeur Turcot à 2 555 véh./h vis-à-vis du boulevard De La Vérendrye, et remonte à 3 755 véh./h en aval de la bretelle d'accès De La Vérendrye. Les débits continuent de croître après l'heure de pointe du matin.

En direction nord, il est plutôt rare que de la congestion se produise sur l'A-15. À certaines occasions, on dénote des ralentissements aux abords de l'échangeur Turcot. À l'exception de la

voie de droite, qui conduit à la sortie pour l'A-720 Est ou l'A-20 Ouest, les voies sont généralement congestionnées à partir de la rue Saint-Rémi.

En direction sud le matin, on ne note aucune congestion sur l'A-15. Le niveau de service est de «C». Le seul endroit pouvant être problématique est la bretelle de sortie vers le boulevard De La Vérendrye, où des véhicules peuvent s'accumuler en raison de la présence d'un feu de circulation à l'intersection avec l'avenue de l'Église.

En après-midi, en direction sud, le débit passe de 4 730 véh./h en amont de la sortie De La Vérendrye à 3 250 véh./h entre la sortie et l'accès en provenance du boulevard De La Vérendrye. Plus au sud, le débit remonte à 3 775 véh./h en direction du pont Champlain. En direction inverse, soit vers l'échangeur Turcot, le débit passe de 3 173 véh./h à la sortie De La Vérendrye à 2 271 véh./h vis-à-vis du boulevard De La Vérendrye et remonte à 3 396 véh./h au sud de l'échangeur Turcot. Les débits les plus élevés sont observés en début d'après-midi. La pointe observée sur les voies rapides se situe entre 15 h 30 et 16 h 30,

La section de l'A-15 qui conduit de l'échangeur Turcot au pont Champlain est très souvent congestionnée pendant l'heure de pointe de l'après-midi. La congestion remonte souvent jusque dans l'échangeur Turcot. Malgré le débit qui varie de 3 800 à 4 730 véh./h, le niveau de service atteint régulièrement « F ». Le débit relativement faible qui est observé s'explique par la basse vitesse de la circulation.

La sortie De La Vérendrye cause à elle seule des ralentissements, puisque les usagers qui proviennent de l'A-720 Ouest doivent couper le trafic qui arrive de l'A-20 Est. En direction nord, le niveau de service atteint le « C » et il n'y a pas de problème particulier. Les figures 10 et 11 illustrent les tronçons autoroutiers qui présentent une congestion récurrente aux périodes de pointe du matin et du soir respectivement.

### **6.3.6.3 Analyse des déplacements pour 2006**

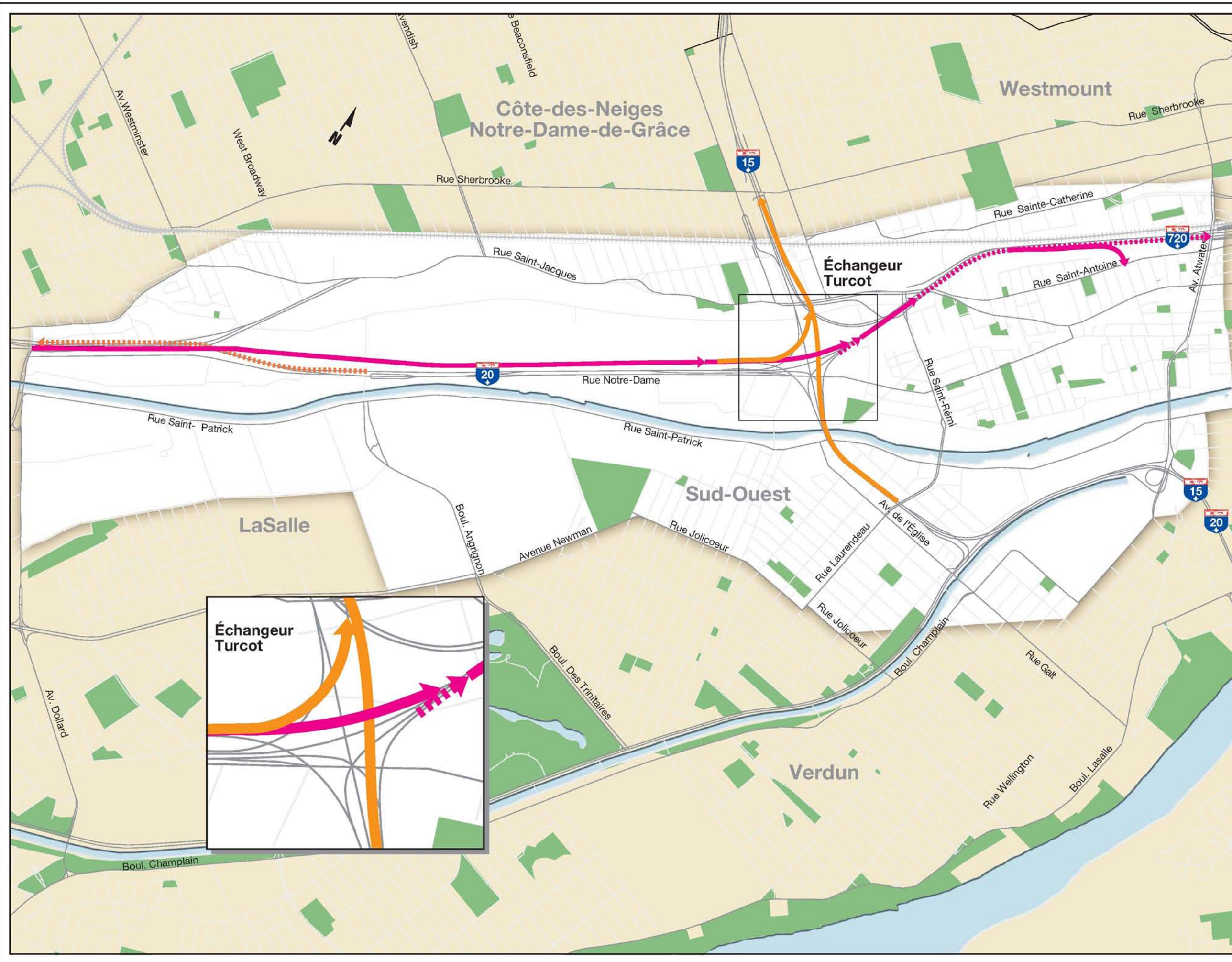
Des simulations routières autoconducteurs (AC) en période de pointe du matin ont été réalisées sur le réseau routier actuel mais avec la demande prévisionnelle de 2006. Les résultats obtenus ont permis de dresser un portrait représentatif des déplacements pour l'horizon 2006 dans les différents secteurs du réseau routier à l'étude (MTQ, 2004).



#### **6.3.6.3.1 Situation dans l'échangeur Turcot**

Au total, durant la PPM, ce sont près de 57 480 déplacements qui se font dans l'échangeur Turcot. L'entrée la plus importante est l'approche ouest (l'A-20/720 Est) avec 17 859 déplacements et la sortie la plus importante est l'A-720 Est (donc le même axe) avec 19 731 déplacements. Toutefois, l'approche nord (autoroute Décarie) suit de près, avec 16 906 déplacements entrant dans l'échangeur Turcot.

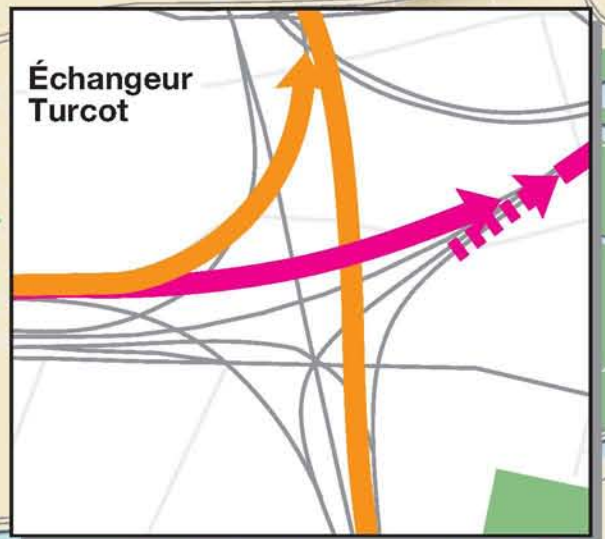






 Zone de congestion  
 Ralentissement  
 P.S. Les couleurs sont utilisées seulement pour faciliter la lecture

Source : MTQ (2004), Étude des besoins Complexe Turcot-De La Vérendrye-Angrignon



**DESSAU** 

CLIENT: **Transports Québec** 

PROJET: **Projet de reconstruction du complexe Turcot**

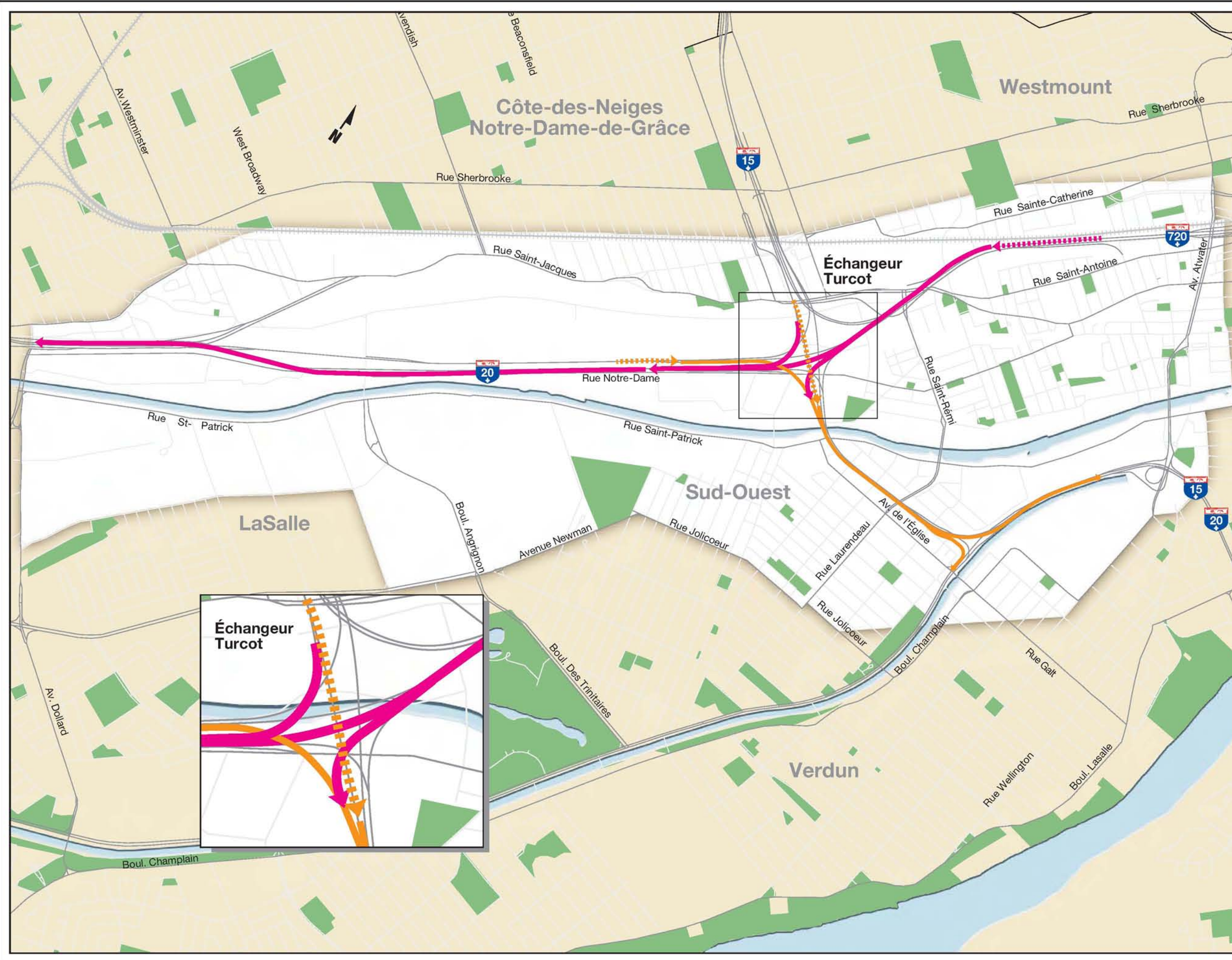
TITRE: **Figure 10 Congestion et ralentissement (période de pointe du matin)**



DESSINÉ PAR: Geneviève Carpentier  
 VÉRIFIÉ PAR: Natasha Messier  
 APPROUVÉ PAR: Sylvie Côté  
 DESSIN NO.: 068-P013202-170-GM-0501-01  
 FICHIER NO.: 068-P013202-170-GM-0501-01  
 NO PROJET MTQ: 154-030636  
 NO DOSSIER MTQ: 8505-06-AC01  
 DATE: Décembre 2008

ÉCHELLE: 0 0,5 1 km

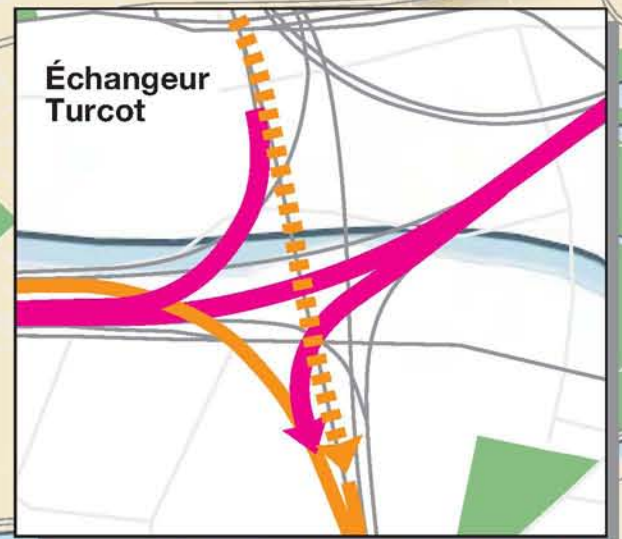
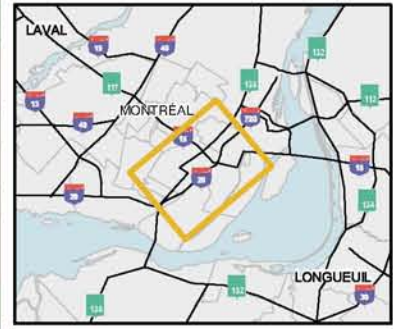






 Zone de congestion  
 Ralentissement  
 P.S. Les couleurs sont utilisées seulement pour faciliter la lecture

Source : MTQ (2004), Étude des besoins Complexe Turcot-De La Vérendrye-Angrignon



**DESSAU**   
 CLIENT: **Transports Québec**  
 PROJET: **Projet de reconstruction du complexe Turcot**  
 TITRE: **Figure 11 Congestion et ralentissement (période de pointe du soir)**  
 DESSINÉ PAR: Geneviève Carpentier  
 VÉRIFIÉ PAR: Natasha Messier  
 APPROUVÉ PAR: Sylvie Côté  
 DESSIN NO.: 068-P013202-170-GM-0502-01  
 FICHIER NO.: 068-P013202-170-GM-0502-01  
 NO PROJET MTQ: 154-030636  
 NO DOSSIER MTQ: 8505-06-AC01  
 DATE: Décembre 2008  
 ÉCHELLE: 0 0,5 1 km