



Communauté métropolitaine
de Montréal



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

18 MARS 2009



LES
BUREAUX
D'ARCHITECTURE
ET D'INGÉNIERIE

en collaboration avec le
GROUPE CARDINAL-HARDY

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

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

**Rapport final
18 mars 2009**



GROUPE GAUTHIER,
BIANCAMANO, BOLDUC
urbanistes-conseils

En collaboration avec le Groupe Cardinal-Hardy

302-P017355-0900-000-UM-0004-01

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

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

REGISTRE DES RÉVISIONS ET DES ÉMISSIONS		
No de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
0A	12 décembre 2008	Rapport final en version préliminaire
00	27 février 2009	Rapport final
01	18 mars 2009	Rapport final corrigé

Le présent rapport a été réalisé en collaboration avec un ensemble d'experts œuvrant dans le domaine de l'urbanisme, du design, de l'ingénierie, de la communication, du développement immobilier et du positionnement commercial.

Ainsi, les firmes et les professionnels suivants ont contribué aux étapes clés de l'étude :

- Groupe Cardinal-Hardy;
- Octane Stratégie;
- Pierre Bélanger;
- Pierre Laflamme (Demarcom);
- Dessau.

TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE ET PLAN D'ACTION	1
2	MISE EN CONTEXTE.....	18
2.1	LE MANDAT	18
2.2	LA MÉTHODOLOGIE	18
2.3	LE TERRITOIRE ÉLARGI ET LE TERRITOIRE D'ÉTUDE	19
2.4	GLOSSAIRE DE L'ÉTUDE	20
2.5	CONTENU DU RAPPORT	21
3	LA VISION D'AMÉNAGEMENT.....	23
3.1	LE TERRITOIRE D'ÉTUDE : UN CATALYSEUR DE DÉVELOPPEMENT	23
	3.1.1 <i>Principes directeurs</i>	23
	3.1.2 <i>Concept d'aménagement et de développement</i>	24
3.2	DES TENDANCES FAVORABLES	30
	3.2.1 <i>Mutation de l'offre d'habitation et resserrement vers les secteurs centraux</i>	30
	3.2.2 <i>Vulnérabilité de l'offre commerciale traditionnelle</i>	32
	3.2.3 <i>Développement de l'économie du savoir et centralité</i>	33
3.3	CE QU'IL FAUT EN RETENIR.....	34
4	LES SOUS-ENSEMBLES ET LES SCÉNARIOS	35
4.1	SOUS-ENSEMBLES RETENUS	35
4.2	SOUS-ENSEMBLES PLANIFIÉS	38
	4.2.1 <i>Bonaventure</i>	38
	4.2.2 <i>Pointe Nord de L'Île-des-Sœurs</i>	40
	4.2.3 <i>Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime</i>	41
4.3	SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES SOUS-ENSEMBLES À L'ÉTUDE	42
	4.3.1 <i>Bassin Peel</i>	43
	4.3.2 <i>Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles</i>	47
	4.3.3 <i>Panama</i>	52
	4.3.4 <i>Chevrier</i>	56
	4.3.5 <i>Auguste – Taschereau</i>	60
	4.3.6 <i>Hôpital Charles-LeMoyne</i>	64
	4.3.7 <i>Curé-Poirier – Taschereau</i>	68
4.4	LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT SELON LES HORIZONS DE L'ÉTUDE ET LES GAINS FISCAUX ASSOCIÉS.....	72
	4.4.1 <i>Calcul du potentiel de nouveau développement associé aux scénarios</i>	72
	4.4.2 <i>Estimation du développement urbain prévisible dans les horizons de l'étude</i>	75
	4.4.3 <i>Calcul des gains fiscaux</i>	81
4.5	LA DÉPENSE PUBLIQUE MUNICIPALE ET GOUVERNEMENTALE	85
4.6	CE QU'IL FAUT EN RETENIR.....	88

5	L'ÉVALUATION DES SCÉNARIOS.....	89
5.1	LE PROCESSUS D'ÉVALUATION.....	89
5.2	ÉVALUATION DES SCÉNARIOS PAR SOUS-ENSEMBLE.....	90
	5.2.1 Bassin Peel.....	90
	5.2.2 Parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles.....	92
	5.2.3 Panama.....	94
	5.2.4 Chevrier.....	96
	5.2.5 Auguste-taschereau.....	98
	5.2.6 Hôpital Charles-LeMoine.....	100
	5.2.7 Curé-Poirier – Taschereau.....	102
5.3	CE QU'IL FAUT EN RETENIR.....	104
6	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	105
6.1	LA MOBILISATION DES PARTENAIRES DE L'ÉTUDE ENVERS LA VISION PROPOSÉE.....	105
6.2	LA CONFIRMATION D'UN MODE DE TRANSPORT COLLECTIF GUIDÉ INTERRIVES ET LE CHOIX DÉFINITIF DU CORRIDOR.....	107
6.3	LA RÉALISATION D'INTERVENTIONS STRUCTURANTES EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF SUR LE BOULEVARD TASCHEREAU.....	109
6.4	LA RÉALISATION DE GESTES PUBLICS DÉTERMINANTS PAR SOUS-ENSEMBLE.....	111

ANNEXES (DOCUMENT D'ACCOMPAGNEMENT)

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

LISTE DES PLANS

PLAN 1 Territoire d'étude.....	22
PLAN 2 Concept d'aménagement et de développement	26
PLAN 3 Sous-ensembles retenus	37

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 Territoire d'étude	2
FIGURE 2 Vision d'aménagement et de développement.....	4
FIGURE 3 Sous-ensembles retenus.....	5
FIGURE 4 Sous-ensemble Panama - Exemple de l'approche de requalification	8
FIGURE 5 Sous-ensemble Bassin Peel - Exemple de l'approche de requalification	8
FIGURE 6 Sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoyne - Exemple de l'approche de requalification	9
FIGURE 7 Le territoire élargi dans l'environnement métropolitain	19
FIGURE 8 Illustration de l'approche de requalification pour le sous-ensemble Panama	27
FIGURE 9 Illustration de l'approche de requalification pour le sous-ensemble Bassin Peel.....	28
FIGURE 10 Illustration de l'approche de requalification pour le sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoyne	29
FIGURE 11 Sous-ensemble Bonaventure.....	39
FIGURE 12 Sous-ensemble Pointe Nord de l'île-des-Soeurs.....	40
FIGURE 13 Sous-ensemble Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime.....	41
FIGURE 14 Sous-ensemble Bassin Peel – Scénario de continuité	44
FIGURE 15 Sous-ensemble Bassin Peel – Scénario de requalification	45
FIGURE 16 Sous-ensemble Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles – Scénario de continuité	48
FIGURE 17 Sous-ensemble Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles – Scénario de requalification.....	49
FIGURE 18 Sous-ensemble Panama – Scénario de continuité.....	53
FIGURE 19 Sous-ensemble Panama – Scénario de requalification	54
FIGURE 20 Sous-ensemble Chevrier – Scénario de continuité.....	57
FIGURE 21 Sous-ensemble Chevrier – Scénario de requalification	58
FIGURE 22 Sous-ensemble Auguste – Taschereau – Scénario de continuité	61
FIGURE 23 Sous-ensemble Auguste – Taschereau – Scénario de requalification	62
FIGURE 24 Sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoyne – Scénario de continuité	65
FIGURE 25 Sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoyne – Scénario de requalification.....	66
FIGURE 26 Sous-ensemble Curé-Poirier - Taschereau – Scénario de continuité	69
FIGURE 27 Sous-ensemble Curé-Poirier - Taschereau – Scénario de requalification.....	70

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de continuité, Longueuil	73
TABLEAU 2	Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de requalification, Longueuil	73
TABLEAU 3	Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de continuité, Montréal	74
TABLEAU 4	Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de requalification, Montréal	74
TABLEAU 5	Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de continuité, Sommaire	75
TABLEAU 6	Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de requalification, Sommaire	75
TABLEAU 7	Unités de logement construites par sous-ensemble, Longueuil, 2015 et 2025	78
TABLEAU 8	Unités de logement construites par sous-ensemble, Montréal, 2015 et 2025	78
TABLEAU 9	Superficies construites par sous-ensemble, Commercial et services, Longueuil, 2015 et 2025 (m ²)	79
TABLEAU 10	Superficies construites par sous-ensemble, Commercial et services, Montréal, 2015 et 2025 (m ²)	79
TABLEAU 11	Superficies construites par sous-ensemble, Autres fonctions, Montréal, 2015 et 2025 (m ²)	80
TABLEAU 12	Total du développement par fonction, Total Longueuil et Montréal, 2015 et 2025	80
TABLEAU 13	Calcul des gains fiscaux, taux de taxation et usage, Longueuil	82
TABLEAU 14	Gains fiscaux du développement envisagé par territoire et par période, scénarios de continuité	83
TABLEAU 15	Gains fiscaux du développement envisagé par territoire et par période, scénarios de requalification	84
TABLEAU 16	Sommaire des coûts publics en infrastructures, totalité des sous-ensembles	87

Chapitre 1

SOMMAIRE

1 SOMMAIRE ET PLAN D'ACTION

LE MANDAT

Au cours des dernières années, la Coalition métropolitaine en faveur de la relance du transport en commun s'est prononcée en faveur de la réalisation du projet d'implanter une ligne de SLR dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.

Au début de 2008, la Communauté métropolitaine de Montréal, Montréal et Longueuil, décidaient d'explorer conjointement les stratégies d'aménagement les mieux adaptées à l'implantation d'une boucle de transport collectif s'intégrant au réseau de grande capacité du centre de l'agglomération, dans l'axe du pont Champlain, de l'autoroute A-10 et du boulevard Taschereau.

À cette fin, un mandat était octroyé en avril 2008 au Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, en collaboration avec le Groupe Cardinal-Hardy. Le présent rapport constitue l'*Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau*.

LE BUT ET LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

BUT DE L'ÉTUDE :

Définir les stratégies qui permettront de favoriser de façon optimale les effets de synergie entre le développement urbain et les infrastructures de transport collectif.

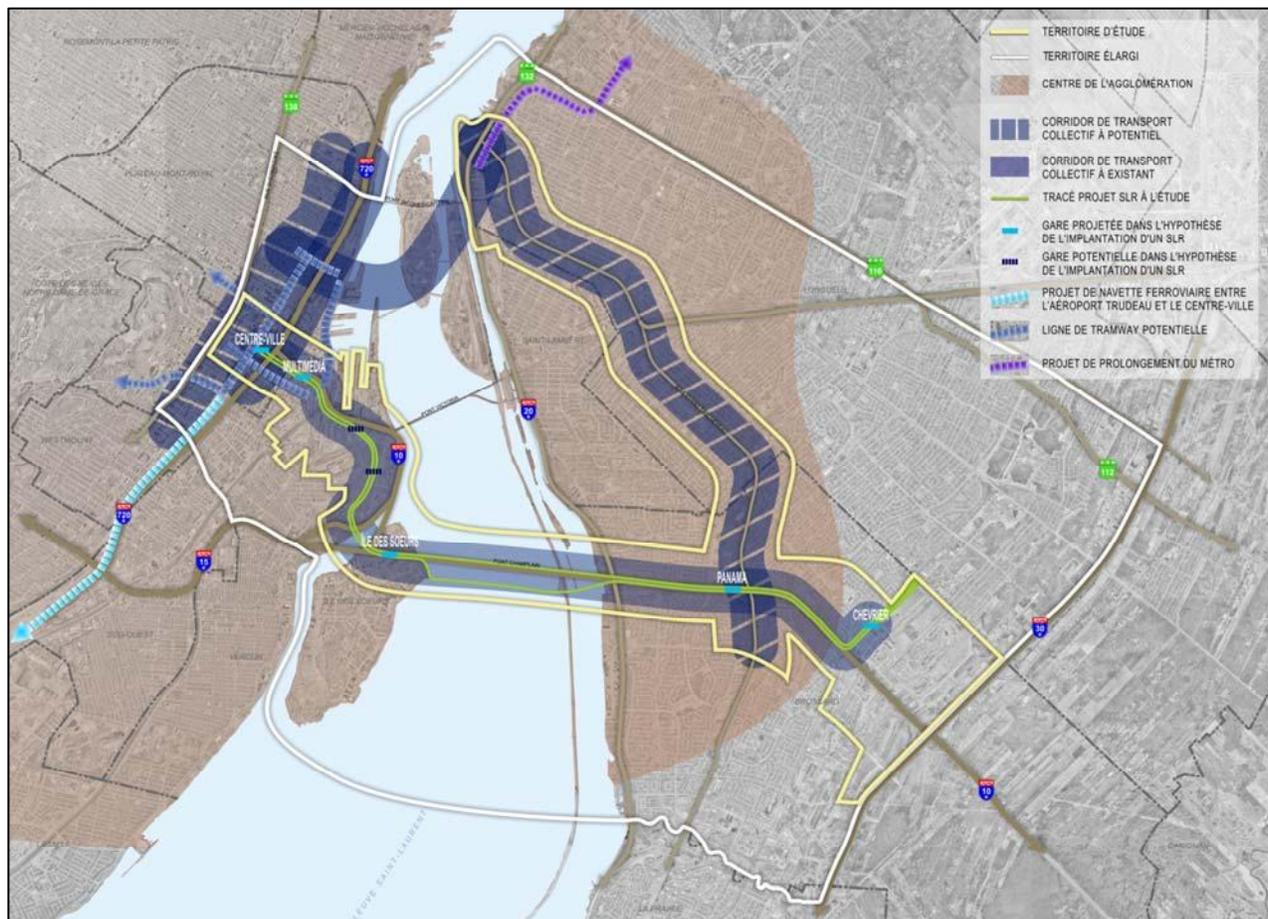
OBJECTIFS CONSÉQUENTS :

1. Concevoir une **vision d'aménagement à long terme** du territoire d'influence directe de l'implantation du système de transport collectif renforcé (territoire d'étude).
2. Évaluer le **potentiel de redéveloppement urbain** conséquent à partir de scénarios de développement.
3. Évaluer les **impacts urbains**, les **coûts publics** et les **gains fiscaux** du redéveloppement urbain envisagé à l'horizon 2015 et à l'horizon 2025.

LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

Un territoire d'étude a d'abord été défini. Celui-ci s'étend globalement dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre des axes de l'autoroute A-10, du pont Champlain et du boulevard Taschereau. Ce corridor a été élargi à certains endroits afin d'inclure des secteurs stratégiques de développement / redéveloppement. Le territoire d'étude est illustré à la figure 1.

FIGURE 1
Territoire d'étude



LA VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT PROPOSÉE

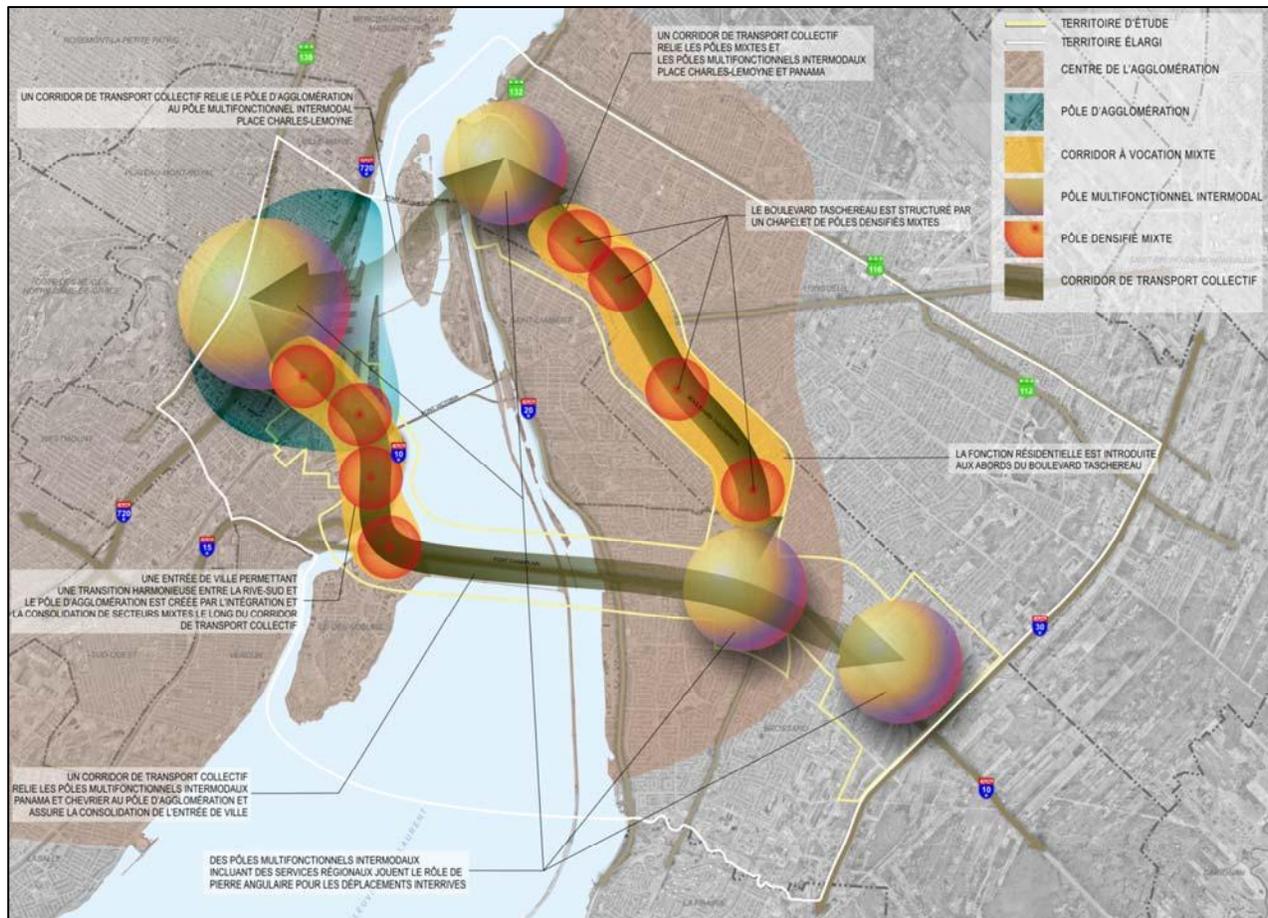
VISION À L'HORIZON 2025 :

Concentrer dans le territoire d'étude une diversité d'activités urbaines et en faire ainsi un catalyseur de développement urbain pour le centre-ville de Montréal et pour Longueuil, en relation avec le développement d'une boucle intégrée de transport collectif interrives reliée au réseau de transport collectif à grande capacité montréalais.

Cette vision repose sur les principes directeurs suivants :

- ✓ **Consolidation du centre de l'agglomération.** Contribuer à rentabiliser les infrastructures de transport collectif en préconisant un développement reposant sur les principes du nouvel urbanisme, notamment ceux relevant du Transit Oriented Development (TOD).
- ✓ **Intégration aménagement/transport.** Accroître la prospérité des secteurs dynamiques par la mise en service d'une infrastructure de transport collectif à grande capacité (métro, tramway, SLR, train de banlieue ou BRT), la mise en réseau des services de transport collectif à grande capacité et aménager le territoire de manière à contribuer efficacement à la stimulation du transport actif et collectif.
- ✓ **Desserte efficace des grands pôles de destination.** Desservir adéquatement les divers pôles de destination par des systèmes efficaces de transport en commun dans le but de réduire la dépendance à l'automobile, la viabilité de ces pôles reposant notamment sur leur accessibilité.
- ✓ **Renforcement des liens interrives par transport collectif guidé dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.** Mettre en œuvre un système de transport qui permette d'accroître l'achalandage du transport en commun (transfert modal) au moyen d'une technologie plus attrayante de type mode guidé pour la clientèle et offrant une plus grande capacité.
- ✓ **Renforcement du lien en transport collectif sur le boulevard Taschereau.** Mettre en place un système de transport efficace et urbainement structurant, qui optimise l'intermodalité avec le métro à Longueuil et avec le système de transport guidé planifié dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.
- ✓ **Intégration efficace des réseaux et intermodalité.** Intégrer les réseaux de transport afin d'assurer leur succès auprès de la clientèle (efficacité de la desserte), tant pour les mouvements pendulaires centre-périphérie que pour les mouvements interpôles.
- ✓ **Réduction des circulations véhiculaires.** Contribuer à la réduction des circulations véhiculaires au sein du territoire d'étude en assurant l'intermodalité des réseaux, en développant le rabattement par autobus aux pôles de destination et en localisant les surfaces supplémentaires de stationnement incitatif en bout de réseau.

FIGURE 2
Vision d'aménagement et de développement



La vision s'articule autour de quatre grands pôles multifonctionnels intermodaux (Bonaventure, Chevrier, Panama et Place Charles-LeMoine / Pointe de la Voie Maritime) et d'un ensemble de pôles densifiés mixtes (corridor de l'A-10, du pont Champlain et du boulevard Taschereau), reliés entre eux par une boucle de transport interrives.

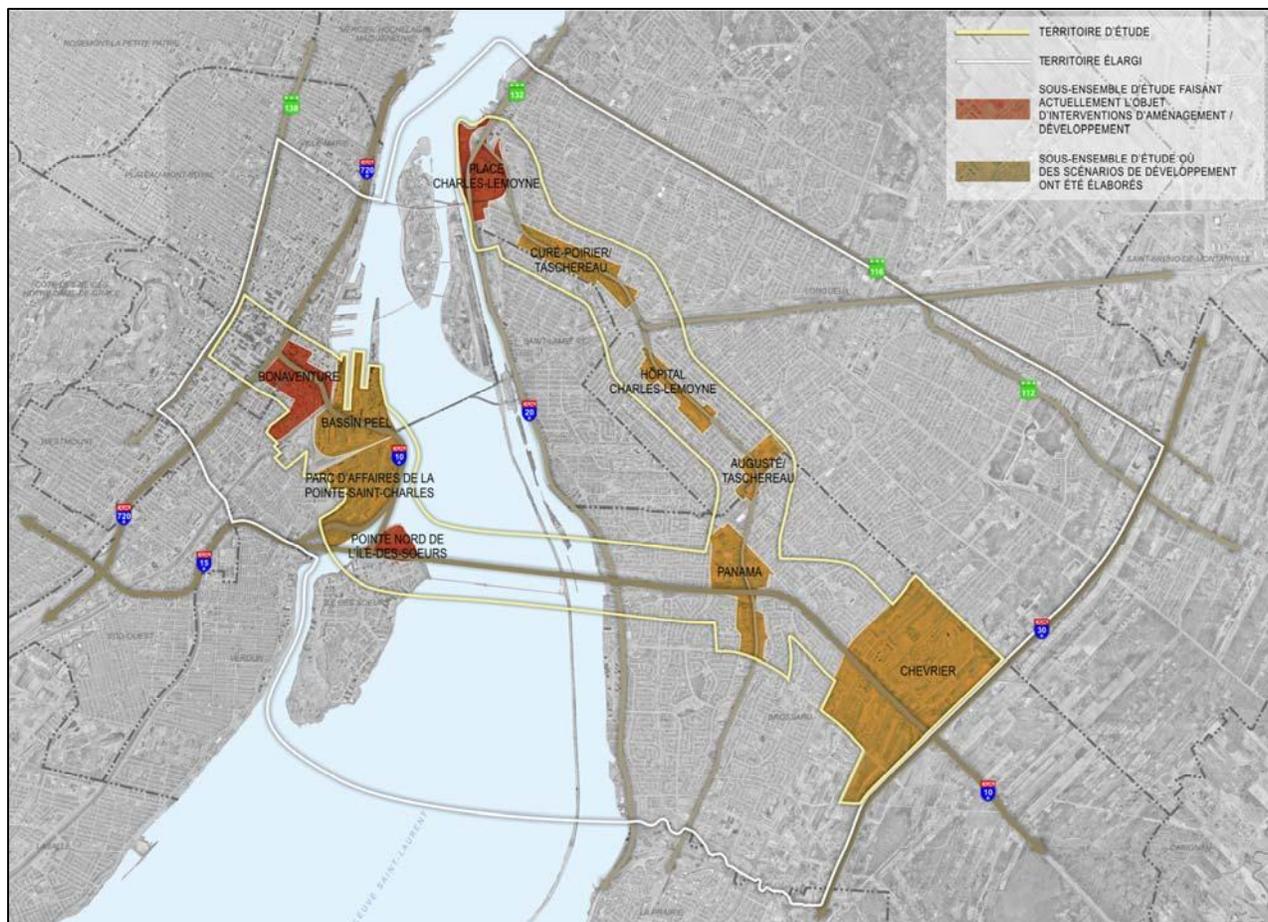
OBJECTIFS CONSÉQUENTS À LA VISION :

1. Doter la partie Sud du centre de l'agglomération d'une **boucle de transport collectif interrives**.
2. Doter cette boucle de transport collectif de **technologies performantes**.
3. Planifier l'aménagement du corridor urbain desservi par cette boucle de transport collectif au moyen d'une **approche d'ensemble de type « requalification »**.

LES SOUS-ENSEMBLES D'ÉTUDE ET LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

- ✓ Dix sous-ensembles retenus au sein du territoire d'étude.
- ✓ De ce nombre, **trois sous-ensembles planifiés** n'ayant pas fait l'objet de scénarios d'aménagement dans le cadre de la présente étude car déjà en voie de planification et/ou de réalisation (Bonaventure, Pointe Nord de l'île des Sœurs et Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime).
- ✓ **Sept sous-ensembles d'étude** ayant fait l'objet de scénarios d'aménagement selon deux approches : « **continuité** » et « **requalification** ».

FIGURE 3
Sous-ensembles retenus



Les sept sous-ensembles d'étude peuvent être caractérisés comme suit :

- **Bassin Peel** : Plusieurs terrains sous-utilisés et de nombreux plans d'eau (bassins Peel, Windmill-Point et Bickerdike, fleuve Saint-Laurent) caractérisent ce sous-ensemble, qui bénéficie également d'un paysage de qualité (vue sur le centre-ville, le Mont-Royal et le Fleuve) et de la proximité du centre des affaires et du Vieux-Port.
- **Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles** : Le sous-ensemble bénéficie de la proximité des berges du fleuve Saint-Laurent, du pont Victoria, du pont Champlain et du centre-ville, ainsi que d'importantes superficies de terrains vacants. Le site des anciens ateliers du CN, notamment, possède un important potentiel de reconversion.
- **Panama** : Situé au carrefour d'axes routiers et de transport collectif majeurs, ce sous-ensemble bénéficie de la présence du Terminus Panama et d'un important stationnement incitatif de 1 100 places, ainsi que d'un pôle d'activité commerciale régional structuré par le Mail Champlain.
- **Chevrier** : Le sous-ensemble s'articule autour d'un carrefour autoroutier d'importance (autoroutes A-10 et A-30). Il comprend un pôle multifonctionnel régional à prédominance commerciale, ainsi que le terminus d'autobus Chevrier et le stationnement incitatif de l'AMT (2000 places).
- **Auguste/Taschereau** : Ce sous-ensemble, situé au carrefour de deux artères majeures, est caractérisé par d'importantes superficies sous-utilisées (terrains de stationnement et terrains vacants, locaux commerciaux inoccupés). Il demeure peu convivial pour les piétons et cyclistes et les liens de part et d'autres du boulevard Taschereau sont limités.
- **Hôpital Charles-LeMoyne** : Structuré par l'hôpital Charles-LeMoyne, pôle d'activités institutionnel à rayonnement régional, ce sous-ensemble bénéficie de la proximité de l'axe pont Victoria / route 112/116 et du train de banlieue Montréal-Mont St-Hilaire et de l'axe commercial du boulevard Taschereau.
- **Curé-Poirier/Taschereau** : Ce sous-ensemble compte d'importantes superficies sous-utilisées (locaux commerciaux désuets ou/et inoccupés, terrains de stationnement) qui pourraient être développées afin de renforcer la vitrine routière.

SCÉNARIO DE CONTINUITÉ :

Scénario élaboré en utilisant comme hypothèse de travail que le développement sur la période 2009-2025 se fera en continuité avec l'utilisation du sol et les usages actuels.

SCÉNARIO DE REQUALIFICATION :

Scénario élaboré en utilisant comme hypothèse de travail que le développement sur la période 2009-2025 se fera dans la perspective d'une optimisation de l'occupation du sol et par la densification et la diversification des usages.

Les scénarios illustrent avec plus ou moins d'intensité des choix d'aménagement issus des principes du « Transit Oriented Development » ou TOD. Ces principes se résument en trois mots : **densité** (plus de superficies construites sur un même territoire), **diversité** (une plus grande variété d'activités urbaines), **design** (un aménagement soigné et un cadre urbain animé qui favorisent les transports actifs).

Les consultations menées en cours d'étude ont démontré que l'ensemble des acteurs concernés, planificateurs comme promoteurs, adhèrent aux objectifs de densification et de diversification des activités exprimés dans les scénarios de requalification.

L'analyse des scénarios démontre que l'approche de requalification est celle qui exprime le mieux les objectifs de la démarche. De plus, les scénarios de requalification sont supérieurs aux scénarios de continuité sur le plan du rendement fiscal pour les partenaires municipaux.

Les scénarios de requalification permettent (par rapport aux scénarios de continuité) :

- ✓ Un potentiel global de développement **supérieur de 1,8 million m²** en termes de superficie de plancher, toutes fonctions confondues.
- ✓ **9 000 nouveaux logements** de plus à proximité du corridor de transport d'ici 2025.
- ✓ **230 000 m² de nouvelles superficies de plancher bâties d'ici 2025 pour l'affectation Commercial, bureaux et services.**
- ✓ **Des gains fiscaux majorés de 75% pour les sept sous-ensembles détaillés par l'étude**, soit 712 millions \$ à l'horizon 2025 comparativement à 410 millions \$. Pour l'ensemble du territoire d'étude, les gains fiscaux cumulés à l'horizon 2025 atteignent les 1,435 milliard \$ pour les dix sous-ensembles dans l'approche de requalification.
- ✓ Un **potentiel de développement supplémentaire de 1,7 million m² en superficies de commerces, bureaux et services après 2025**, qui permettra une croissance supplémentaire importante à très long terme de l'assiette fiscale associée au territoire d'étude.

	Sous-ensembles à l'étude (7 sous-ensembles)			Sous-ensembles planifiés (3 sous-ensembles)			Total (10 sous-ensembles)		
	Gains fiscaux bruts	Potentiel de dév. résidentiel (unités)	Potentiel de dév. commerces, bureaux, industries et autres (m.c.)	Gains fiscaux bruts	Potentiel de dév. résidentiel (unités)	Potentiel de dév. commerces, bureaux, industries et autres (m.c.)	Gains fiscaux bruts	Potentiel de dév. résidentiel (unités)	Potentiel de dév. commerces, bureaux, industries et autres (m.c.)
Horizon 2009-2015									
Scénario de continuité	98 M\$	5 000	80 000	112 M\$	3 500	130 000	210 M\$	8 500	210 000
Scénario de requalification	98 M\$	5 000	165 000	112 M\$	3 500	380 000	210 M\$	8 500	545 000
Horizon 2009-2025									
Scénario de continuité	410 M\$	5 950	80 000	724 M\$	12 000	130 000	1134 M\$	17 950	210 000
Scénario de requalification	712 M\$	15 000	375 000	724 M\$	12 000	380 000	1436 M\$	27 000	755 000
Au-delà de 2025									
Scénario de continuité	N/A	50	754 200	N/A	125	925 600	N/A	175	1 679 800
Scénario de requalification	N/A	1 400	1 028 700	N/A	125	675 600	N/A	1 525	1 704 300

EXEMPLES DE L'APPROCHE DE REQUALIFICATION

FIGURE 4
Sous-ensemble Panama - Exemple de l'approche de requalification



FIGURE 5
Sous-ensemble Bassin Peel - Exemple de l'approche de requalification

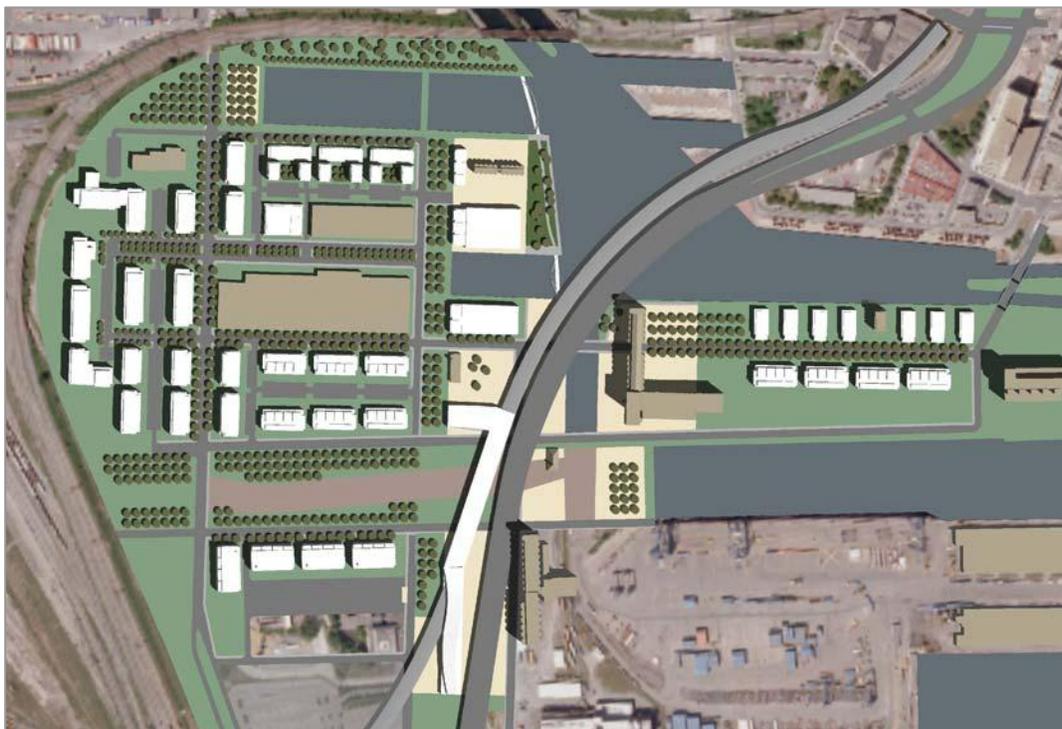


FIGURE 6
Sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoynes - Exemple de l'approche de requalification



LES CONCLUSIONS

CONCLUSIONS :

- ✓ **Le territoire d'étude offre un haut potentiel de développement urbain** qui favorise l'implantation de systèmes de transport collectif performants et intégrés.
- ✓ Les interventions publiques annoncées dans le territoire d'étude obligent à **statuer collectivement, et dès maintenant, sur la vision à mettre en œuvre.**
- ✓ **Seule l'approche de requalification proposée permet de réussir pleinement la synergie aménagement/développement/transport** et d'obtenir une rentabilité optimale. Celle-ci commande **des façons de faire différentes et innovantes et des efforts concertés et soutenus.**

LES RECOMMANDATIONS ET LE PLAN D'ACTION

RECOMMANDATION # 1

Que la CMM, Longueuil et Montréal, adhèrent à la vision proposée de structuration du développement urbain aux abords d'une boucle intégrée de transport collectif interrives par son intégration aux outils métropolitain et régionaux de planification, ce afin de favoriser:

- **La mise en place d'un système guidé interrives dans l'axe du pont Champlain.**
- **La mise en place d'un service de transport collectif performant et urbainement structurant sur le boulevard Taschereau.**
- **La réalisation de l'approche de requalification proposée dans la présente étude.**
- **Le soutien à la réalisation des projets en cours visant à densifier et diversifier les usages des sous-ensembles**

La recommandation 1 comprend les 4 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
1.1.1 Adhésion à la vision proposée et aux interventions stratégiques qui en découlent par les partenaires de l'étude (système guidé, transport collectif sur Taschereau, approche de requalification et soutien aux projets en cours).	CMM Longueuil Montréal	X		
1.1.2 Intégration des sous-ensembles à l'outil métropolitain de planification comme secteurs ciblés de densification, de diversification des activités et de planification	CMM	X		
1.1.3 Intégration des sous-ensembles aux outils de planification régionaux comme secteurs ciblés de densification, de diversification des activités et de planification	Longueuil Montréal	X		
1.1.4 Mise en place d'un processus de concertation des partenaires concernés (aménagement et transport) pour la mise en œuvre de la vision proposée et des interventions stratégiques qui en découlent.	CMM Longueuil Montréal	X		X

RECOMMANDATION # 2

Que le MTQ, avec les partenaires concernés, assure la mise en service d'un système de transport guidé dans l'axe du pont Champlain en lien avec la construction du nouveau pont.

La recommandation 2 comprend les 3 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
2.1.1 Réalisation des études de faisabilité du projet de transport collectif guidé interrives, en lien avec les études relatives au devenir du pont Champlain.	MTQ SPJCC ¹	X		
2.1.2 Collaboration active des partenaires de l'étude aux études de faisabilité entourant le devenir du pont Champlain.	CMM Longueuil Montréal	X		X
2.1.3 Coordination, par les partenaires de l'étude, des interventions publiques au sein du territoire d'étude, dans l'esprit du maintien de la pérennité du corridor et de la performance du système.	CMM Longueuil Montréal	X		X

¹ La société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

RECOMMANDATION # 3

Que le MTQ, en collaboration avec les intervenants concernés, assure l'implantation d'un système de transport collectif amélioré sur le boulevard Taschereau comme mesure de mitigation dans le cadre des grands travaux routiers projetés tout en prévoyant l'intégration permanente d'un système de transport collectif performant

La recommandation 3 comprend les 3 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
<p>3.1.1</p> <p>Réalisation d'une étude de faisabilité quant à l'implantation d'un système de transport amélioré sur le boulevard Taschereau à titre de mesure de mitigation.</p>	<p>RTL-STM-AMT-MTQ</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux²</p> <p>Montréal SHM³</p>	X		
<p>3.1.2</p> <p>Réalisation simultanée d'une étude de réaménagement du boulevard Taschereau en vue de l'intégration à plus long terme d'un système de transport collectif performant et urbainement structurant (BRT, tramway, SLR).</p>	<p>RTL-AMT-MTQ</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux</p>	X		
<p>3.1.3</p> <p>Mise en œuvre concertée du projet de transport collectif sur le boulevard Taschereau.</p>	<p>RTL-AMT-MTQ</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux</p>		X	

² « Partenaires municipaux » réfère à la fois aux villes et aux arrondissements concernés.

³ La Société du Havre de Montréal.

RECOMMANDATION # 4

Que les partenaires planifient et mettent en œuvre les interventions appropriées afin d'assurer la réalisation de l'approche de requalification dans les sous-ensembles retenus comme secteurs ciblés de densification, de diversification des activités et de planification.

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
<p>4.1.1</p> <p>Réalisation concertée d'une planification détaillée de chaque sous-ensemble et identification des moyens de mise en oeuvre dont des ajustements à la réglementation d'urbanisme applicable.</p>	<p>CMM</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux</p> <p>Montréal - partenaires municipaux</p>	X		
<p>4.1.2</p> <p>Protection de l'emprise du corridor de transport collectif en procédant au besoin à l'acquisition de terrains ou à la mise en place de réserves foncières.</p>	<p>AMT-MTQ</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux</p> <p>Montréal - partenaires municipaux</p>	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Bonaventure »				
<p>4.1.3</p> <p>Planification de l'intermodalité entre les systèmes de transport envisagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Système guidé dans l'axe du pont Champlain; • Tramway sur le territoire de la Ville de Montréal; • Navette éventuelle centre-ville / Montréal-Trudeau. 	<p>STM-AMT-MTQ</p> <p>Montréal – partenaires municipaux</p> <p>SHM</p>	X		

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite) :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Bassin Peel »				
4.1.4 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Bassin Peel » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement des abords de la station; • Les intentions des grands propriétaires fonciers; • La possibilité d'aménager un parc urbain d'envergure aux abords de la station; • La possibilité de rabaisser l'autoroute Bonaventure; • Les remembrements de terrains requis; • La possibilité d'excaver l'ex-bassin Wellington; • Le maintien de la fonctionnalité de l'activité portuaire; • L'accessibilité au sous-ensemble par autobus, automobile et transport actif. 	Montréal - partenaires municipaux SHM STM-AMT- MTQ	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles »				
4.1.5 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement des abords de la station; • La possibilité de déplacer l'autoroute Bonaventure; • La création d'un lien piéton et véhiculaire entre le quartier Pointe Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent; • L'aménagement d'une promenade riveraine en bordure du fleuve; • La décontamination nécessaire des terrains. 	Montréal - partenaires municipaux SHM STM-AMT- MTQ		X	

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite) :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs »				
4.1.6 Finalisation de la planification détaillée du sous-ensemble « Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement des abords de la station; • L'accessibilité au sous-ensemble par autobus, automobile et transport actif; • L'aménagement d'un parc en rive. 	Montréal - partenaires municipaux STM-AMT- MTQ	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Panama »				
4.1.7 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Panama » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement d'un stationnement étagé; • La création d'une passerelle et de liens piétons de part et d'autre de l'autoroute 10; • L'intermodalité entre la station et l'axe Taschereau; • Les remembrements de terrains requis; • L'accessibilité au sous ensemble, au stationnement et à la station par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil - partenaires municipaux RTL-AMT- MTQ	X		

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite) :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Chevrier »				
4.1.8 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Chevrier » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement de stationnements étagés; • La construction d'un garage d'entreposage du matériel roulant; • L'intégration d'une nouvelle station et le prolongement du SLR vers l'intersection A10 / A30; • L'accessibilité au sous-ensemble, aux stationnements et aux stations par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil - partenaires municipaux RTL-AMT-MTQ	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Auguste / Taschereau »				
4.1.9 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Auguste / Taschereau » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement d'une station de transport collectif; • Les remembrements de terrains requis; • L'aménagement d'un nouvel axe routier et piéton. 	Longueuil - partenaires municipaux RTL		X	
Actions spécifiques au sous-ensemble « Hôpital Charles-LeMoyne »				
4.1.10 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Hôpital Charles-LeMoyne » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement de stations de transport collectif; • Les besoins de l'Hôpital Charles-LeMoyne; • Les remembrements de terrains requis; • L'accessibilité à l'hôpital Charles-LeMoyne par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil – partenaires municipaux RTL	X		

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite) :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Curé-Poirier / Taschereau »				
4.1.11 Réalisation d'une étude de réaménagement du boulevard Taschereau tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement de stations de transport collectif; • La possibilité du rabaissement des viaducs Desaulniers et Curé-Poirier; • Les remembrements de terrains requis; • L'aménagement de l'emprise publique. 	Longueuil – partenaires municipaux RTL-AMT-MTQ		X	
Actions spécifiques au sous-ensemble « Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime »				
4.1.12 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intermodalité entre les systèmes de transport envisagés : <ul style="list-style-type: none"> - Système de transport amélioré dans l'axe du boulevard Taschereau; - Métro; - Autobus locaux et régionaux. • L'accessibilité au sous-ensemble, au stationnement et à la station par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil – partenaires municipaux RTL-STM-MTQ	X		

Chapitre 2

MISE EN CONTEXTE

2 MISE EN CONTEXTE

2.1 LE MANDAT

Au cours des dernières années, la Coalition métropolitaine en faveur de la relance du transport en commun s'est prononcée en faveur de la réalisation du projet d'implanter une ligne de SLR dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.

La Communauté métropolitaine de Montréal, ainsi que Montréal et Longueuil⁴, décidaient au début de 2008 d'explorer conjointement les stratégies d'aménagement les mieux adaptées à l'implantation d'une boucle de transport collectif s'intégrant au réseau de transport collectif à grande capacité du centre de l'agglomération dans l'axe de l'autoroute A-10 et du boulevard Taschereau.

À cette fin, mandat était octroyé en avril 2008 au Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, en collaboration avec le Groupe Cardinal-Hardy⁵, de réaliser l'*Étude sur le potentiel de développement d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain*, étude dont rend compte le présent rapport.

Foncièrement, le **but de l'étude est de définir les stratégies qui permettront de favoriser de façon optimale les effets de synergie entre le développement urbain et les infrastructures de transport collectif**. Les objectifs conséquents s'énoncent comme suit :

- Concevoir une vision d'aménagement à long terme du territoire d'influence directe de l'implantation du système de transport collectif renforcé (territoire d'étude).
- Évaluer le potentiel de redéveloppement urbain conséquent à partir de scénarios de développement.
- Évaluer les impacts urbains, les coûts publics et les gains fiscaux du redéveloppement urbain envisagé à l'horizon 2015 et à l'horizon 2025.

2.2 LA MÉTHODOLOGIE

Le mandat s'est réalisé en cinq étapes :

Étape 1 : Bilan des études existantes. Le bilan était conçu pour documenter et baliser les travaux des étapes subséquentes, notamment par la délimitation du territoire d'étude.

Étape 2 : Caractérisation des secteurs de redéveloppement. L'exercice de caractérisation avait pour but de connaître le détail des caractéristiques du territoire d'étude et de définir les critères retenus pour identifier les secteurs en mutation, soit ceux susceptibles de faire l'objet d'un travail de vision et de conception.

⁴ Les génériques Montréal et Longueuil désignent une agglomération, une ville ou un arrondissement selon le contexte tout au long du rapport. Dans ce cas-ci, les Villes de Montréal et de Longueuil ont agi comme mandataires de leurs agglomérations respectives.

⁵ L'équipe était supportée par les experts de Dessau, société d'ingénierie-conseil, par la firme de relations publiques Octane, ainsi que par MM. Pierre Laflamme et Pierre Bélanger, respectivement experts de l'immobilier commercial et de l'immobilier résidentiel.

Étape 3 : Élaboration de scénarios d'aménagement et consultations. Cette étape a permis l'élaboration de scénarios d'aménagement/développement de chaque sous-ensemble d'étude, notamment par la consultation d'intervenants et d'usagers concernés (voir l'annexe 7 du document « Annexe au rapport final »).

Étape 4 : Élaboration d'une grille multicritères et identification des scénarios préférentiels. Cette étape a consisté à déterminer les scénarios préférentiels des sous-ensembles à l'étude et à en évaluer les impacts urbains, ainsi que les gains fiscaux selon les horizons de l'étude.

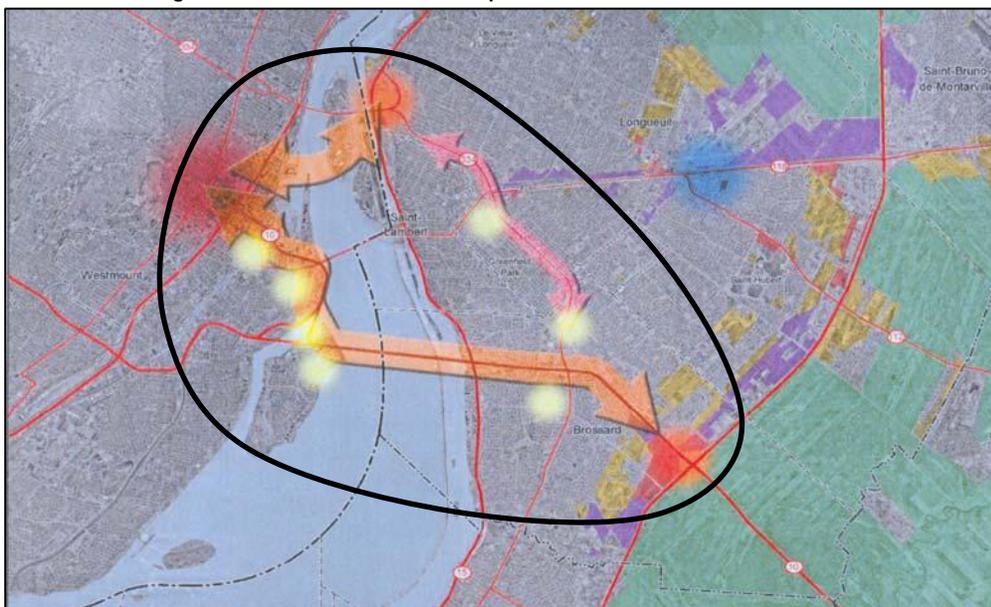
Étape 5 : Rapport final. Le rapport fait état de l'ensemble des résultats d'analyse, fait valoir les données de coûts-bénéfices associées à la mise en œuvre des scénarios préférentiels et présente les recommandations et le plan d'action conséquents.

2.3 LE TERRITOIRE ÉLARGI ET LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

Le corridor de l'axe du pont Champlain est l'un des corridors de déplacements les plus achalandés de la région métropolitaine, tant du point de vue routier que du point de vue du transport en commun. L'axe du pont Champlain a eu un effet structurant sur le développement urbain, effet dont témoigne la présence de nombreux centres d'activités multifonctionnels de part et d'autre.

Cet axe s'inscrit dans un milieu urbain plus large desservi en partie par des services de transport collectif de haute capacité. Ainsi, l'axe du pont Champlain conjugué à celui du boulevard Taschereau (reliant le métro Longueuil et le secteur Panama à la Place Charles-Lemoyne) et à celui du métro/pont Jacques-Cartier vers le centre-ville de Montréal, composent une boucle de transport qui dessert plusieurs des pôles majeurs d'activités urbaines du centre de l'agglomération. Le territoire élargi est celui où, par hypothèse, les effets structurants de corridors de transport renforcés sur le boulevard Taschereau et dans l'axe du pont Champlain peuvent être envisagés, donc celui qui peut le mieux être bonifié par une planification dynamique de développement et de redéveloppement urbains. Le « territoire élargi » est schématiquement illustré à la figure 7, présentée ci-après.

FIGURE 7
Le territoire élargi dans l'environnement métropolitain



Quant au territoire d'étude, il a été délimité au moyen des critères suivants :

- \pm 500 mètres de part et d'autre du corridor de transport collectif ;
- Inclusion des terrains extérieurs aux limites du 500 mètres dans la mesure où ils sont adjacents et où ils présentent un potentiel significatif de (re)développement.

2.4 GLOSSAIRE DE L'ÉTUDE

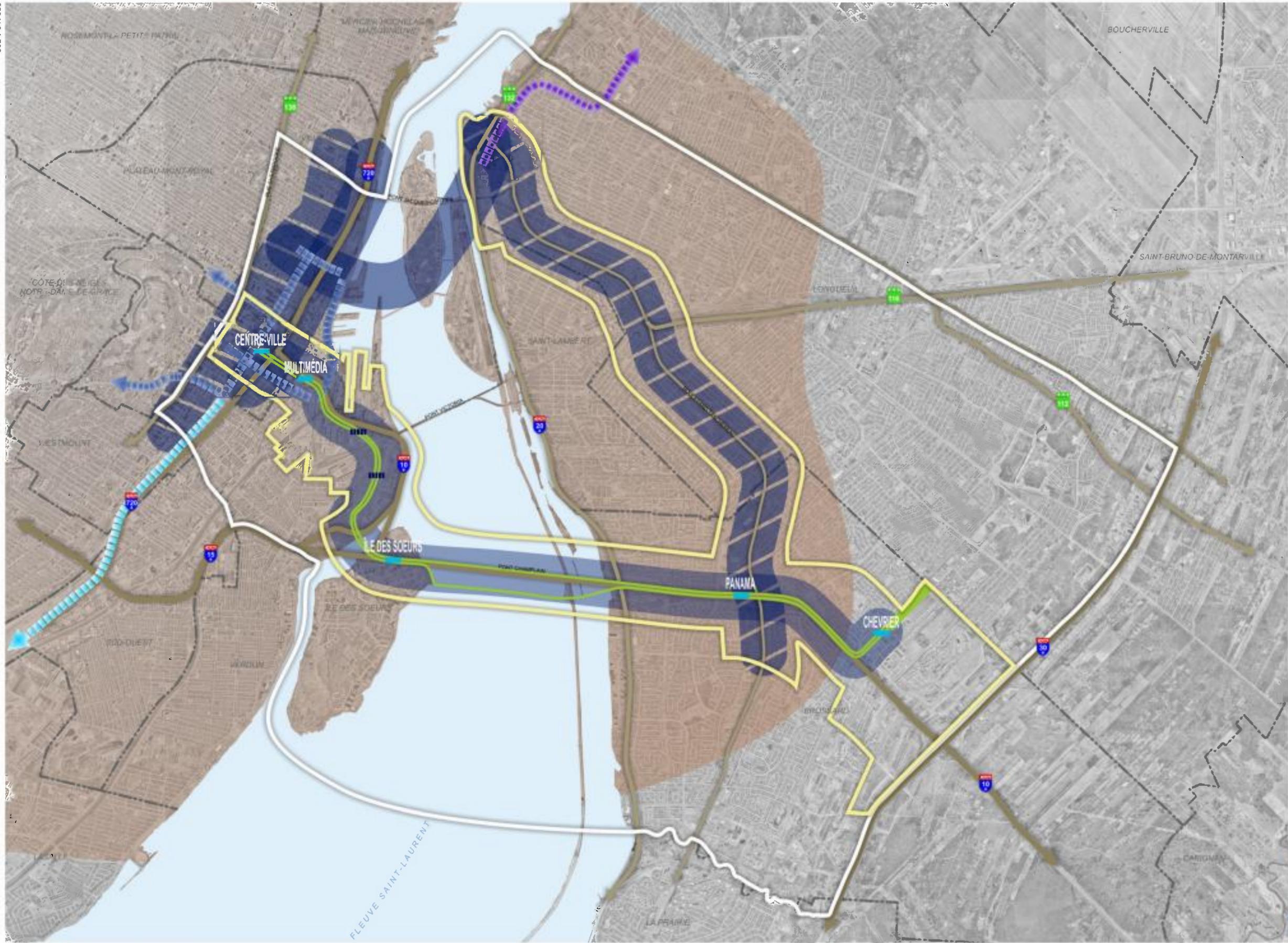
Les termes spécialisés (ou propres à l'étude) employés au sein du présent rapport se définissent ainsi :

- **Centre de l'agglomération** : notion tirée du Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Il s'agit d'un territoire comprenant le centre de Montréal, de même que la portion centrale des territoires de Laval et de Longueuil. Il est délimité à partir de la concentration des centres multifonctionnels que l'on y retrouve et de la présence des équipements majeurs de transport collectif que sont le métro, les voies réservées sur le pont Champlain et la convergence des lignes de train de banlieue.
- **Territoire élargi** : portion du centre de l'agglomération unissant le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud, où de grands corridors de transport à haute capacité sont en service ou envisagés et où des effets structurants de l'implantation de ces corridors peuvent être envisagés. Les limites de ce territoire élargi, définies pour les seules fins de la présente étude, respectent celles des secteurs de recensement (voir Figure 1 et Plan 1).
- **Territoire d'étude** : territoire (de plus ou moins 1 000 mètres de largeur) où est évalué le potentiel de développement au sein de la présente étude.
- **Secteur en mutation** : portion du territoire d'étude susceptible de connaître un développement ou un redéveloppement dans l'horizon de l'étude (2025).
- **SLR** : système léger sur rail. Les systèmes légers sur rail sont des trains légers fonctionnant à l'électricité, ce qui les rend silencieux et non polluants (si on exclut la production d'énergie). Ils peuvent atteindre une vitesse de 100 km/h si les rames circulent dans une voie qui leur est exclusivement consacrée. Plus de 30 systèmes utilisant cette technologie fonctionnent en Europe, aux États-Unis et au Canada.
- **Système guidé** : mode de transport dont les véhicules sont guidés par l'infrastructure, ne pouvant qu'avancer ou reculer. Les modes guidés offrent en général plus de capacité que les modes non guidés. Le SLR répond à la définition d'un système guidé.

2.5 CONTENU DU RAPPORT

Outre un sommaire, ainsi que la présente mise en contexte, ce rapport comprend :

- **En section 3** : La vision d'aménagement du territoire d'étude, vision exprimée en quelques principes directeurs, ainsi qu'au moyen d'un concept d'aménagement. Les tendances affectant l'évolution des fonctions urbaines sur le territoire métropolitain et qui démontrent la pertinence de cette vision sont également exposées dans cette section.
- **En section 4** : Les scénarios d'aménagement/développement des sous-ensembles d'étude, ainsi que le potentiel de développement, les gains fiscaux et les coûts publics associés.
- **En section 5** : L'évaluation des scénarios et le choix des scénarios préférentiels.
- **En section 6** : Les conclusions, les recommandations et le plan d'action.



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

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



TERRITOIRE D'ÉTUDE



Chapitre 3

LA VISION D'AMÉNAGEMENT

3 LA VISION D'AMÉNAGEMENT

3.1 LE TERRITOIRE D'ÉTUDE : UN CATALYSEUR DE DÉVELOPPEMENT

3.1.1 PRINCIPES DIRECTEURS

La vision d'aménagement du territoire d'étude à l'horizon 2025 consiste à y concentrer une gamme d'activités urbaines et à en faire ainsi un catalyseur de développement urbain pour le centre-ville de Montréal et le centre de l'agglomération de Longueuil, le tout en relation avec le développement d'une boucle intégrée de transport collectif interrives reliée au réseau de transport collectif à grande capacité montréalais.

Cette vision repose sur les principes directeurs suivants :

- **Consolidation du centre de l'agglomération.** La vision proposée repose d'abord sur une volonté de consolidation du centre de l'agglomération, notamment en vue de contribuer à rentabiliser les infrastructures de transport collectif. La vision d'aménagement proposée se veut l'expression concrète d'un développement reposant sur les principes du nouvel urbanisme, notamment ceux relevant du Transit Oriented Development (TOD). L'image proposée du développement à terme exprime comment ces principes peuvent être mis en application dans le territoire d'étude et propose ainsi des balises à intégrer éventuellement aux outils réglementaires.
- **Intégration aménagement/transport.** Les infrastructures lourdes de transport en commun de type métro, tramway, SLR, train de banlieue ou BRT (bus rapid transit) contribuent à accroître la valeur des propriétés et à stimuler le développement immobilier. La mise en service d'une infrastructure lourde de transport collectif agit comme un accélérateur de tendances permettant d'accroître la prospérité des secteurs dynamiques. Car les moyens de transport, bien qu'ils ne soient pas le moteur même des échanges sociaux et économiques, contribuent néanmoins à catalyser les tendances de croissance urbaine quand préexistent des motifs d'échanges et des conditions favorables au développement. Réciproquement, un aménagement du territoire bien planifié peut contribuer efficacement à stimuler le transport actif et le transport en commun. C'est pourquoi la vision proposée repose sur une intégration des dimensions transport et aménagement.
- **Desserte efficace des grands pôles de destination.** Même si le phénomène est appelé à se résorber, les lieux de résidence et les pôles d'emploi se sont tendanciuellement dispersés sur le territoire de la CMM au cours des dernières décennies. La région métropolitaine de Montréal doit maintenant composer avec une structure plus éclatée, qui engendre notamment une utilisation accrue de l'automobile. Cependant, les plus importants points de destination demeurent relativement polarisés et concentrés au centre de l'agglomération. Et leur viabilité repose notamment sur leur accessibilité. La vision proposée repose sur la prémisse que, notamment dans le but de réduire la dépendance à l'automobile, il est nécessaire de desservir adéquatement ces divers pôles de destination par des systèmes efficaces de transport en commun.
- **Impératif de renforcement des liens interrives par transport collectif dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.** La voie réservée du pont Champlain et la ligne 4 (Jaune) du métro sont les deux principales infrastructures de transport en commun reliant la Rive-Sud et Montréal, assurant respectivement environ 17 000 et 16 000 déplacements en pointe du matin. La voie réservée du pont Champlain et la ligne 4 (Jaune) du métro assurent quotidiennement plus de

92% des déplacements interrives par transport en commun. Or, pour les prochaines années, il faut s'attendre à une croissance des besoins alors même que le pont Champlain connaît des problèmes chroniques de congestion. Selon TecSult (2003)⁶, les différents liens routiers entre la Rive-Sud et Montréal sont utilisés à capacité en périodes de pointe. Tous les ponts entre la Rive-Sud et Montréal ont alors des ratios débit/capacité égaux ou supérieurs à 1. Dans le cas du pont Champlain ce ratio est de 1,25 en pointe du matin, soit l'un des plus élevés des ponts de la Rive-Sud. À l'instar des recommandations de TecSult, la vision proposée est fondée sur le choix de mise en oeuvre d'un système de transport qui permette d'accroître l'achalandage du transport en commun (transfert modal) au moyen d'une technologie plus attrayante pour la clientèle et offrant une plus grande capacité.

- **Renforcement du lien en transport collectif sur le boulevard Taschereau.** Le boulevard Taschereau constitue un lien de transport majeur, qui relie les sous-ensembles Panama et Place Charles-LeMoine / Pointe de la Voie Maritime. Les abords de l'artère présentent d'importants potentiels de redéveloppement, qui pourront être soutenus par le développement d'un système de transport efficace et urbainement structurant (transfert modal), qui optimise l'intermodalité avec le métro de Longueuil et avec le système de transport guidé planifié dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.
- **Intégration efficace des réseaux et intermodalité.** Un important développement de l'infrastructure lourde de transport en commun est à prévoir pour les prochaines années. Ce développement suivra un schéma global de renforcement des liens entre la périphérie et le centre de l'agglomération par le réseau des trains de banlieue, doublé du renforcement des liens entre les centres multifonctionnels au sein du centre de l'agglomération par les réseaux de métro, de tramway et de SLR. Cette réalité d'une croissance des réseaux suivant des technologies distinctes mais complémentaires soulève avec acuité l'enjeu de l'intermodalité. Seule une intégration avancée des réseaux de transport assurera leur succès auprès de la clientèle, donc l'efficacité de la desserte, tant pour les mouvements pendulaires centre-périphérie que pour la multiplicité des mouvements interpôles. Cette préoccupation conditionne également la vision proposée.
- **Réduction des circulations véhiculaires.** Le développement d'une infrastructure lourde de transport en commun dans l'axe du pont Champlain accentuera paradoxalement les besoins d'accès véhiculaires au territoire d'étude. La vision proposée veut notamment maîtriser cet impact en assurant l'intermodalité des réseaux, en développant le rabattement par autobus aux pôles destination et en localisant les surfaces supplémentaires de stationnement incitatif en bout de réseau.

3.1.2 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

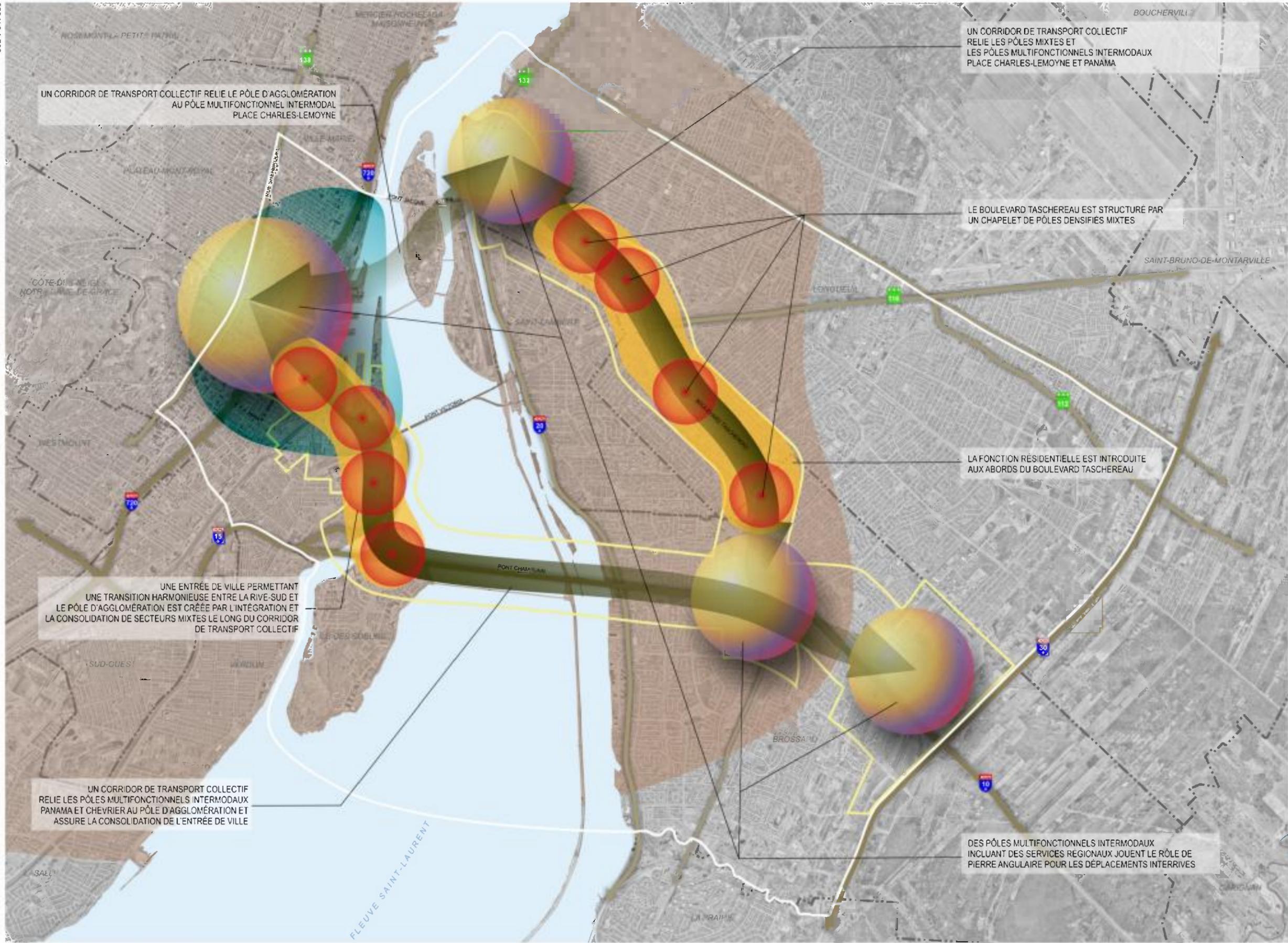
Le concept d'aménagement et de développement à long terme du territoire d'étude est présenté au plan 2, inséré un peu plus loin. Le concept donne forme aux objectifs suivants :

- **Doter la partie Sud du centre de l'agglomération d'une boucle intégrée de transport collectif interrives** intégrée au réseau de transport collectif à grande capacité actuel et en devenir (trains de banlieue ; métro ; tramways ; etc.).
- **Doter cette boucle de transport collectif de technologies performantes** en regard des défis de desserte interrives et de desserte interpôles au sein des territoires respectifs de Montréal et de Longueuil.
- **Planifier l'aménagement du corridor urbain desservi par cette boucle de transport collectif au moyen d'une approche d'ensemble de type « requalification »**, de sorte que soient maximisés les impacts structurants des infrastructures de transport. À cette fin :

⁶ TECSULT inc., Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute A-10/centre-ville (Montréal), Volet justification – Étude des besoins et des solutions, pour l'Agence métropolitaine de transport, mai 2003.

- Assurer l'intégration du système de transport collectif de l'axe du pont Champlain avec le réseau de tramway en planification, la navette ferroviaire projetée, le train de banlieue et le réseau de métro dans le sous-ensemble Bonaventure.
- Faire des sous-ensembles Panama, Chevrier et Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime des pôles de croissance urbaine multifonctionnels conçus selon les principes du nouvel urbanisme et en relation avec les infrastructures intermodales de transport.
- Planifier le développement et le redéveloppement de secteurs urbains mixtes densifiés tout autour des points de desserte du transport en commun, le cas échéant dans les sous-ensembles Bassin Peel, Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, Auguste/Taschereau, Hôpital Charles-LeMoyne et Curé-Poirier/Taschereau.

Outre le plan concept, le lecteur trouvera ici l'illustration plus détaillée de la stratégie d'aménagement résultant de la vision proposée. Ces plans images représentent des portions de trois sous-ensembles offrant un important potentiel de redéveloppement à l'horizon 2025, soit les sous-ensembles Bassin Peel, Panama et Hôpital Charles-LeMoyne. Les choix d'aménagement exprimés sur les illustrations correspondent aux scénarios dits de « requalification » (présentés en détail plus loin), soit les scénarios retenus par l'étude comme ceux les plus aptes à en réaliser les objectifs.



UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RELIE LE PÔLE D'AGGLOMÉRATION AU PÔLE MULTIFONCTIONNEL INTERMODAL PLACE CHARLES-LEMOYNE

UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RELIE LES PÔLES MIXTES ET LES PÔLES MULTIFONCTIONNELS INTERMODAUX PLACE CHARLES-LEMOYNE ET PANAMA

LE BOULEVARD TASCHEREAU EST STRUCTURÉ PAR UN CHAPELET DE PÔLES DENSIFIÉS MIXTES

LA FONCTION RÉSIDENIELLE EST INTRODUITE AUX ABORDS DU BOULEVARD TASCHEREAU

UNE ENTRÉE DE VILLE PERMETTANT UNE TRANSITION HARMONIEUSE ENTRE LA RIVE-SUD ET LE PÔLE D'AGGLOMÉRATION EST CRÉÉE PAR L'INTÉGRATION ET LA CONSOLIDATION DE SECTEURS MIXTES LE LONG DU CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF

UN CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF RELIE LES PÔLES MULTIFONCTIONNELS INTERMODAUX PANAMA ET CHEVRIER AU PÔLE D'AGGLOMÉRATION ET ASSURE LA CONSOLIDATION DE L'ENTRÉE DE VILLE

DES PÔLES MULTIFONCTIONNELS INTERMODAUX INCLUANT DES SERVICES RÉGIONAUX JOUENT LE RÔLE DE PIERRE ANGULAIRE POUR LES DÉPLACEMENTS INTERRIVES

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

-  TERRITOIRE D'ÉTUDE
-  TERRITOIRE ÉLARGI
-  CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION
-  PÔLE D'AGGLOMÉRATION
-  CORRIDOR À VOCATION MIXTE
-  PÔLE MULTIFONCTIONNEL INTERMODAL
-  PÔLE DENSIFIÉ MIXTE
-  CORRIDOR DE TRANSPORT COLLECTIF

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

FIGURE 8
Illustration de l'approche de requalification pour le sous-ensemble Panama



FIGURE 9
Illustration de l'approche de requalification pour le sous-ensemble Bassin Peel

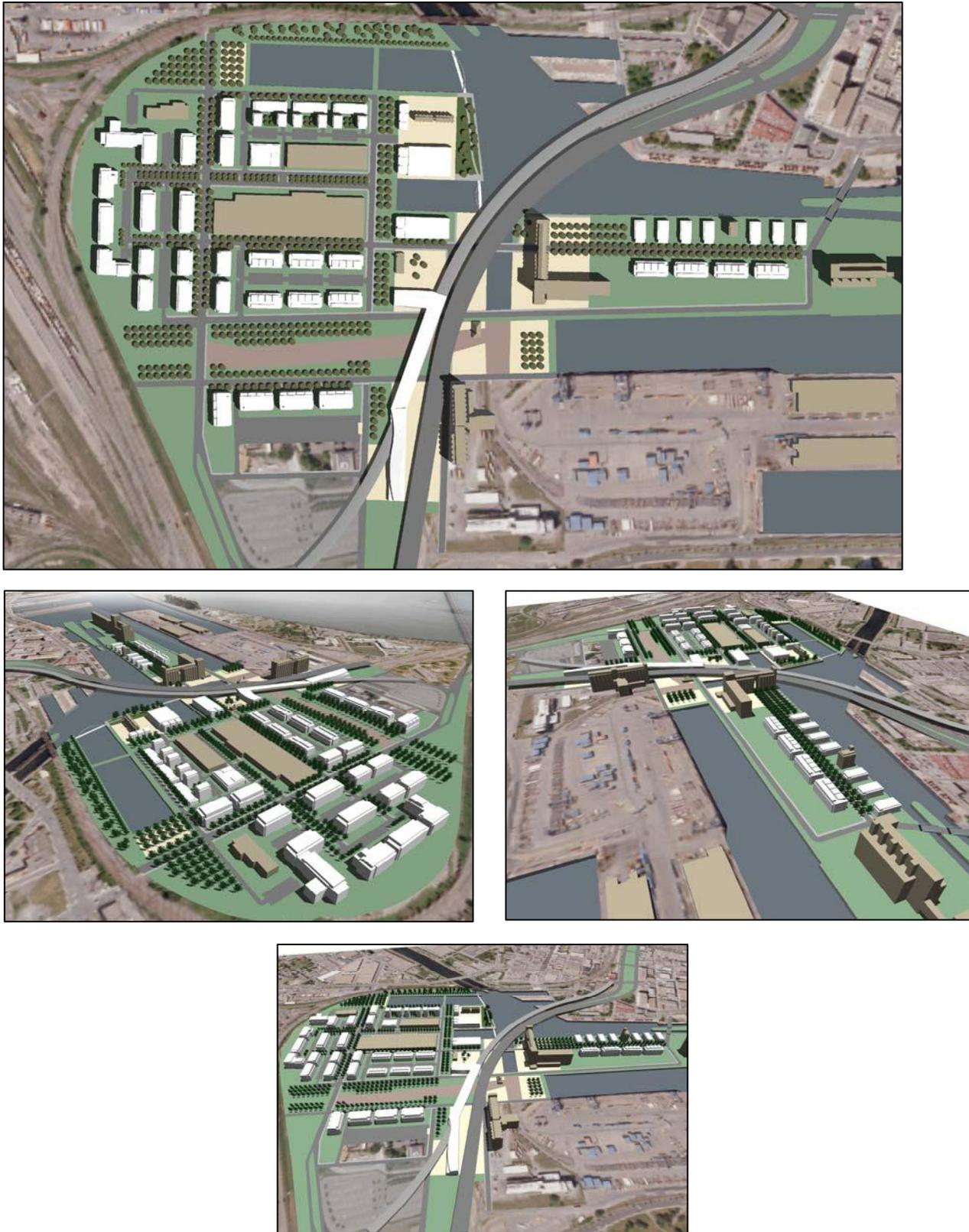


FIGURE 10
Illustration de l'approche de requalification pour le sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoyne



3.2 DES TENDANCES FAVORABLES

Dans l'ensemble, les tendances affectant l'évolution des fonctions urbaines sur le territoire métropolitain et dans le territoire d'étude à moyen et long termes favorisent la réalisation de la vision d'aménagement proposée, à savoir :

- Une démographie qui favorise **une mutation de l'offre d'habitation et un resserrement de l'habitat vers les secteurs centraux**.
- Une saturation croissante de l'offre commerciale et une **vulnérabilité corollaire de l'offre commerciale traditionnelle**, notamment sur le boulevard Taschereau.
- Un **développement important de l'économie du savoir**, dont les entreprises profitent du milieu urbanisé.

3.2.1 MUTATION DE L'OFFRE D'HABITATION ET RESSERREMENT VERS LES SECTEURS CENTRAUX

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

Selon l'Institut de la Statistique du Québec, près de 350 000 nouveaux ménages s'ajouteront sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal entre 2001 et 2021, soit une moyenne de 17 500 nouveaux ménages par année⁷. Cette croissance du nombre de ménages conditionnera l'évolution du marché immobilier **selon la croissance relative des groupes d'âge et selon les caractéristiques en cours de mutation des ménages**.

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

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

⁷ Communauté métropolitaine de Montréal, *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, tableau 5 – Évolution des ménages 1981-2021*, mars 2005.

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

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

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

Ces facteurs ont déjà des effets tangibles sur la localisation du développement résidentiel sur le territoire métropolitain, ainsi que sur le type d'habitations en demande, comme en fait foi une étude réalisée pour le compte de la CMM, faites sur la base de compilations de la SCHL, vont comme suit :

- **Quant à la localisation du développement résidentiel.** Dans l'ensemble, l'augmentation des ménages composés de personnes seules et de couples sans enfant semble favoriser un resserrement du développement résidentiel vers le centre de l'agglomération puisque ces types de ménages favorisent majoritairement le mode de vie urbain comme en atteste :
 - **Le nombre de mises en chantier**, qui a progressé de façon significative au cours des dernières années dans chacun des grands secteurs de planification, mais de façon nettement plus importante dans la zone centrale de la région, soit l'île de Montréal.
 - **La performance immobilière résidentielle en relation avec l'infrastructure transport.** L'étude démontre que les municipalités bénéficiant de la proximité d'une autoroute ou d'une gare desservie par le transport en commun présentent généralement des parts de marché relativement élevées au sein de l'assiette globale du développement résidentiel métropolitain des dernières années.
- **Quant aux types d'habitations en demande.** « On a assisté au cours des dernières années à une transformation du marché de l'habitation. Historiquement, les unités de type propriétaire – occupant occupaient une part prépondérante dans le marché de la région montréalaise. Au cours des dernières années, on a constaté que c'est la copropriété et le locatif qui ont constitué plus de la moitié du marché de l'habitation ». (...) « La transformation du marché concerne également la typologie des unités. Le poids relatif dans la région des maisons individuelles, jumelées ou en rangées est de moins en moins important. Au cours des dernières années, c'est l'unité de type appartement qui occupe une place prépondérante dans la région montréalaise ». (...) « **C'est donc les marchés et les produits plus denses au niveau de l'occupation de l'espace qui ont connu les progressions les plus importantes au cours des dernières années dans l'ensemble de la CMM** ». ⁸

⁸ Voir : JULES HURTUBISE, ÉCONOMISTE, Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables, Communauté métropolitaine de Montréal, Juillet 2008, pages 7 et 8.

3.2.2 VULNÉRABILITÉ DE L'OFFRE COMMERCIALE TRADITIONNELLE⁹

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

- **Une croissance démographique anémique.** Dans la région montréalaise comme ailleurs au Québec ou au Canada, la croissance démographique s'essouffle et a des conséquences directes et incontournables sur l'évolution de la demande. Alors qu'entre 1951 et 1961, l'accroissement démographique quinquennal se situait autour de 14% au Québec, il n'excède pas 3% depuis 1991. Dans la région montréalaise, la population est passée de 2,8 millions à 3,3 millions entre 1981 et 2001, une croissance globale de 18%. En 2021, le niveau projeté de la population devrait se situer autour de 3,7 millions soit une croissance de 10% répartie sur vingt ans. Ce plafonnement démographique est encore plus manifeste sur l'île de Montréal qui a perdu 7% de ses effectifs au profit des banlieues entre 1971 et 2001.
- **Le vieillissement de la population et l'évolution de la cohorte des « baby-boomers ».** Le vieillissement de la population est également une tendance claire dans la plupart des sociétés occidentales et le Québec ne fait pas exception. À preuve, alors qu'on recensait 63 personnes âgées (65 ans et plus) pour chaque tranche de 100 enfants de 14 ans ou moins en 1996, ce rapport s'établit aujourd'hui à 75.¹⁰ Mais, bien que le phénomène du vieillissement ait une incidence incontestable sur les besoins et les ressources des ménages, c'est l'évolution de la cohorte des « baby-boomers » et leur arrivée à la retraite qui aura les conséquences les plus déterminantes. Cette génération a fait naître et supporté les grands centres commerciaux de banlieue et représente, encore aujourd'hui, la clientèle centrale des magasins à rayons qui ont assumé le rôle de locomotive pour la plupart de ces centres.
- **Le maintien du pouvoir d'achat.** Au Québec, le pouvoir d'achat est stable depuis les vingt dernières années. En dollars constants (1998), le revenu disponible des familles est passé de 41 830 \$ à 43 082 \$ entre 1986 et 1998, une augmentation relative de quelque 3%. Pour les personnes seules, le revenu disponible aura augmenté de 5% durant la même période.

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

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

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

⁹ Extrait et adapté de : Géocom, *Développement commercial*, texte de travail produit pour le compte de la Communauté métropolitaine de Montréal, septembre 2003, 60 pages et annexes

¹⁰ Source : Institut de la Statistique du Québec.

3.2.3 DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE DU SAVOIR ET CENTRALITÉ

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

« Parallèlement progressent les secteurs plus modernes, à productivité élevée, qui font appel à des technologies de pointe : aéronautique, pharmacie, microélectronique, matériel de communication. Une nouvelle base industrielle se met en place, où la part de la manufacture se restreint au profit de la conception et des services hautement spécialisés)¹¹.

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

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

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

¹¹ Claude Manzagol et Christopher R. Bryant, *Montréal 2001 – Visages et défis d'une métropole*, les Presses de L'Université de Montréal, 1998

3.3 CE QU'IL FAUT EN RETENIR

La vision d'aménagement du territoire d'étude à l'horizon 2025 consiste à y concentrer une diversité d'activités urbaines et à en faire ainsi un catalyseur de développement urbain pour le centre-ville de Montréal et pour Longueuil, le tout en relation avec le développement d'une boucle intégrée de transport collectif interrives intégrée au réseau de transport collectif à grande capacité montréalais.

Cette vision repose sur les principes directeurs suivants :

- ***Consolidation du centre de l'agglomération.***
- ***Intégration aménagement/transport.***
- ***Desserte efficace des grands pôles de destination.***
- ***Renforcement des liens interrives par transport collectif guidé dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.***
- ***Renforcement du lien en transport collectif sur le boulevard Taschereau.***
- ***Intégration efficace des réseaux et intermodalité.***
- ***Réduction des circulations véhiculaires.***

Le concept d'aménagement et de développement à long terme découlant de cette vision donne forme aux objectifs suivants :

- ***Doter la partie Sud du centre de l'agglomération d'une boucle intégrée de transport collectif interrives.***
- ***Doter cette boucle de transport collectif de technologies performantes.***
- ***Planifier l'aménagement du corridor urbain desservi par cette boucle de transport collectif au moyen d'une approche d'ensemble de type « requalification ».***

Les tendances favorisant la réalisation de la vision d'aménagement proposée se résument comme suit :

- ***Une démographie qui favorise une mutation de l'offre d'habitation et un resserrement de l'habitat vers les secteurs centraux.***
- ***Une saturation croissante de l'offre commerciale et une vulnérabilité corollaire de l'offre commerciale traditionnelle, notamment sur le boulevard Taschereau.***
- ***Un développement important de l'économie du savoir, dont les entreprises profitent du milieu urbanisé.***

Chapitre 4

LES SOUS-ENSEMBLES ET LES SCÉNARIOS

4 LES SOUS-ENSEMBLES ET LES SCÉNARIOS

4.1 SOUS-ENSEMBLES RETENUS

Le développement et l'amélioration du transport collectif dans les corridors de l'autoroute A-10 et du boulevard Taschereau a comme incidence potentielle de créer d'importantes opportunités de développement à proximité des points de desserte.

Ces nouvelles opportunités sont particulièrement importantes dans certains sous-ensembles. La pertinence de cibler prioritairement le développement d'un sous-ensemble donné est liée à trois facteurs :

- L'ampleur des gains fiscaux potentiels.
- L'ampleur des effets de levier potentiels sur la réalisation de la vision d'aménagement.
- L'ampleur du potentiel de rentabilisation des investissements publics en transport collectif, notamment par l'augmentation de son utilisation.

Les sous-ensembles retenus ont donc été délimités en tenant compte des trois indicateurs suivants : secteurs en cours de mutation, secteurs faisant l'objet d'orientations spécifiques dans les documents de planification local ou régional et secteurs comprenant un ou des pôles générateurs de déplacements.

- **Secteurs en mutation.** Secteurs qui subissent ou qui sont appelés à subir d'importants changements dans leur forme physique, les activités qu'on y retrouve et/ou la fonction qu'ils jouent dans leur milieu. Il peut s'agir de pôles dont le potentiel de développement est jugé important ou de secteurs ayant connu un déclin et où l'on perçoit certains signes de changements. Ces signes peuvent prendre la forme de projets de redéveloppement initiés soit par le secteur public ou le secteur privé, de l'apparition de nouvelles fonctions autrefois étrangères au quartier et autres.
- **Secteurs faisant l'objet d'orientations spécifiques dans les documents de planification local ou régional.** Secteurs inscrits aux documents de planification des différentes villes ou arrondissements répondant à des dynamiques particulières, ainsi que secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée dans les plans d'urbanisme.
- **Secteurs comprenant un ou des pôles générateurs de déplacements.** Secteurs où se trouvent d'importants pôles générateurs de déplacements et d'achalandage pour le transport en commun.

Les sous-ensembles retenus sont au nombre de dix. Des sous-ensembles retenus pour étude, trois sous-ensembles font actuellement l'objet de projets dont l'avancement est tel qu'il ne serait pas approprié de présenter de nouvelles propositions. Ces trois sous-ensembles seront donc désignés « sous-ensembles planifiés » dans le reste du document.

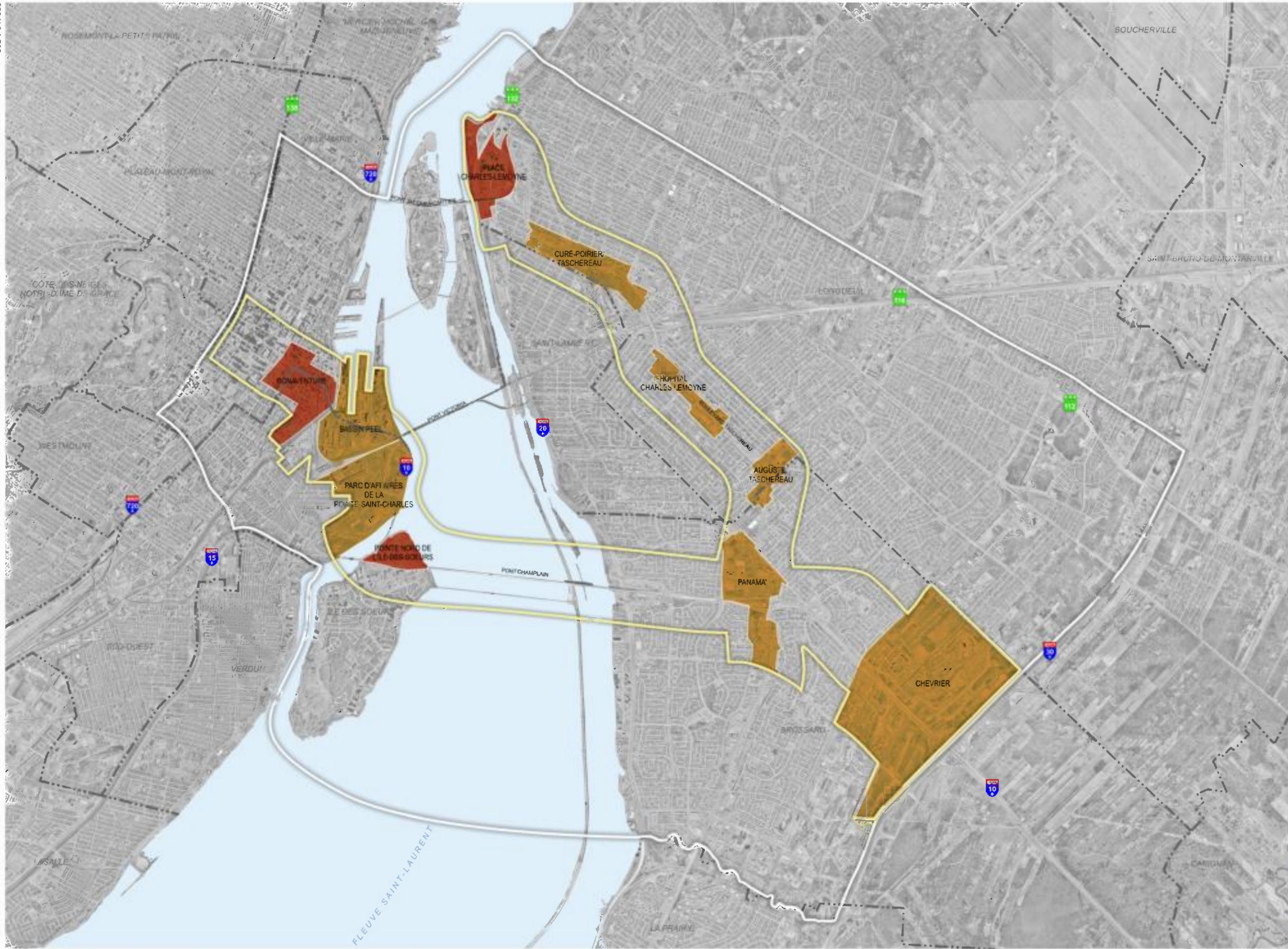
Ces sous-ensembles, dont la planification est en cours, ont été considérés dans l'étude car la qualité et la quantité des espaces planifiés sont tels qu'ils ont un impact sur le marché immobilier et sa capacité d'absorption. De plus, ils participent à la réalisation de la vision d'aménagement proposée pour les corridors de transport et leur planification illustre la volonté des autorités publiques en matière d'aménagement du territoire. Finalement, ils participent également à doter les corridors de transport à l'étude d'une identité forte.

Les sept autres sous-ensembles ont fait l'objet de propositions d'aménagement et de développement. Ils seront donc désignés comme « sous-ensembles à l'étude » dans le reste du document. Pour chacun, deux scénarios ont été développés, l'un dit « de requalification » et l'autre dit « de continuité ». Ces scénarios illustrent avec plus ou moins d'intensité des choix d'aménagement issus des principes du « Transit Oriented Development » (TOD), principes qui se résument ainsi :

- **Une plus grande densité.** Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.
- **Un milieu de vie diversifié.** Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à bicyclette ou en transport public.
- **Un développement continu du territoire.** Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.
- **Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs.** Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.
- **Des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier.** Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et faire de ces infrastructures des lieux publics agréables et animés.
- **Un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes.** Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort du piéton et du cycliste.
- **Une offre résidentielle diversifiée.** Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie de quartier.
- **Des bâtiments orientés vers la rue.** Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche aux arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons.¹²

Le plan 3 illustre les dix sous-ensembles retenus après analyse du territoire d'étude. Pour chacun d'eux, une fiche de caractérisation a été élaborée et est présentée en tant qu'annexe 4 du document « Annexe au rapport final ». Celle-ci présente les données sur l'utilisation du sol, l'évaluation foncière, la desserte en transport en commun, la caractérisation physique du site, la synthèse des opportunités et défis ainsi que les orientations issues des outils de planification et les projets en cours et planifiés.

¹² Conseil régional de l'environnement de Montréal, Huit principes pour construire la ville du transport durable, juillet 2003, page 11.



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

-  TERRITOIRE D'ÉTUDE
-  TERRITOIRE ÉLARGI
-  SOUS-ENSEMBLE D'ÉTUDE FAISANT ACTUELLEMENT L'OBJET D'INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT / DÉVELOPPEMENT
-  SOUS-ENSEMBLE D'ÉTUDE OÙ DES SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT ONT ÉTÉ ELABORÉS

SOUS-ENSEMBLES RETENUS



4.2 SOUS-ENSEMBLES PLANIFIÉS

Les sous-ensembles inclus dans cette catégorie sont les suivants :

- Bonaventure ;
- Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs ;
- Place Charles-LeMoyne/ Pointe de la Voie Maritime.

Pour chacun de ces sous-ensembles, une description des projets en cours de planification est présentée ci-après.

4.2.1 BONAVENTURE

Le sous-ensemble est délimité par la rue Notre-Dame au nord, par le canal de Lachine au sud, par les rues McGill et King à l'est et par la rue Richmond à l'ouest.

Ce sous-ensemble compte le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, le projet de réaménagement du Square Chaboillez, le projet Griffintown – secteur Peel-Wellington (planification terminée) et le projet « Les bassins du nouveau Havre », sur le site de l'ancien Tri Postal (1 500 Ottawa). Le secteur du Square Chaboillez permet l'accueil d'une superficie de plancher potentielle de 166 000 mètres carrés dont la fonction est encore à définir alors que les autres projets proposent tous des développements intégrant à la fois une fonction résidentielle, commerciale et de bureaux.

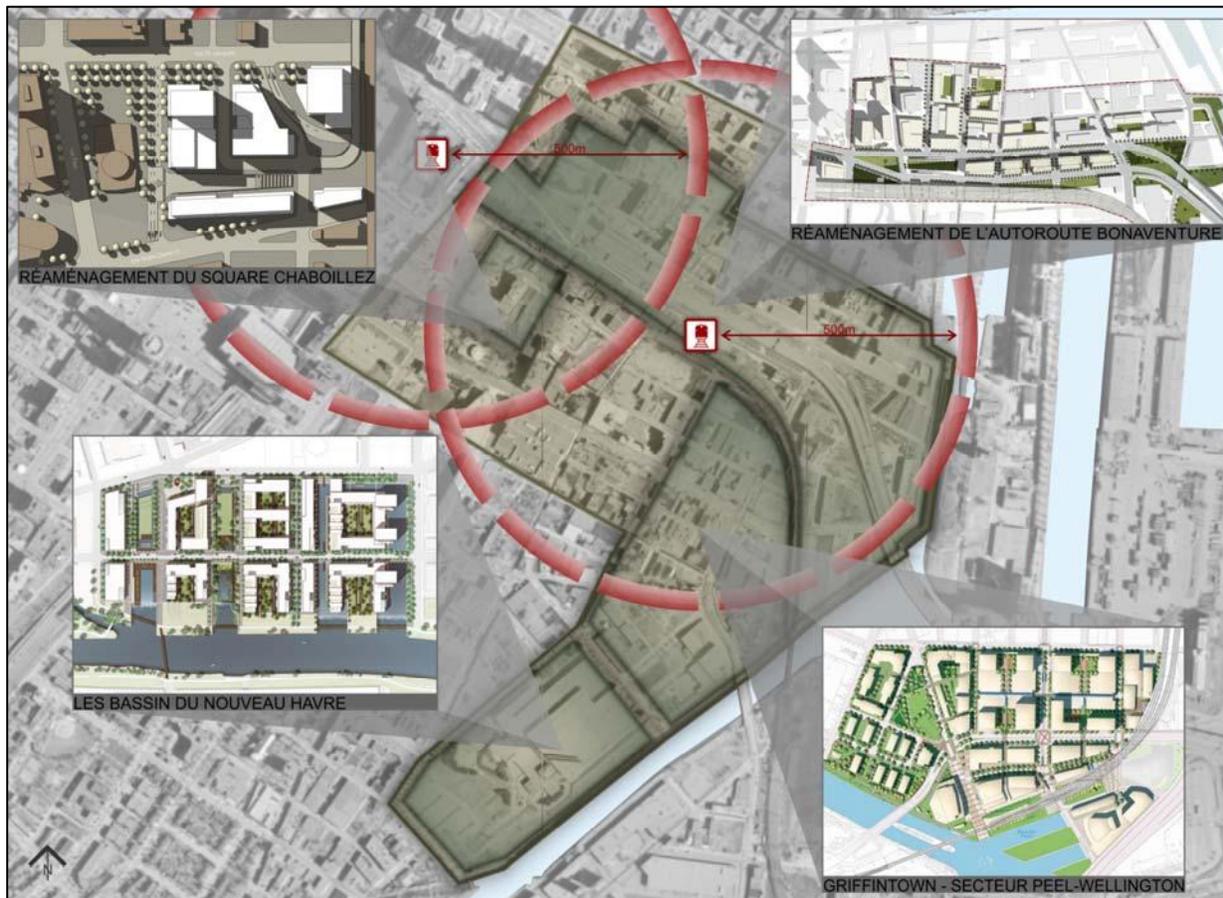
Selon le projet déposé en octobre 2008 « Les bassins du nouveau Havre » offrira à terme près de 2 000 unités résidentielles réparties en unités en copropriété, en logements communautaires et en logements privés abordables ainsi que 30 000 m² de commerces et lieux d'emplois. Par ailleurs, le projet prévoit l'aménagement de 20% de la superficie du site à des fins d'espaces verts et récréatifs, de même que le dégagement et la mise en valeur des bassins actuellement remblayés.

Le concept de mise en valeur de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville s'articule autour de trois grands éléments : les îlots centraux, le viaduc ferroviaire du CN donnant accès à la gare Centrale et le faubourg des Récollets. Des usages résidentiels, d'hôtels et de bureaux sont prévus dans les îlots centraux, alors que l'utilisation à des fins commerciales ou publiques du viaduc est proposée. Finalement, dans le secteur du faubourg des Récollets, l'implantation d'une série d'immeubles est planifiée afin de compléter les têtes d'îlots. Ceux-ci pourront accueillir des commerces aux rez-de-chaussée et des bureaux aux étages. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain implique la création d'un nouveau corridor métropolitain en parallèle, de sorte qu'un corridor en site propre dédié aux autobus reliant le centre-ville à la Rive-Sud est prévu sur la rue Dalhousie, à l'ouest du viaduc ferroviaire CN.

Le projet Griffintown – secteur Peel-Wellington intègre des commerces, des espaces à bureaux, un cinéma, un hôtel, des galeries d'art et un musée et des logements (complexe destiné aux étudiants, complexe de résidences pour personnes âgées et condominiums), pour un total de plus de 3 900 unités résidentielles. Les fonctions commerciales et de services auront une superficie totale de 165 000 mètres carrés.

Le sous-ensemble Bonaventure sera éventuellement desservi par un réseau de tramway et par le SLR. En ce sens, il existe une volonté municipale claire de faire du réseau de tramway un véritable lien fonctionnel entre les différents systèmes de transport collectif, dont le métro, les grandes gares ferroviaires et le futur lien interrives de l'axe du pont Champlain.

FIGURE 11
Sous-ensemble Bonaventure



4.2.2 POINTE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Le sous-ensemble occupe la partie de l'île-des-Sœurs située au nord de l'autoroute A-10/15.

Ce sous-ensemble comprend deux projets planifiés ou en cours : le Campus de Bell Canada et un projet immobilier mixte, à dominance résidentielle.

Le projet du Campus de Bell Canada est prévu sur la partie Ouest de la pointe Nord. Trois phases sont projetées pour le déploiement du Campus : les phases 1 et 2 sont actuellement en cours de construction et devraient être parachevées d'ici la fin de 2008, alors que la phase 3 est prévue à plus long terme, soit entre 2012 et 2019. Le Campus aura, lorsque terminé, une superficie de plus de 1 860 000 mètres carrés.

Par ailleurs, un projet immobilier mixte de grande envergure sur la partie Est de l'île est prévu. Ce développement intégrera une fonction résidentielle variée (maisons de ville et condominiums) ainsi qu'une fonction commerciale de détail, des espaces à bureaux et un hôtel. À terme, plus de 1 500 unités résidentielles sont prévues dans ce secteur, alors que les espaces de commerces et bureaux occuperont environ 360 000 mètres carrés. La réalisation de ce projet immobilier est planifiée entre 2010 et 2019.

Par ailleurs, dans son étude d'avant-projet, l'AMT proposait l'aménagement d'une station de SLR au nord de l'autoroute A-10 vis-à-vis l'ancien poste de péage du pont Champlain.

FIGURE 12
Sous-ensemble Pointe Nord de l'île-des-Sœurs



Source : Arrondissement du Sud-Ouest, 2008.

4.2.3 PLACE CHARLES-LEMOYNE / POINTE DE LA VOIE MARITIME

Le sous-ensemble est délimité par le fleuve Saint-Laurent au nord, par le boulevard Taschereau au sud, par la rue Joliette à l'est et par le pont Jacques-Cartier à l'ouest.

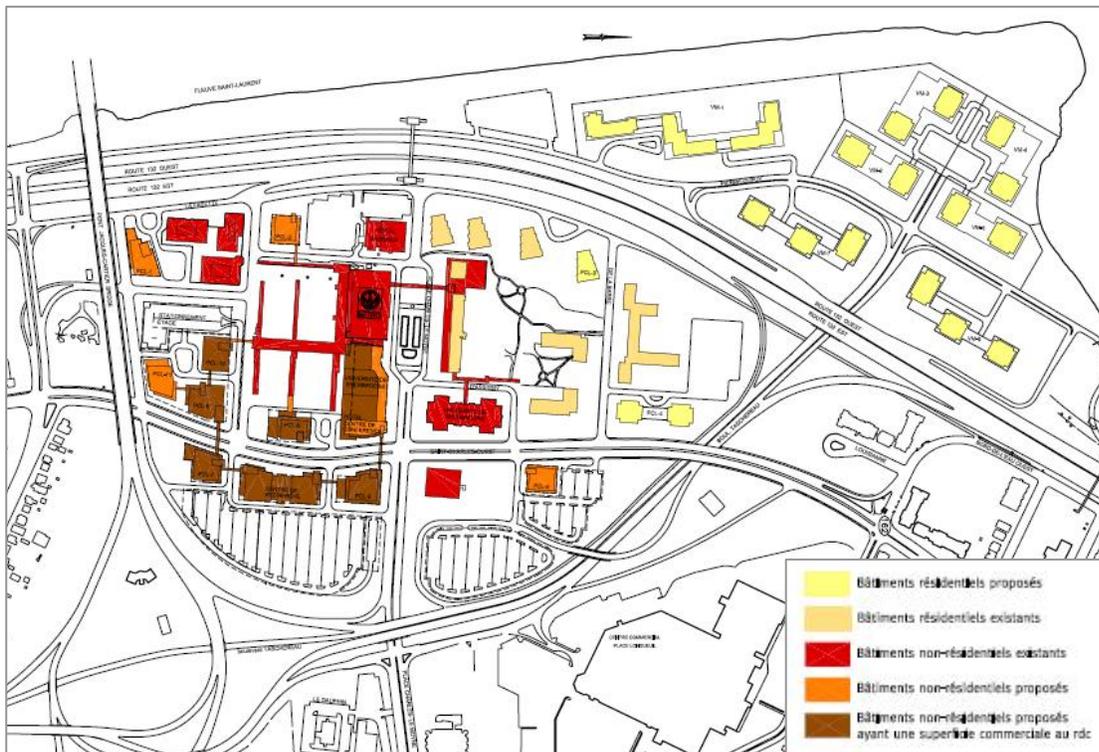
Ce sous-ensemble a fait l'objet d'une planification particulière réalisée en avril 2004, sous forme d'une étude intitulée « Concept de développement pour la mise en valeur des actifs de la Place Charles-Lemoyne et la Pointe de la Voie maritime ».

Ce document propose un concept d'aménagement détaillé, qui s'articule sur le parachèvement du secteur de la Place Charles-LeMoyne par la construction de tours à bureaux (plus de 123 000 mètres carrés), l'intégration d'une offre supplémentaire en commerces et services (11 500 mètres carrés), la construction du campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke (en cours), l'implantation d'un hôtel de 250 chambres jumelé à un centre de conférence de 2 200 mètres carrés ainsi que la construction de deux tours résidentielles de 18 étages chacune, offrant au total près de 400 logements.

Dans le secteur de la Pointe de la Voie maritime, le concept prévoit un développement résidentiel de forte densité composé d'ensembles immobiliers de 6 à 15 étages qui pourront accueillir près de 2 300 logements.

Le développement est prévu en quatre phases excluant la phase initiale, qui est l'implantation du campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke. Les trois premières phases concernent la Place Charles-LeMoyne alors que la dernière phase permettra la mise en valeur de la Pointe de la Voie maritime.

FIGURE 13
Sous-ensemble Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime



Source : Municonsult, 2004.

4.3 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES SOUS-ENSEMBLES À L'ÉTUDE

Les scénarios d'aménagement des sous-ensembles à l'étude sont présentés dans cette section. Ces scénarios résultent de trois exercices de réflexion et de révision successifs :

- L'élaboration d'une proposition préliminaire sur la base de la caractérisation et de l'analyse des sous-ensembles.
- La revue et la bonification de cette proposition préliminaire à l'aide des experts de l'immobilier faisant partie de l'équipe de travail.
- La revue et la bonification des scénarios au terme d'un exercice de consultation des intervenants concernés (voir l'annexe 7 du document « Annexe au rapport final »).

Les scénarios sont élaborés sur la base des principes de l'approche dite « Transit Oriented Development » (TOD) décrits plus haut. À noter également que les scénarios tiennent compte des propositions de tracé et de localisation des stations du projet de SLR, soit le seul mode de transport collectif guidé ayant fait l'objet d'études techniques détaillées pour ce corridor. La référence au projet de SLR dans le texte et dans les illustrations décrivant les scénarios ne présume pas de la solution de transport collectif qui sera ultimement choisie.

Pour chaque sous-ensemble, la problématique générale d'aménagement et de développement est ici présentée. Par la suite, des scénarios dits « de continuité » et « de requalification » sont décrits de façon détaillée. Ceux-ci sont définis de la manière suivante :

- **Scénario de continuité** : scénario élaboré en utilisant comme hypothèse de travail que le développement sur la période 2009-2025 se fera en continuité avec l'utilisation du sol et les usages actuels.
- **Scénario de requalification** : scénario élaboré en utilisant comme hypothèse de travail que le développement sur la période 2009-2025 se fera en rupture avec l'utilisation du sol actuelle et qui suppose une révision majeure et une densification des usages.

Pour chaque scénario, plusieurs fonctions sont proposées : résidentiel, commerces et services, industriel, institutionnel, récréotouristique et lien piéton / espace vert. Les fonctions résidentielles et commerces et services se distinguent selon deux types de densité (faible et moyenne à forte). Notons que la fonction commerces et services inclut les espaces à bureaux et qu'en ce sens, les secteurs affectés à de telles fins constituent des secteurs d'emploi au même titre que les secteurs industriels.

Il est important de souligner que les scénarios présentent des schémas d'affectation qui n'impliquent pas nécessairement le redéveloppement à l'ultime de l'ensemble des secteurs concernés et le remplacement de la totalité des fonctions existantes par les fonctions proposées.

Les secteurs composant chaque sous-ensemble sont illustrés et délimités aux fiches de caractérisation des sous-ensembles, constituant l'annexe 4 du document « Annexe au rapport final ».

4.3.1 BASSIN PEEL

4.3.1.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur est délimité par le canal de Lachine à l'ouest, par le fleuve Saint-Laurent au nord et à l'est et par les voies ferrées du Canadien National au sud. Ce sous-ensemble peut être divisé en deux secteurs distincts, séparés par l'autoroute Bonaventure : le secteur Bridge / Mill et le secteur Bickerdike.

Le secteur Bridge / Mill est un secteur enclavé par les infrastructures ferroviaires et l'autoroute Bonaventure. Il est structuré par les rues Bridge et Mill, aux abords desquelles sont implantés la plupart des bâtiments. Le cadre bâti y est très hétérogène (magasins à grandes surfaces, bâtiments industriels avec silos, bureaux et centres de distribution) et l'aménagement du domaine public y est pratiquement inexistant, à l'exception de trottoirs. Ce secteur compte plusieurs terrains vacants localisés dans les espaces résiduels, le long des voies ferrées. Par ailleurs, la grille de rue, qui présente une configuration atypique, et la congestion routière des artères donnant accès au pont Victoria, constituent des contraintes au développement.

Le secteur Bickerdike est principalement formé de jetées et de bassins : jetée Bickerdike, jetée MacKay, jetée Pointe-du-Moulin. La jetée Pointe-du-Moulin sert de lien avec le Vieux-Port et est occupée par une série de bâtiments industriels. La jetée Bickerdike est une plateforme pour les conteneurs du Port de Montréal et compte des hangars. L'extrémité ouest de cette jetée est occupée par des bâtiments industriels et par des silos. La jetée MacKay comprend un parc et des bâtiments résidentiels, dont le site d'Habitat 67.

Opportunités :

- Présence de plusieurs terrains sous utilisés;
- Paysage de qualité (vue sur le centre-ville, le Mont-Royal et les berges du fleuve);
- Proximité du centre des affaires et du Vieux-Port;
- Présence de nombreux plans d'eau (Bassins Peel, Windmill-Point et Bickerdike, fleuve Saint-Laurent).

Défis :

- Atténuer les barrières physiques liées à l'enclavement du secteur;
- Favoriser les accès au secteur en transport en commun (autobus et SLR potentiel);
- Diminuer à court terme les effets négatifs de la présence d'industries lourdes sur les activités non compatibles;
- Créer des liens entre les différentes parties du secteur et les secteurs limitrophes.

4.3.1.2 SCÉNARIO DE CONTINUITÉ

Le scénario de continuité utilise comme hypothèse de travail l'emplacement de la station de SLR tel que proposé dans le rapport synthèse des études d'avant-projet d'un SLR dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, produit par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) en février 2007. Ainsi, la station serait située à l'emplacement actuel du stationnement du Casino de Montréal.

Ce scénario favorise le maintien des activités industrielles sur les jetées Bickerdike et Pointe-du-Moulin ainsi que la consolidation à des fins résidentielles de moyenne / forte densité de la jetée Mackay. Dans le secteur Bridge / Mill, la consolidation des fonctions commerciales et industrielles existantes est privilégiée.

FIGURE 14
Sous-ensemble Bassin Peel – Scénario de continuité



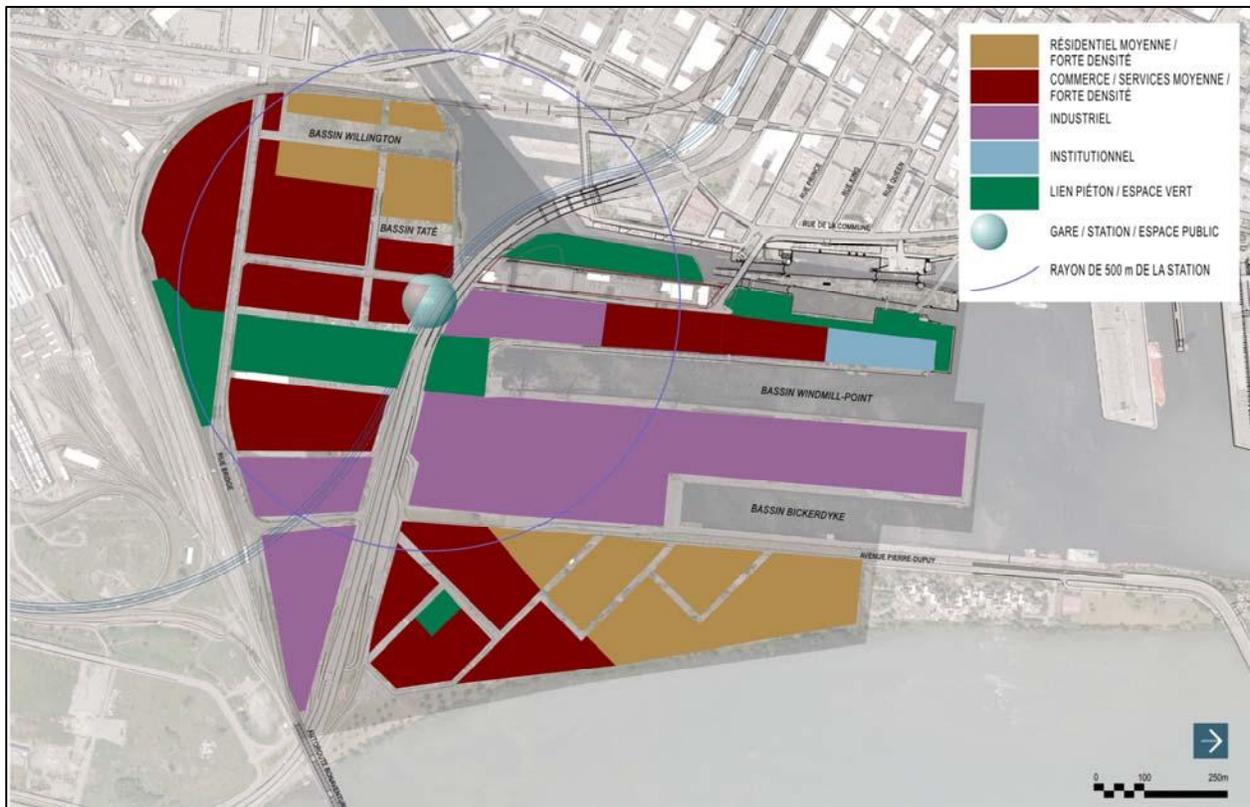
4.3.1.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

Le scénario de requalification propose un déplacement plus au nord de la station de SLR, dans l'axe de la rue Mill, ce qui permettrait de favoriser le développement d'un pôle d'emplois à proximité et de maximiser l'effet structurant sur le développement résidentiel proposé.

Tout comme le scénario de continuité, le scénario de requalification propose le maintien des activités industrielles sur la jetée Bickerdike ainsi que la consolidation à des fins résidentielles de moyenne / forte densité de la jetée Mackay. Ce scénario suggère également la requalification à des fins institutionnelles des silos situés à l'est de la jetée Pointe-du-Moulin (ex : salle de spectacle, musée, cinéma, etc.).

Dans le secteur Bridge / Mill, un redéveloppement à des fins mixtes est proposé. Celui-ci s'articule autour d'un développement immobilier résidentiel de moyenne à forte densité, dans le secteur des bassins Tate et Wellington. Ce développement immobilier, qui suppose l'excavation et la mise en valeur des bassins, pourrait favoriser la mise en valeur de ces derniers. Par ailleurs, le scénario propose le redéveloppement des secteurs industriels et commerciaux de faible densité à des fins commerciales, de services et de bureaux de moyenne à forte densité. Ces secteurs se trouveraient ainsi à courte distance d'une éventuelle gare de transport collectif guidé et seraient facilement accessibles pour les travailleurs et les nouveaux résidents du quartier. Finalement, un espace vert de grande envergure, qui desservirait à la fois les résidents et les travailleurs, est prévu au cœur du secteur.

FIGURE 15
Sous-ensemble Bassin Peel – Scénario de requalification



Exemples d'aménagement de bassins



L'aquarium de Baltimore



General Mills Corporate Campus, Golden Valley, Minnesota

Exemples d'aménagement sous les infrastructures de transport



Aménagements sous le skytrain, Vancouver



4.3.2 PARC D'ENTREPRISES DE LA POINTE-SAINT-CHARLES

4.3.2.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur, anciennement dénommé Technoparc, est délimité par la cour de triage du Canadien National au nord, par les autoroutes 15 / 20 au sud, par le fleuve Saint-Laurent à l'est et par le quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles à l'ouest. Ce sous-ensemble peut être divisé en trois secteurs distincts : le parc d'entreprises, la cour de triage Via Rail et les anciens ateliers du CN.

Le secteur du parc d'entreprises constitue une bande de territoire enclavée entre l'autoroute Bonaventure et la cour de triage de Via Rail. Il est caractérisé par une grande proportion d'espaces vacants, ceux-ci occupant environ la moitié du secteur. La partie construite compte quelques bâtiments de gabarit imposant ayant front sur de l'autoroute Bonaventure. Les accès se font par les rues du Carrie-Derick, Marc Cantin et Fernand Seguin, qui forment une boucle à la périphérie du secteur, accessible depuis l'autoroute Bonaventure.

La cour de triage Via Rail longe le parc d'entreprises et comprend un seul bâtiment, situé à son extrémité sud-ouest.

Les anciens ateliers du CN occupent un secteur résiduel, partiellement enclavé entre la cour de triage de Via Rail et celle du CN. On y retrouve un complexe de bâtiments de très grande dimension. L'orientation et la volumétrie des bâtiments s'inscrivent en rupture avec celle du cadre bâti du quartier résidentiel adjacent de Pointe Saint-Charles. Une bande de terrains vacants longe également la cour de triage, à proximité des secteurs résidentiels.

Opportunités :

- Importante superficie de terrains vacants;
- Proximité des berges du fleuve Saint-Laurent, du pont Victoria, du pont Champlain et du centre-ville;
- Potentiel de reconversion du bâtiment et des anciens ateliers du CN;
- Passage de la ligne de train de banlieue reliant le centre-ville à Mont Saint-Hilaire.

Défis :

- Atténuer les effets négatifs liés aux barrières physiques que sont les cours de triage et les grandes infrastructures de transport routier;
- Développer les terrains du parc d'entreprises en prenant en considération la nature des sols qui le compose, les activités en place et le déplacement de l'autoroute Bonaventure;
- Décontaminer les terrains;
- Rendre accessible les berges du fleuve Saint-Laurent;
- Améliorer la desserte en transport en commun du secteur;
- S'assurer que les interventions favorisent le désenclavement de la partie de Pointe Saint-Charles au sud de la rue Wellington;
- Redévelopper le site des anciens ateliers du CN par la rationalisation ou la relocalisation de la cour de triage et assurer la création de liens avec le parc d'entreprises;
- Tisser des liens avec les secteurs limitrophes et protéger les bâtiments à caractère patrimonial.

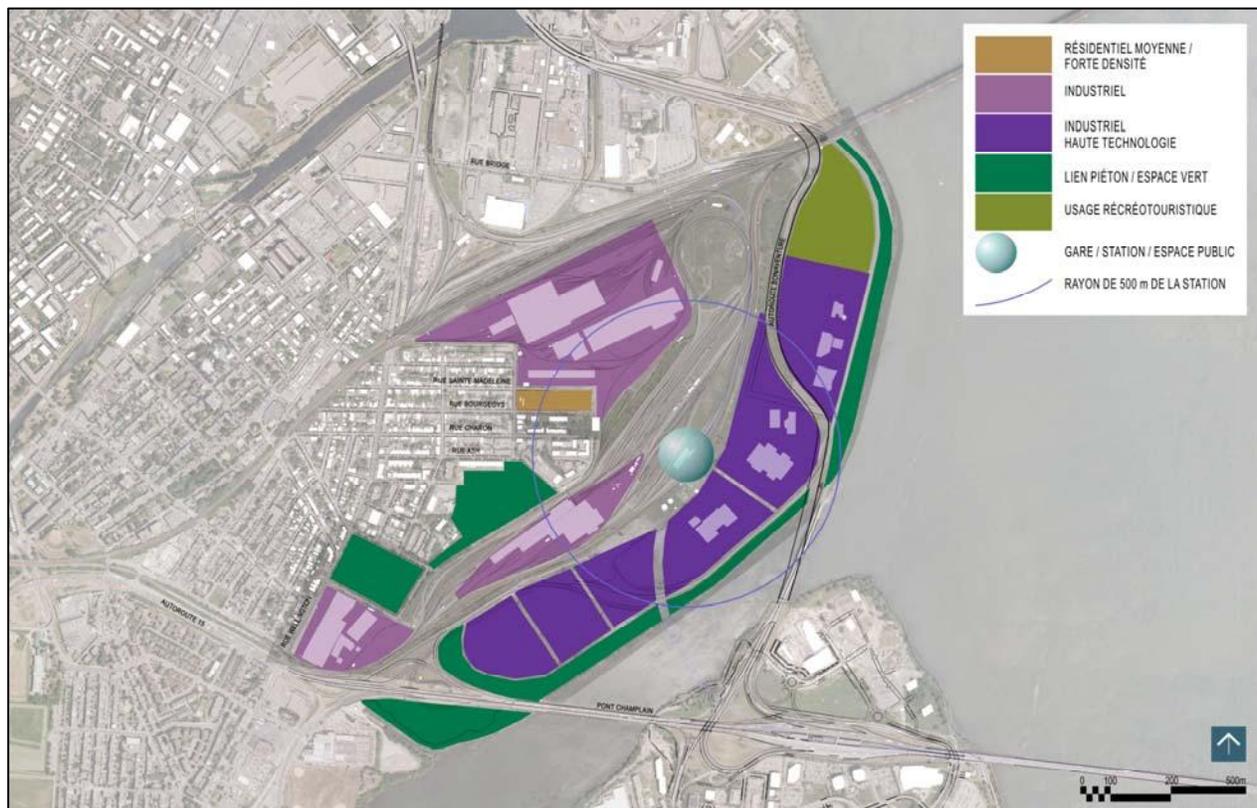
4.3.2.2 SCÉNARIO DE CONTINUITÉ

Le scénario de continuité utilise comme hypothèse de travail l'emplacement de la station de SLR tel que proposé dans le rapport synthèse des études d'avant-projet d'un SLR dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, produit par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) en février 2007. Ainsi, la station serait située au croisement de la rue Fernand-Séguin. Ce scénario suppose également le déplacement de l'autoroute Bonaventure dans l'axe de la rue Marc-Cantin, tel que défini dans le document intitulé « Le havre de Montréal – Rapport final et recommandations », produit par la Société du Havre de Montréal en avril 2006.

Le maintien de la vocation industrielle est préconisé dans ce scénario, pour les secteurs de la cour de triage Via Rail et des anciens ateliers du CN. Il est néanmoins proposé de compléter la trame de rue du quartier résidentiel adjacent de Pointe-Saint-Charles et ainsi construire à des fins résidentielles de moyenne à forte densité la bande de terrains vacants, en lien avec le prolongement des rues Bourgeoy et Sainte-Madeleine.

Dans le secteur du Technoparc, la consolidation des activités industrielles est privilégiée, en orientant le développement vers l'accueil d'industries de haute technologie, en lien avec le rôle de porte d'entrée du secteur et la relocalisation de l'autoroute Bonaventure. De plus, ce scénario intègre un parc linéaire, qui serait aménagé en bordure du fleuve Saint-Laurent et redonnerait l'accès au fleuve aux Montréalais. Finalement, la pointe Nord du site serait vouée à l'accueil d'une fonction récréotouristique et ce secteur pourrait accueillir des activités récréatives et de divertissement.

FIGURE 16
Sous-ensemble Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles – Scénario de continuité



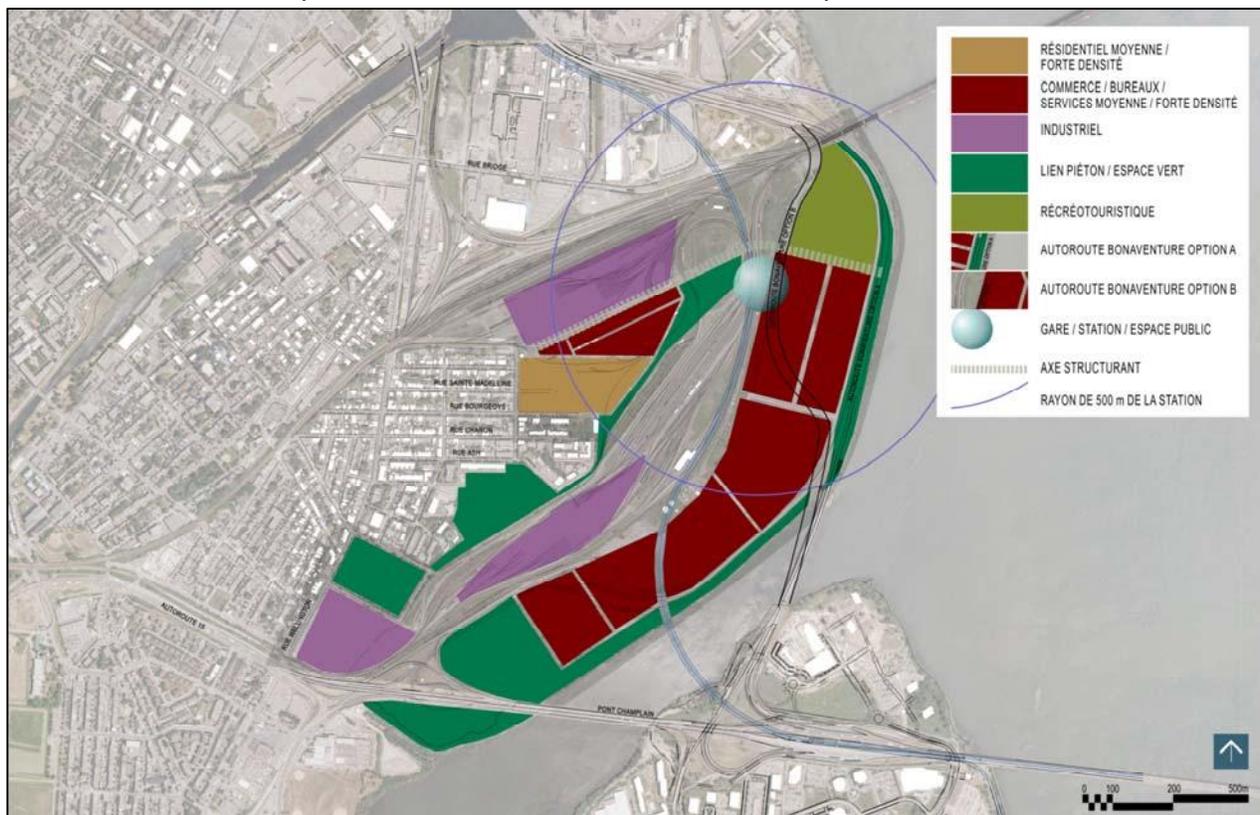
4.3.2.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

Le scénario de requalification propose le déplacement de la station de SLR plus au nord, ce qui permettrait de maximiser le potentiel de redéveloppement de la partie nord du parc d'entreprises et du secteur des anciens ateliers du CN. L'autoroute Bonaventure serait réaménagée en tant que boulevard urbain. Toutefois, celle-ci serait dégagée de la rive afin de permettre l'intégration d'une promenade verte, à l'exemple de la promenade Samuel-de-Champlain à Québec. Notons que la figure présente également l'option d'un déplacement de l'autoroute Bonaventure dans l'axe de la rue Marc-Cantin et que sa réalisation ne compromettrait pas complètement le scénario de requalification.

Ce scénario préconise le maintien de la vocation industrielle de la cour de triage Via Rail. Dans le secteur des anciens ateliers du CN, un redéveloppement est proposé afin que ce secteur accueille à la fois des usages résidentiels, en continuité avec le quartier Pointe Saint-Charles, et des usages commerciaux et de services de moyenne à forte densité. Un espace vert est également proposé entre les activités résidentielles et commerciales et la cour de triage et agirait en tant que zone tampon. La partie nord du secteur demeurerait à des fins industrielles, étant donné la proximité des voies ferrées.

Dans ses portions encore vacantes, le secteur du parc d'entreprises serait développé à des fins de bureau de moyenne à forte densité, en lien avec la proximité de la station de SLR. La pointe Nord du site serait vouée à l'accueil d'activités récréatives et de divertissement. Finalement, le scénario de redéveloppement propose également l'intégration d'un lien routier et piéton qui donnerait accès au fleuve depuis le quartier Pointe Sainte-Charles, en passant par la station de SLR et en traversant sous l'autoroute Bonaventure.

FIGURE 17
Sous-ensemble Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles – Scénario de requalification



Exemple d'aménagement d'ancien secteur industriel

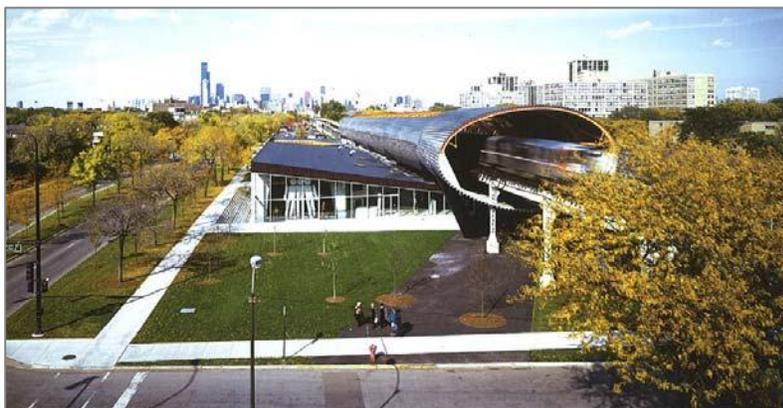


Distillery District, Toronto



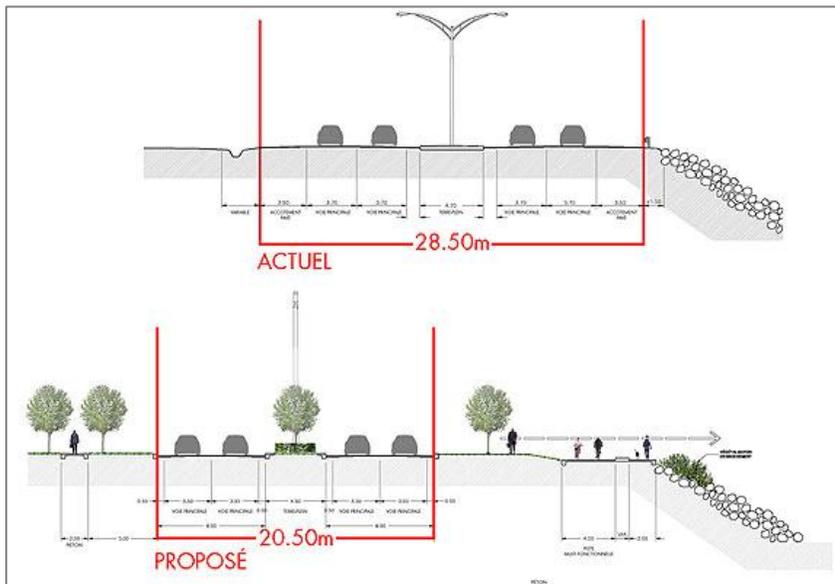
Le centre multisport, Gatineau

Exemple de station de transport guidé



Station de train de banlieue de l'Illinois Institute of Technology (IIT), Chicago

Exemple d'aménagement des berges



La Promenade Samuel-De Champlain, Québec



Exemple de passage pour accéder à la rive



Parc André-Citroën, Paris

4.3.3 PANAMA

4.3.3.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur est délimité par le boulevard Lapinière au nord, par le boulevard de Rome au sud, par l'avenue Malo à l'est et par l'avenue Tisserand et le boulevard Pelletier à l'ouest. Le sous-ensemble Panama peut être divisé en quatre secteurs : le Mail Champlain, le terminus Panama, le secteur commercial Auteuil et le secteur Taschereau / de Rome.

Le secteur du Mail Champlain constitue un méga îlot qui s'inscrit en rupture de la trame de rue du milieu résidentiel adjacent. On y retrouve un centre commercial avec mail intérieur, entouré d'espaces de stationnement. Deux tours résidentielles occupent également une partie de l'îlot, alors qu'une série de bâtiments commerciaux isolés se concentrent à l'intersection du boulevard Taschereau et de l'avenue Panama.

Le secteur du Terminus Panama est principalement occupé par le stationnement incitatif et le terminus d'autobus Panama. Deux bâtiments commerciaux isolés se retrouvent également dans ce secteur, de même qu'un terrain vacant, à l'intersection du boulevard Pelletier et de l'autoroute A-10. Ce secteur subit une importante problématique d'accessibilité depuis l'autoroute A-10 et de circulation automobile sur le boulevard Taschereau.

Le secteur commercial Auteuil est composé de deux îlots de forme irrégulière situés dans la pointe formée par l'autoroute A-10, le boulevard Taschereau et le boulevard Lapinière et traversé par l'avenue Auteuil. Des bâtiments commerciaux et des tours à bureaux de faible à moyenne densité se retrouvent dans ce secteur.

Le secteur Taschereau / de Rome se trouve à l'ouest de l'autoroute A-10 et est caractérisé par un méga îlot occupé par un mail commercial d'envergure (Place Portobello) situé en recul par rapport au boulevard. De manière générale, l'encadrement du boulevard Taschereau par les bâtiments y est limité. Les îlots situés au sud du boulevard Taschereau sont généralement plus étroits et les bâtiments sont de plus petit gabarit.

Opportunités :

- Situé au carrefour d'axes routiers majeurs (autoroute A-10 et boulevards Taschereau, de Rome et Lapinière);
- Présence du Terminus Panama et d'un important stationnement incitatif de 1100 places;
- Présence d'un pôle d'activité commercial régional structuré par le Mail Champlain;
- Présence de nombreux terrains sous-utilisés (plusieurs terrains de stationnement mais peu de terrains vacants).

Défis :

- Améliorer l'accessibilité compte tenu de l'importance des déplacements convergents et de transit;
- Favoriser les liens de part et d'autres du boulevard Taschereau;
- Atténuer les effets négatifs de la barrière physique de l'autoroute A-10;
- Atténuer les impacts négatifs liés à l'important achalandage engendré par les activités du secteur;
- Améliorer la convivialité et la sécurité pour les piétons en intervenant sur l'aménagement du domaine public, l'implantation et la taille des bâtiments ainsi que les traverses des grandes artères;
- Développer les terrains sous-utilisés;
- Densifier et diversifier les abords du Terminus Panama.

4.3.3.2 SCÉNARIO DE CONTINUITÉ

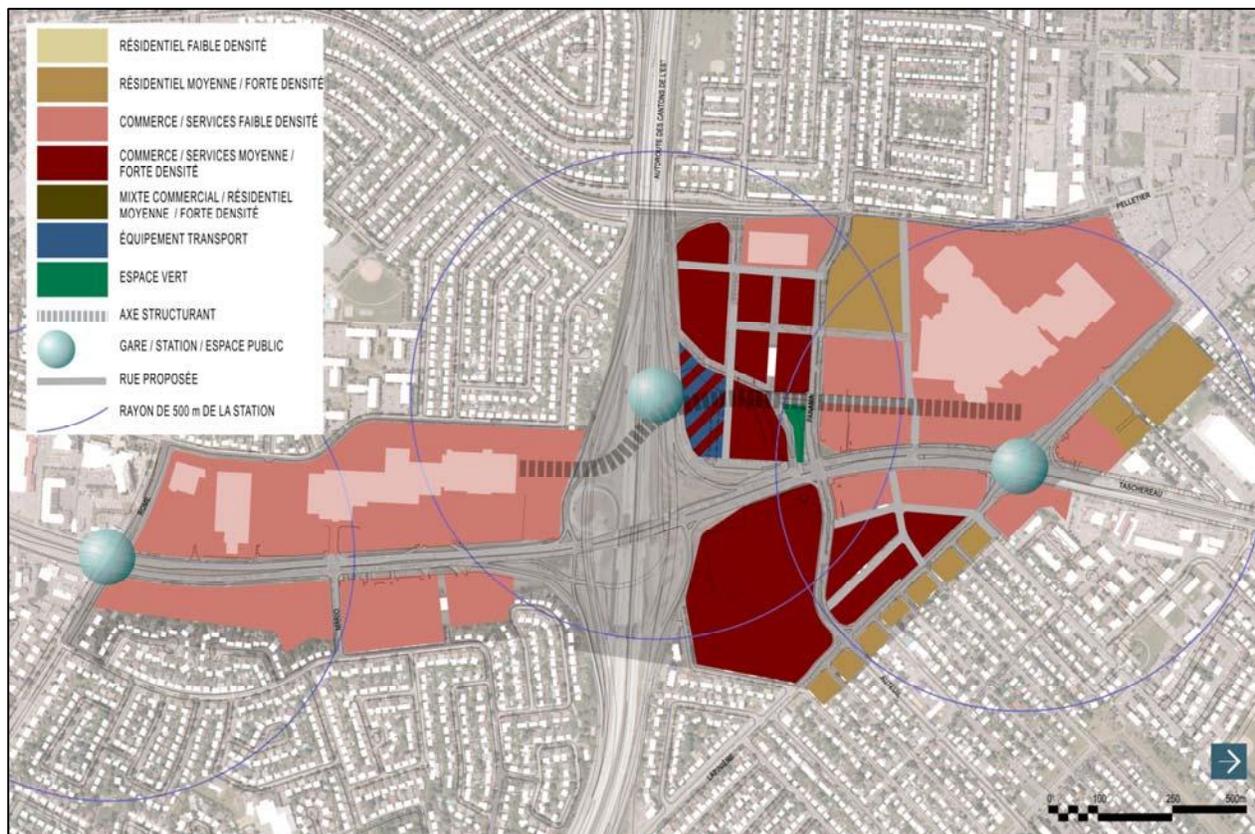
Le scénario de continuité utilise comme hypothèse de travail l'emplacement de la station de SLR tel que proposé dans le rapport synthèse des études d'avant-projet d'un SLR dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, produit par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) en février 2007. Ainsi, la station serait située au centre de l'autoroute A-10, à proximité du croisement avec le boulevard Taschereau et du stationnement incitatif actuel.

De manière générale, le scénario de continuité vise la consolidation des activités commerciales et de bureaux dans le sous-ensemble Panama.

Les activités commerciales et de services du Mail Champlain et du secteur Taschereau / de Rome sont ainsi maintenues, alors que le secteur du Terminus Panama est redéveloppé afin d'accueillir une fonction commerciale et de services de moyenne à forte densité, en lien avec la proximité de la station de SLR. De plus, le scénario privilégie le réaménagement du stationnement incitatif en un stationnement étagé qui pourrait intégrer également des commerces et services.

Finalement, la partie du secteur commercial Auteuil composée de bâtiments commerciaux de petit gabarit, en arrière du boulevard Taschereau, serait requalifiée afin d'accueillir des usages commerciaux et de services de plus forte densité. Un axe structurant est également planifié afin de relier le Mail Champlain à la Place Portobello en passant par le stationnement incitatif et la gare de SLR, tel qu'illustré à la figure ci-dessous.

FIGURE 18
Sous-ensemble Panama – Scénario de continuité



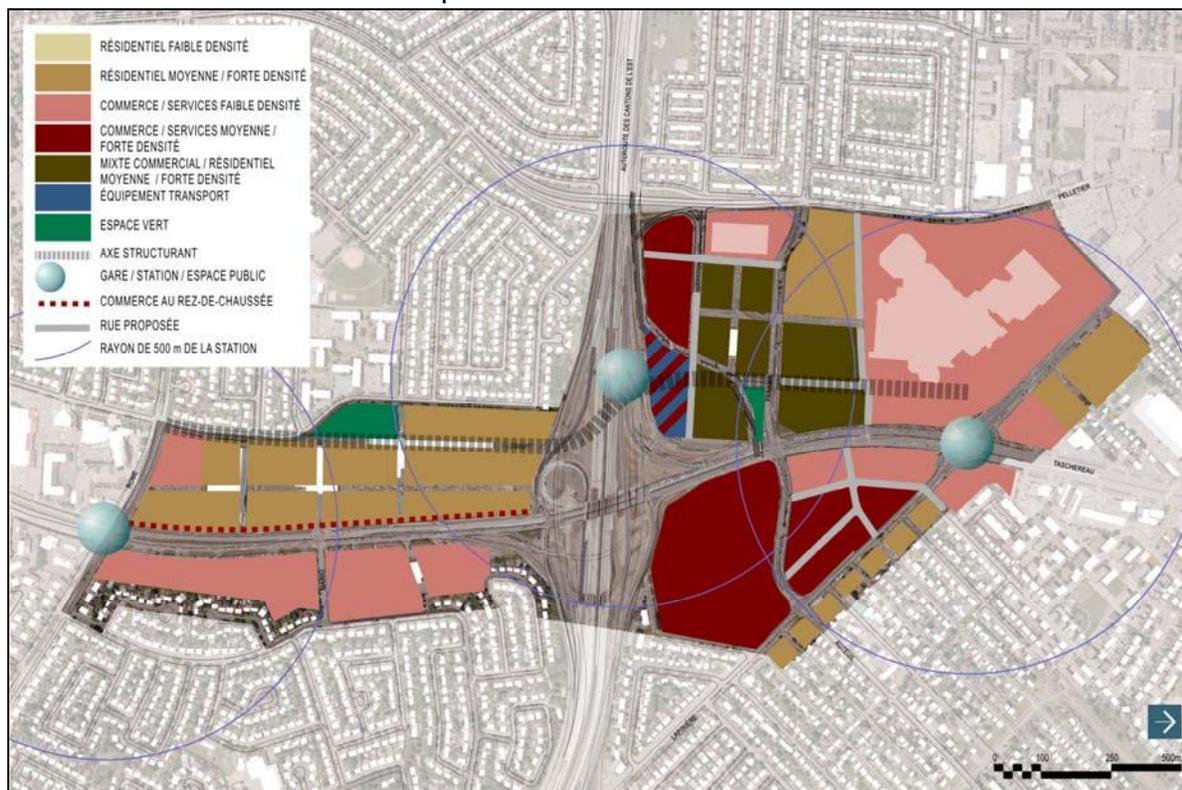
4.3.3.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

Tout comme le scénario de continuité, le scénario de requalification utilise comme hypothèse de travail un emplacement de la station de SLR au centre de l'autoroute A-10, à proximité du croisement avec le boulevard Taschereau et du stationnement incitatif actuel. L'objectif principal du scénario de requalification est de favoriser un repositionnement du sous-ensemble à des fins mixtes, intégrant à la fois des usages commerciaux, de services, résidentiels, récréatifs et institutionnels.

Le secteur du Terminus Panama serait ainsi redéveloppé afin d'accueillir des commerces et services de moyenne à forte densité à proximité de l'autoroute A-10 et des usages mixtes (commercial et résidentiel de moyenne à forte densité) entre le Mail Champlain et le stationnement incitatif planifié. Ce dernier serait réaménagé pour intégrer à la fois un stationnement étagé et des usages de bureau. Tout comme pour le scénario de continuité, le scénario de requalification suppose un redéveloppement partiel du secteur commercial Auteuil.

À l'ouest de l'autoroute A-10, les terrains situés au nord du boulevard Taschereau et occupés principalement par la Place Portobello changeraient complètement de vocation en accueillant une fonction résidentielle de moyenne à forte densité avec une fonction commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments ayant front sur le boulevard Taschereau, ce qui impliquerait le morcellement de l'îlot. Ce nouveau milieu de vie serait structuré par un parc de quartier d'envergure, adjacent aux secteurs résidentiels voisins. Finalement, un axe piéton structurant est proposé afin de relier les deux parties du sous-ensemble. Cet axe, qui permettrait de relier le Mail Champlain au boulevard de Rome en passant par le stationnement incitatif, la gare de SLR et le nouveau développement résidentiel, suppose l'aménagement de passerelles au dessus de l'autoroute A-10.

FIGURE 19
Sous-ensemble Panama – Scénario de requalification



Exemple de terminus / stationnement étagé



Bus station, Manchester, UK



Inner Harbour, St-John

Exemple d'aménagement de rue commerciale d'ambiance



Angleterre

4.3.4 CHEVRIER

4.3.4.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur est délimité par le boulevard Grande-Allée au nord, par le boulevard de Rome au sud, par l'autoroute 30 à l'est et par la voie ferrée du Canadien National à l'ouest. Le sous-ensemble Chevrier peut être divisé en deux secteurs distincts, séparés par l'autoroute A-10.

Le secteur à l'Ouest de l'autoroute A-10 est principalement composé d'un centre commercial de style *Life Style*, le Quartier Dix30. Aux abords de celui-ci se trouve un secteur résidentiel partiellement développé à des fins résidentielles de faible et moyenne densité. Une grande partie des terrains de ce secteur est encore vacante.

À l'Est de l'autoroute A-10, un développement résidentiel a été partiellement construit et reste à être complété (Brossard-sur-le-golf). Celui-ci se déploiera autour du Club de golf de Brossard. On y retrouvera, à terme, une variété de typologies d'habitation allant de la maison individuelle détachée, de la maison jumelée aux tours d'appartement de 4 à 6 étages. Des bâtiments de plus forte densité ont été construits à proximité du terminus d'autobus Chevrier. Un secteur industriel et d'affaires est également en développement en bordure des autoroutes 10 et 30. Le long de l'autoroute 30, il comporte des bâtiments de grand gabarit, alors que le long de l'autoroute A-10, on retrouve des bureaux de plus faible gabarit. Tout comme le sous-ensemble Panama, ce secteur subit une importante problématique d'accessibilité depuis l'autoroute A-10, particulièrement en direction Ouest.

Opportunités :

- Présence d'un carrefour autoroutier d'importance (autoroutes 10 et 30);
- Présence du Quartier Dix30 : pôle multifonctionnel principalement commercial à rayonnement supra-régional;
- Superficie importante de terrains à développer, mais peu qui ne font pas déjà l'objet d'une planification;
- Présence du terminus d'autobus Chevrier et du stationnement incitatif de l'AMT (2000 places).

Défis :

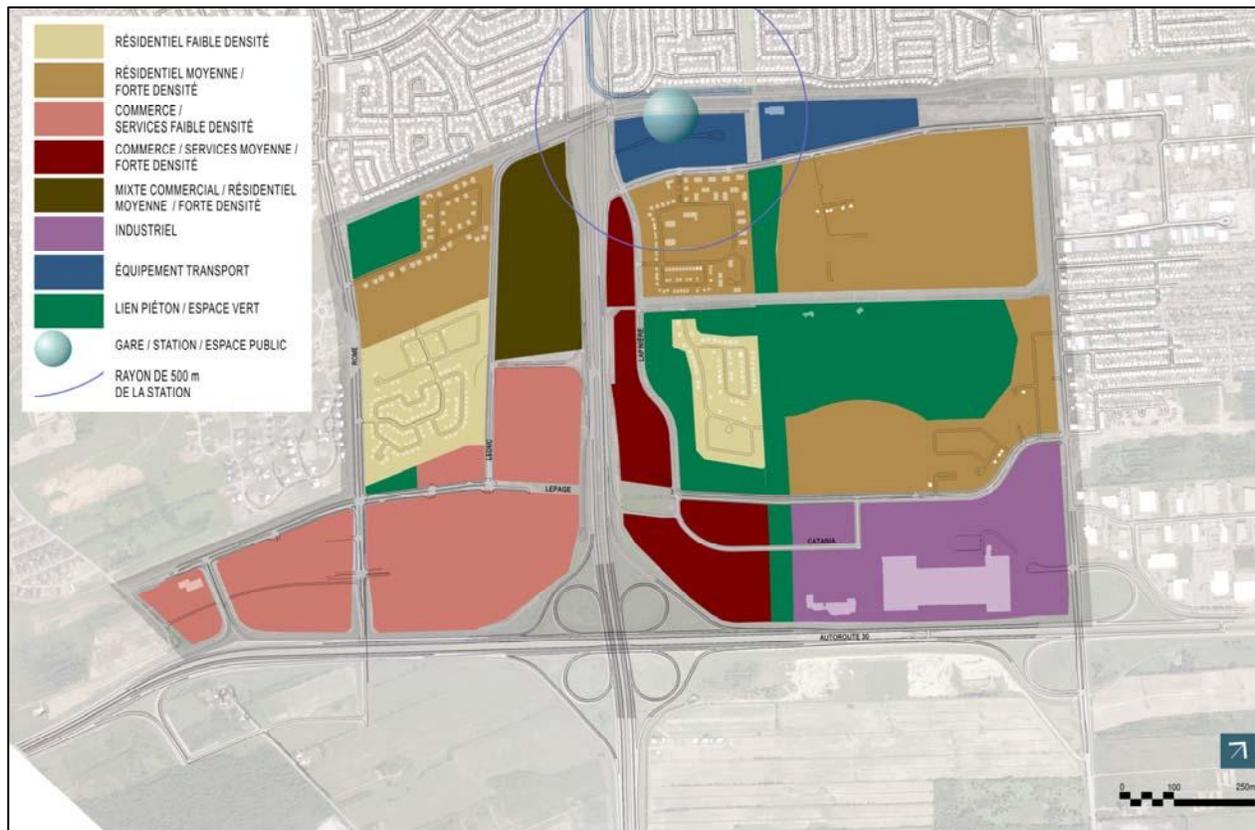
- Améliorer l'accessibilité compte tenu de l'importance des déplacements convergents et de transit;
- Aménager le secteur de façon à limiter l'utilisation de l'automobile;
- Densifier l'occupation du sol autour du Quartier Dix30 et du stationnement incitatif Chevrier;
- Profiter de l'important potentiel de développement pour innover en termes de développement urbain;
- Créer des liens entre les deux parties du secteur, actuellement coupées par l'autoroute A-10.

4.3.4.2 SCÉNARIO DE CONTINUITÉ

Le scénario de continuité utilise comme hypothèse de travail l'emplacement de la station de SLR tel que proposé dans le rapport synthèse des études d'avant-projet d'un SLR dans l'axe de l'autoroute A-10 / centre-ville de Montréal, produit par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) en février 2007. Ainsi, la station est prévue à l'emplacement de l'actuel stationnement incitatif Chevrier, dans la partie Nord du sous-ensemble.

De manière générale, le scénario de continuité préconise la complétion des développements planifiés, tant dans le secteur Est que le secteur Ouest : développements résidentiels dont Brossard sur le golf, développement mixte et développement commercial et de services de moyenne à forte densité en bordure de l'autoroute A-10. Dans ce scénario, le Club de golf de Brossard est préservé.

FIGURE 20
Sous-ensemble Chevrier – Scénario de continuité



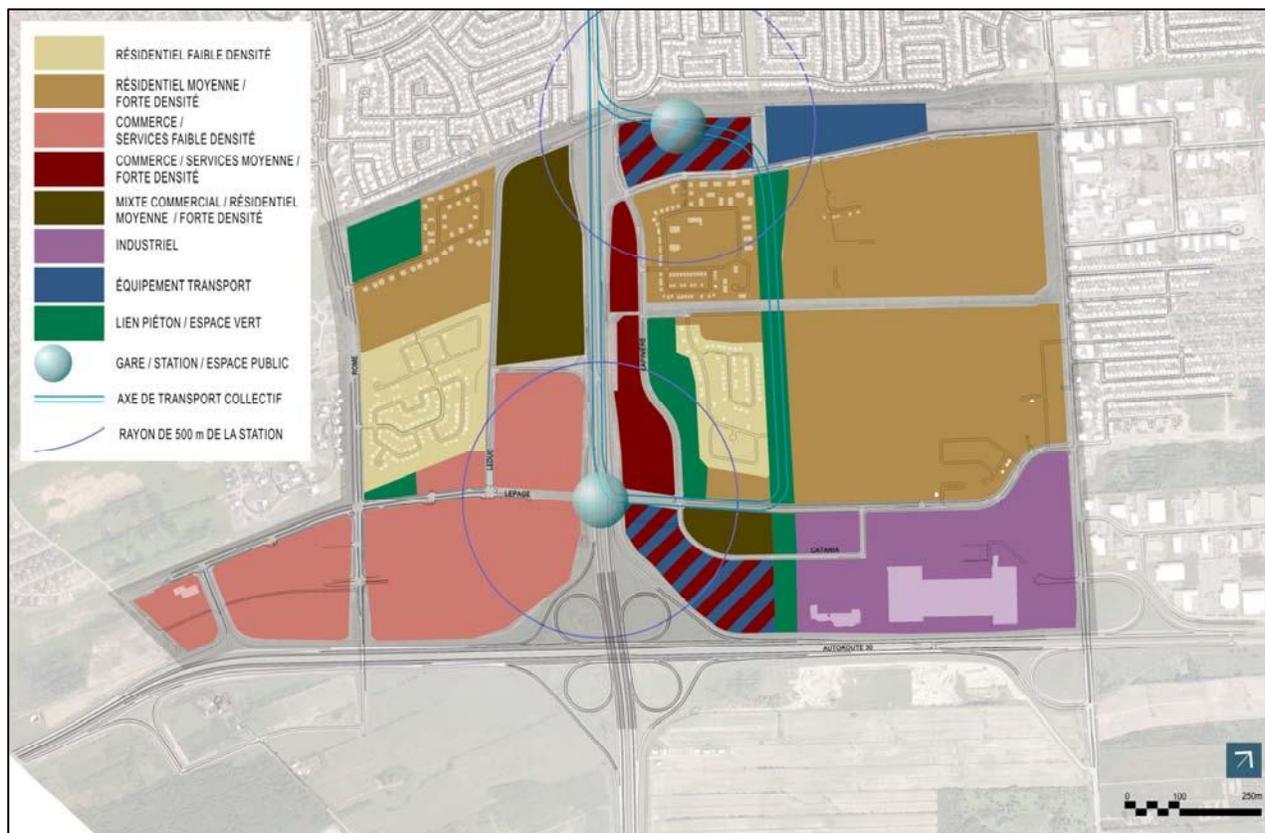
4.3.4.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

Le scénario de requalification propose le maintien de la gare de SLR prévue au stationnement incitatif Chevrier. Une seconde gare est également proposée dans la partie sud du sous-ensemble, à l'intersection du boulevard Lepage, qui serait prolongé afin de relier les deux parties du secteur. Cette gare aurait pour avantage de donner facilement accès au Quartier Dix30 et au secteur d'affaires situé en bordure de l'autoroute A-10. Le tracé proposé pour le système de transport collectif à implanter pourrait emprunter soit le centre de l'autoroute A-10 ou encore l'emprise d'Hydro-Québec.

Pour les deux stations de transport collectif, le scénario de requalification suggère un développement à des fins mixtes, intégrant à la fois l'équipement de transport et une fonction commerciale et de services de moyenne à forte densité aux étages, ce qui permettrait de bénéficier au maximum des effets structurants liés à la présence d'une gare.

Finalement, un redéveloppement du golf à des fins résidentielles de moyenne à forte densité est également proposé, ce qui permettrait d'augmenter le bassin de résidents à l'intérieur du secteur Chevrier qui bénéficie d'une localisation stratégique.

FIGURE 21
Sous-ensemble Chevrier – Scénario de requalification



Exemple d'accès piéton dans l'emprise centrale de l'autoroute



Bogota, Colombie

Exemple d'aménagement paysager en bordure de l'autoroute



Beaverton, Oregon

**Exemple de densification à même les bretelles d'autoroutes
avec intégration d'un stationnement en structure**



Arena District, Columbus, Ohio

4.3.5 AUGUSTE – TASCHEREAU

4.3.5.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur est délimité par les rues Soucy et Lawrence au nord, par la rue Agathe au sud, par le boulevard Grande-Allée à l'est et par les rues Kingsey et Campbell à l'ouest. Le sous-ensemble Auguste – Taschereau peut être divisé en trois secteurs distincts : le secteur à l'Est de l'avenue Auguste, le secteur situé entre l'avenue Auguste et le boulevard Taschereau et le secteur situé à l'Ouest du boulevard Taschereau.

Le secteur situé à l'Est de l'avenue Auguste est constitué d'un méga-îlot occupé par un Power Center. Celui-ci comporte un regroupement de bâtiments isolés de faible densité, avec une importante implantation au sol, et de grandes superficies en espaces de stationnement. Ce secteur est entièrement développé, à l'exception d'un terrain vacant situé sur la rue Adam.

Le secteur situé entre l'avenue Auguste et le boulevard Taschereau constitue un espace résiduel enclavé. On y retrouve un bâtiment de grande surface et un terrain vacant.

Les terrains situés à l'Ouest du boulevard Taschereau sont principalement occupés par un centre commercial en déclin, le Mail Carnaval. Celui-ci occupe un méga îlot, dont la forme s'inscrit en rupture avec celle des îlots adjacents. Le Mail Carnaval se trouve en fond de lot et est caractérisé par une implantation particulière, en forme de L, de sorte que les espaces de stationnement sont prédominants.

Opportunités :

- Importante superficie sous-utilisée (terrains de stationnement et terrains vacants, locaux commerciaux inoccupés);
- Offre commerciale importante;
- Secteur situé au carrefour de deux artères majeures.

Défis :

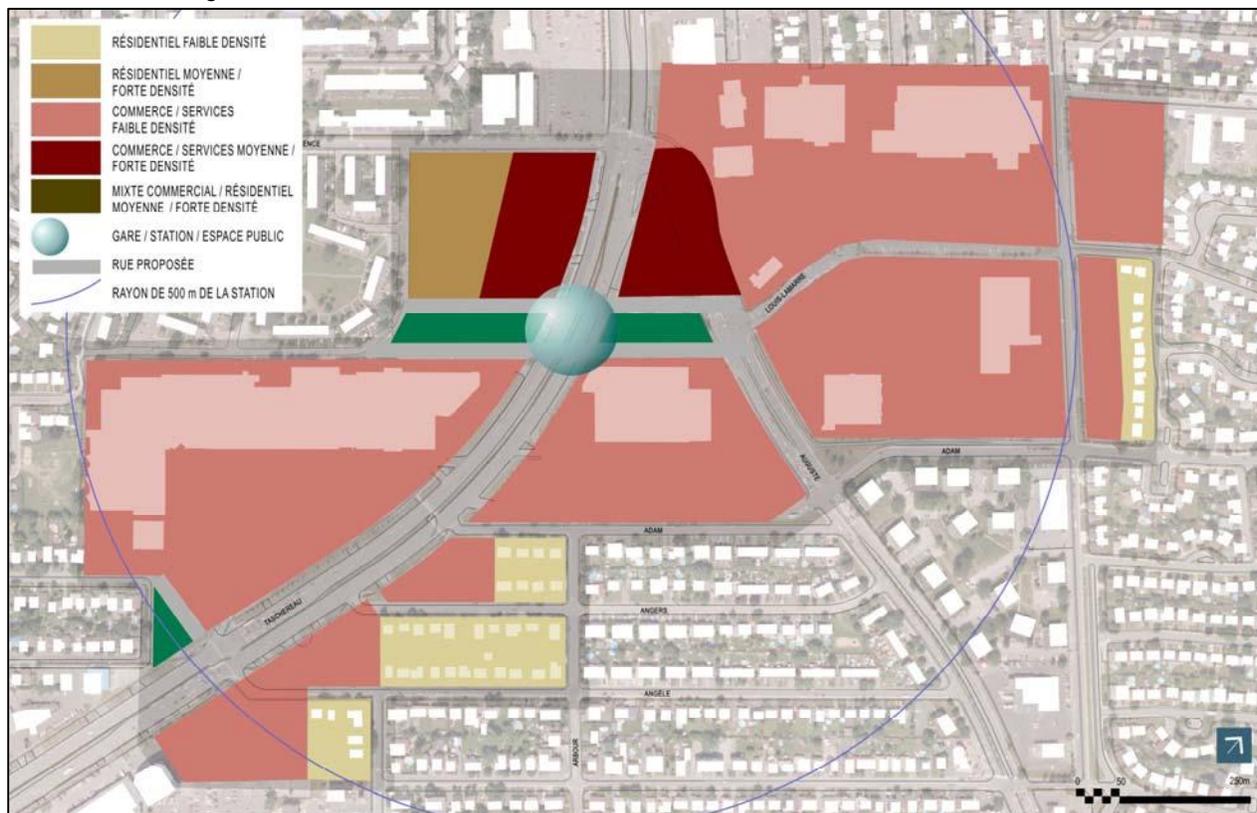
- Rendre le secteur plus convivial pour les piétons et cyclistes;
- Développer les terrains sous-utilisés ou vacants;
- Mieux arrimer les ensembles commerciaux aux ensembles résidentiels adjacents;
- Favoriser les liens de part d'autre de Taschereau;
- Améliorer la qualité visuelle des bâtiments et de l'affichage le long du boulevard Taschereau;
- Favoriser l'émergence d'un pôle dont les activités se définissent en complémentarité de celles du secteur Panama - Mail Champlain qui se trouve à proximité.

4.3.5.2 SCÉNARIO DE CONTINUITÉ

En lien avec l'implantation d'un système de transport collectif à performant sur le boulevard Taschereau, le scénario de continuité propose la localisation d'une station au croisement de l'avenue Auguste. L'intersection Auguste / Taschereau serait complètement réaménagée afin d'améliorer l'accessibilité piétonne, cycliste et véhiculaire. Le réaménagement proposé permettrait l'intégration d'un espace vert au centre de l'artère, favorisant l'animation urbaine et les liens entre les secteurs situés de part et d'autre du boulevard Taschereau.

Dans la majeure partie du sous-ensemble, le scénario de continuité préconise le maintien et la consolidation des fonctions actuelles, soit des commerces et services de faible densité. Aux abords de la station de transport collectif, l'intégration d'une fonction résidentielle de moyenne à forte densité ainsi que d'une fonction commerciale et de services de plus forte densité est toutefois privilégiée, ce qui permettrait de maximiser les effets structurants liés à la présence de la station.

FIGURE 22
Sous-ensemble Auguste – Taschereau – Scénario de continuité

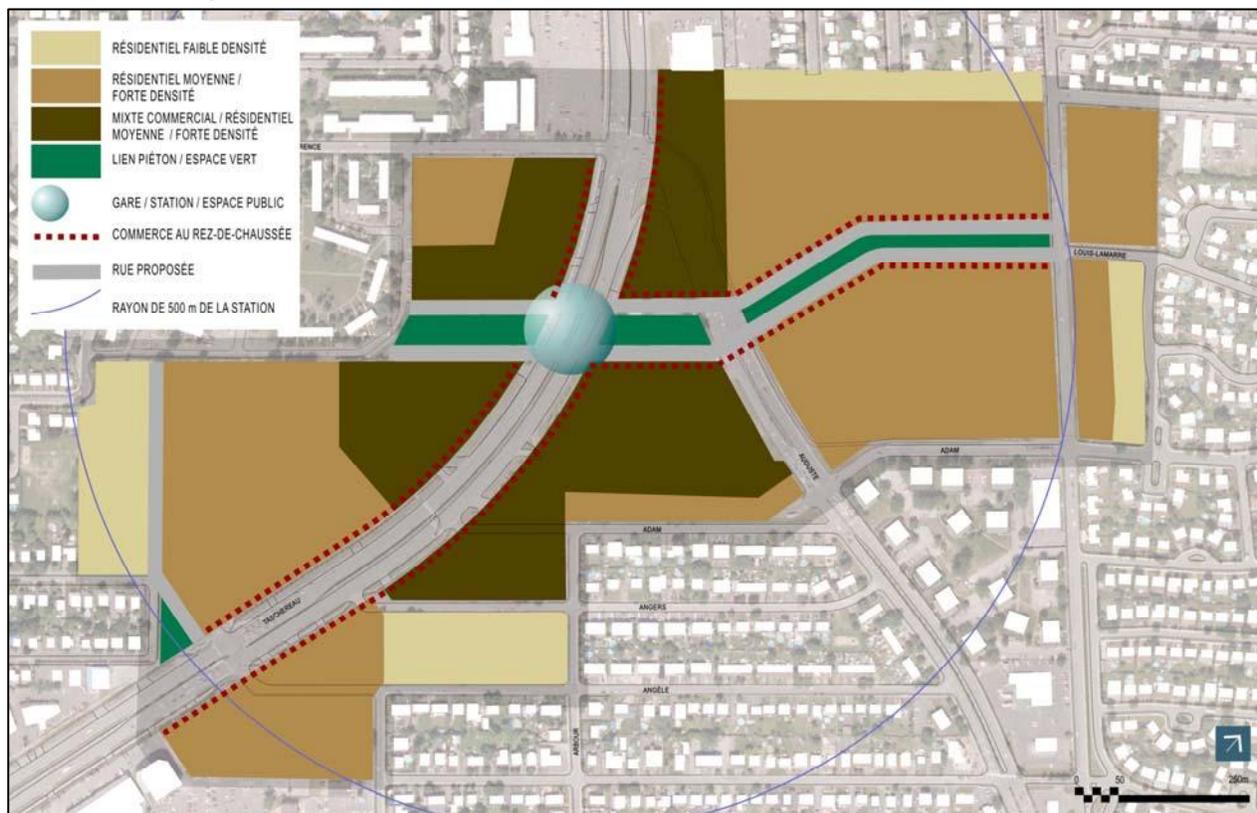


4.3.5.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

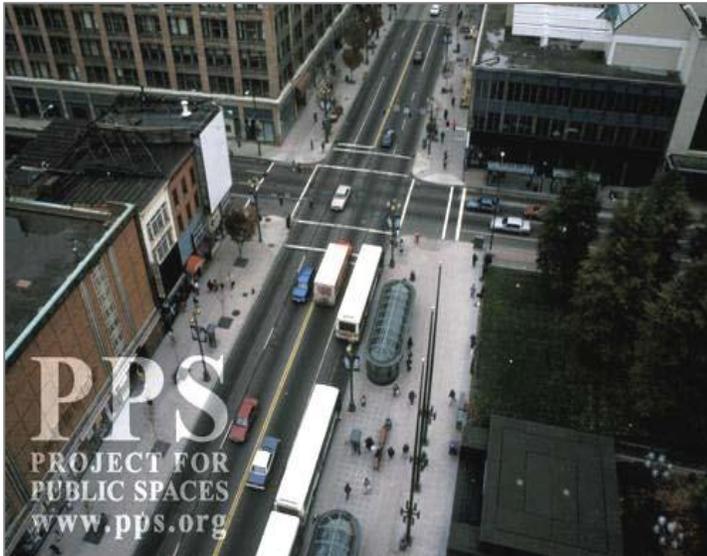
Tout comme le scénario de continuité, le scénario de requalification propose l'aménagement d'une station à l'intersection avec l'avenue Auguste, qui serait réaménagée à son croisement avec le boulevard Taschereau. En continuité avec l'intégration d'un espace vert au centre de l'avenue Auguste, le scénario de requalification propose le prolongement de la rue Louis-Lamarre afin que celle-ci soit reliée à l'avenue Auguste. Son aménagement se ferait en continuité avec l'avenue Auguste, de sorte qu'un espace vert y serait également intégré. Ainsi, un lien fonctionnel permettrait aux piétons et cyclistes de circuler facilement d'un quartier résidentiel à l'autre et de rejoindre la station de transport collectif.

De manière générale, le scénario de requalification propose un redéveloppement complet à des fins mixtes (commercial et résidentiel de moyenne à forte densité) à proximité de la station projetée. À l'Est de l'avenue Auguste et sur le site du Mail Carnaval, une requalification à des fins résidentielles de moyenne à forte densité est privilégiée. Le concept prévoit également l'intégration de commerces de proximité aux rez-de-chaussée, le long du boulevard Taschereau et de la rue Louis-Lamarre.

FIGURE 23
Sous-ensemble Auguste – Taschereau – Scénario de requalification



Exemple de densification et encadrement



Rochester, Californie

Requalification graduelle du terrain d'un centre d'achats



San Francisco, Californie

4.3.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

4.3.6.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur est délimité par la rue Saint-Charles au nord, par la rue Régent au sud, par les rues Mont-Royal et Mance à l'est et par les rues Chambly et Verchères à l'ouest. Ce sous-ensemble comporte deux secteurs distincts : le secteur occupé par l'hôpital et un secteur commercial.

Le secteur de l'hôpital Charles-LeMoyne est composé d'un méga-îlot occupé par le bâtiment de l'hôpital et ceinturé par les espaces de stationnement de l'hôpital. Le bâtiment de l'hôpital est caractérisé par un imposant gabarit et une volumétrie irrégulière. La partie à l'est du boulevard Taschereau est pour sa part caractérisée par des commerces de moyenne superficie implantés de façon isolée. Les espaces de stationnement occupent une superficie importante de cet îlot et sont principalement situés en façade et en cour latérale.

Le secteur commercial comporte une bande de bâtiments commerciaux situés de part et d'autre du boulevard Taschereau. Les bâtiments sont implantés avec une marge de recul importante alors que des espaces de stationnement sont aménagés en façade. La superficie des lots et l'implantation au sol des bâtiments situés sur le côté ouest du boulevard Taschereau est généralement plus importante. On y retrouve notamment un mail commercial d'envergure, la Place Greenfield Park.

Opportunités :

- La largeur du boulevard Taschereau et les marges de recul existantes permettent l'implantation d'un système de transport en commun performant;
- L'hôpital Charles-LeMoyne constitue un pôle d'activités institutionnel à rayonnement régional;
- Proximité de l'axe pont Victoria / route 112/116 et du train de banlieue Montréal-Mont St-Hilaire;
- Présence de l'axe commercial du boulevard Taschereau dont le rayonnement est régional;
- Plusieurs terrains possèdent un important potentiel de développement ou de redéveloppement (aires de stationnement, bâtiments et espaces sous-utilisés).

Défis :

- Améliorer les liens entre les secteurs situés de part et d'autre du boulevard Taschereau;
- Structurer le secteur autour du pôle de l'hôpital Charles-LeMoyne et tirer profit de son caractère régional;
- Réaménager le domaine public afin de créer un environnement plus favorable aux piétons et aux cyclistes;
- Encourager la revitalisation des commerces situés sur le côté est du boulevard Taschereau (réglementation de l'affichage, diminution des marges de recul, diminution du nombre de cases de stationnement requis, construction en front de boulevard);
- Développer les terrains sous-utilisés.

4.3.6.2 SCÉNARIO DE CONTINUITÉ

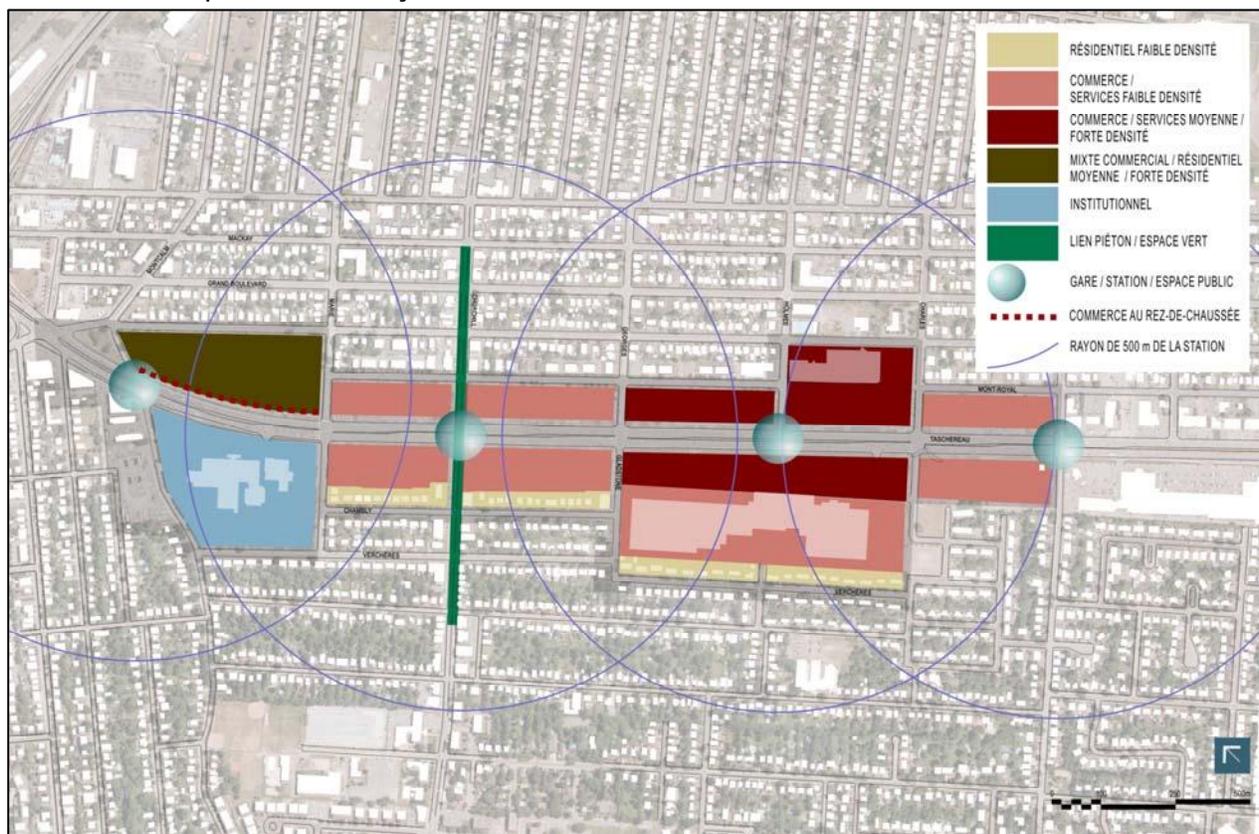
Le scénario de continuité permet l'aménagement de quatre stations situées au croisement des rues Régent, Holmes, Churchill et Saint-Charles.

Dans le secteur de l'hôpital Charles-LeMoine, le scénario de continuité propose le redéveloppement des terrains situés au sud du boulevard Taschereau à des fins mixtes, afin d'accueillir des usages résidentiels de moyenne à forte densité et des bureaux en lien avec la présence de l'hôpital.

Dans le secteur commercial, le maintien de la fonction commerciale de faible densité est proposé pour la majeure partie du site. Le scénario de continuité prévoit toutefois un redéveloppement à des fins commerciales et de service de plus forte densité des terrains situés en front de la Place Greenfield Park et de ceux localisés au sud du boulevard Taschereau, entre les rues Charles et Georges.

Un lien piéton / espace vert est planifié dans l'axe du boulevard Churchill, qui constitue une rue commerciale de quartier. Ce lien permettrait d'accroître l'interconnexion entre les secteurs résidentiels, ceux-ci étant actuellement coupés par le boulevard Taschereau.

FIGURE 24
Sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoine – Scénario de continuité



4.3.6.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

Tout comme le scénario de continuité, le scénario de requalification permet l'aménagement de quatre stations, également au croisement des rues Régent, Holmes, Churchill et Saint-Charles.

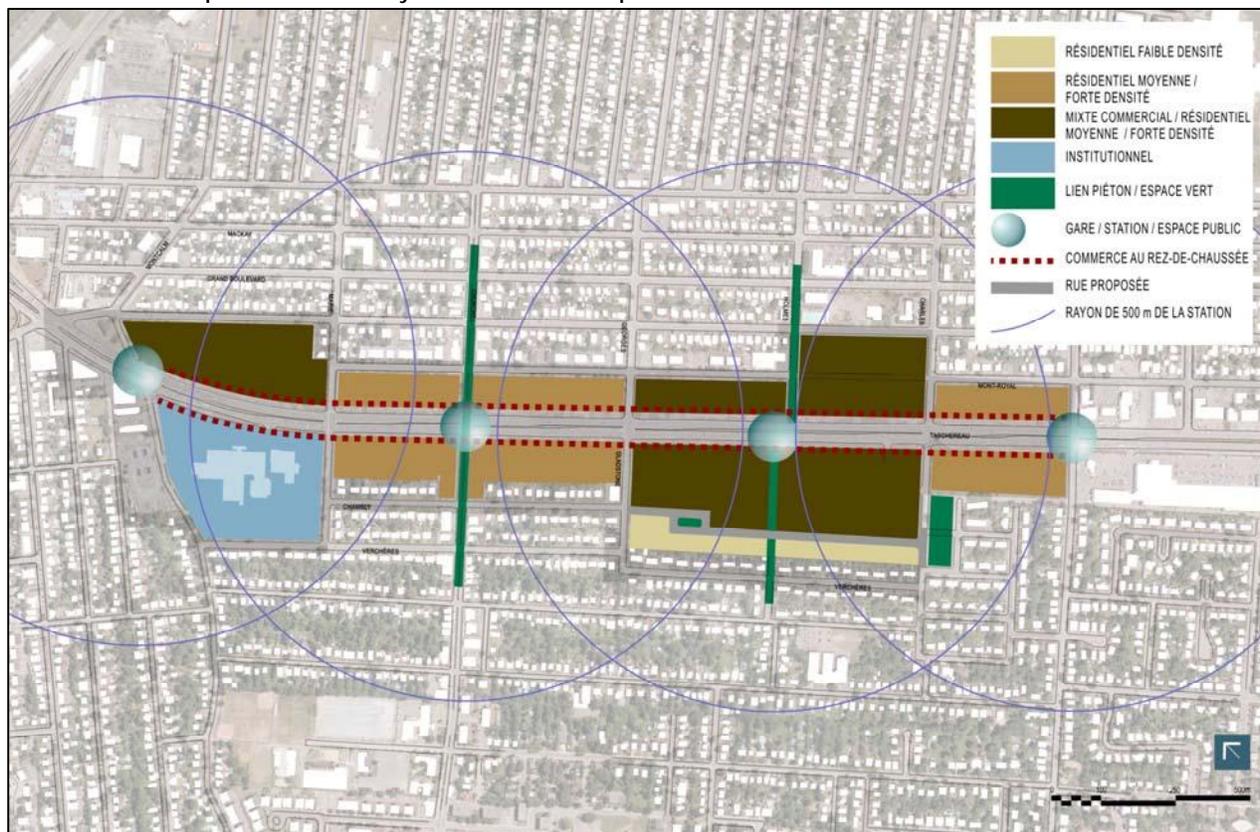
Le redéveloppement proposé pour le secteur de l'hôpital est également de type mixte, où les usages résidentiels et de bureaux de moyenne à forte densité seraient privilégiés.

Ce scénario suggère toutefois une requalification complète du secteur commercial. Ainsi, le secteur situé entre les rues Charles et Georges serait redéveloppé à des fins mixtes (commerces et résidences de moyenne à forte densité) et une rue serait aménagée en continuité de la rue Chambly afin de permettre la complétion et la fermeture de l'îlot résidentiel.

Les terrains aux abords du boulevard Taschereau, entre les rues Charles et Régent et entre les rues Georges et Marie seraient redéveloppés à des fins résidentielles de moyenne à forte densité, en lien avec les stations projetées à proximité.

Finalement, deux liens piétons / espaces verts sont proposés dans l'axe du boulevard Churchill et de la rue Holmes, afin de faciliter la connexion entre les secteurs résidentiels, coupés par le boulevard Taschereau.

FIGURE 25
Sous-ensemble Hôpital Charles-LeMoine – Scénario de requalification



Exemple d'espaces publics en lien avec la station

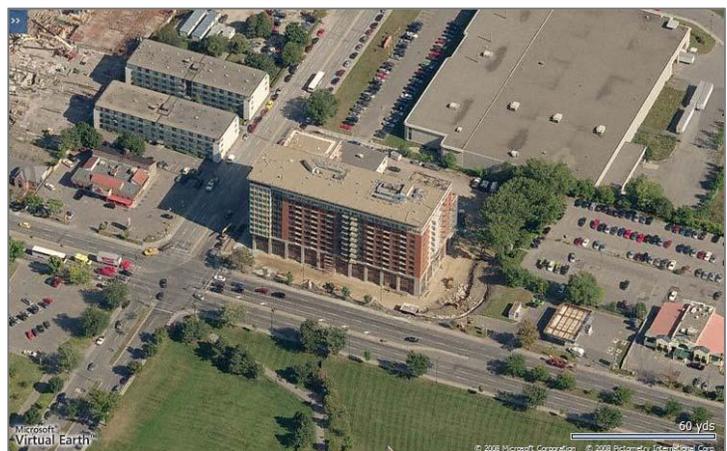


Eugene, Oregon

Exemple de densification en hauteur et espaces publics



Université Queensland, Brisbane, Australie



L'Assomption / Sherbrooke, Montréal, Québec

4.3.7 CURÉ-POIRIER – TASCHEREAU

4.3.7.1 PROBLÉMATIQUE

Le secteur est délimité par le boulevard Lafayette au nord, par le chemin Tiffin au sud, par le boulevard Curé-Poirier et la rue Saint-Gérald à l'est et par la rue Robitaille à l'ouest. Le sous-ensemble Curé-Poirier – Taschereau peut être divisé en deux secteurs distincts : le secteur du collège Charles-LeMoynes et le secteur des abords du boulevard Taschereau.

Le secteur du collège Charles Lemoyne bénéficie d'un positionnement stratégique, à la porte d'entrée d'une importante artère commerciale, à la proximité du viaduc qui mène au pont Jacques-Cartier. Il est dominé par un pôle institutionnel, le collège Charles-Lemoyne. Le bâti commercial limitrophe, bordant le boulevard Taschereau, y est désuet et obstrue la visibilité du complexe institutionnel.

Le secteur des abords du boulevard Taschereau est compris entre les viaducs Curé-Poirier et Désaulniers. Le bâti, de caractère désuet, est majoritairement relié à l'automobile et occupe les îlots bordant le boulevard Taschereau. Les bâtiments sont de petit gabarit et encadrent insuffisamment l'artère. La présence des viaducs contribue à l'accélération du trafic routier et à la coupure dans la continuité de la trame urbaine. La cohabitation entre les usages commerciaux et résidentiels y est problématique.

Opportunités

- Importante superficie sous-utilisée (locaux commerciaux désuets ou/et inoccupés, terrains de stationnement);
- Potentiel de réaménagement du domaine public à même l'emprise routière actuelle du boulevard Taschereau;
- Secteur situé aux abords d'une artère importante;
- Fonction résidentielle s'étendant près du boulevard;
- Présence du pôle institutionnel comme vecteur d'affluence.

Défis

- Rendre le secteur plus convivial pour les piétons et cyclistes;
- Développer les terrains sous-utilisés, densifier afin de renforcer la vitrine routière;
- Mieux arrimer les ensembles commerciaux aux ensembles résidentiels adjacents;
- Favoriser la perméabilité du secteur en créant des liens piétons de part d'autre du boulevard Taschereau;
- Améliorer la qualité visuelle des bâtiments et de l'affichage le long du boulevard Taschereau;
- Favoriser l'émergence d'un pôle institutionnel ;
- Favoriser le remembrement des lots.

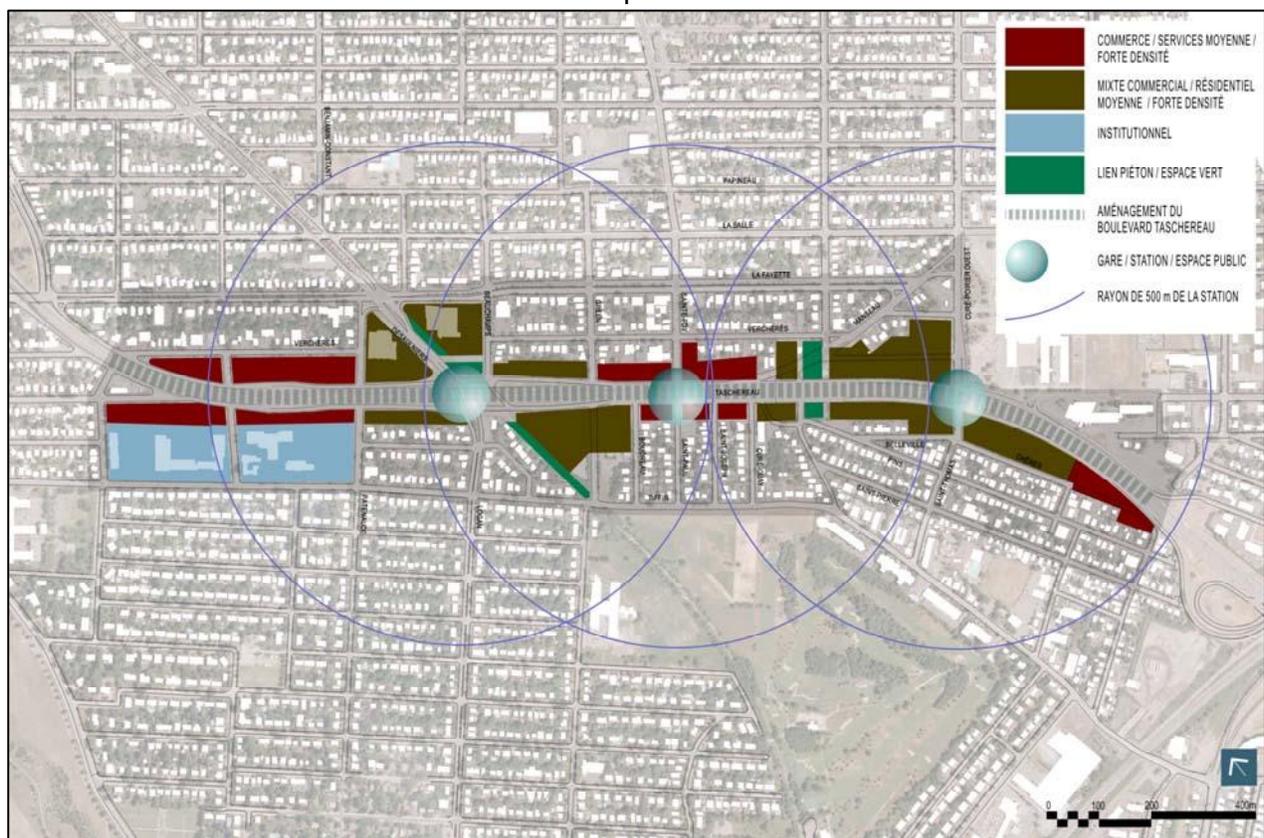
4.3.7.3 SCÉNARIO DE REQUALIFICATION

Le scénario de requalification permet également l'aménagement de stations à l'intersection du boulevard Désaulniers, du boulevard Sainte-Foy et de la rue Saint-Thomas.

Ce scénario implique toutefois une révision complète des usages et une importante opération de remembrement foncier. Ainsi, un redéveloppement à des fins mixtes (commercial et résidentiel de moyenne à forte densité) est privilégié aux abords des stations Désaulniers et Saint-Thomas. À proximité de la station Sainte-Foy et du pôle du collège Charles-LeMoine, le scénario de requalification propose un redéveloppement à des fins commerciales et de services de moyenne à forte densité.

L'aménagement de liens verts dans l'axe du boulevard Désaulniers et de la rue Front est également inclus dans le scénario de requalification.

FIGURE 27
Sous-ensemble Curé-Poirier - Taschereau – Scénario de requalification



Exemple d'aménagement d'infrastructures de transport en bordure de rue



Seattle, Washington



Paris, France

4.4 LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT SELON LES HORIZONS DE L'ÉTUDE ET LES GAINS FISCAUX ASSOCIÉS

4.4.1 CALCUL DU POTENTIEL DE NOUVEAU DÉVELOPPEMENT ASSOCIÉ AUX SCÉNARIOS

Le calcul du potentiel de développement quantifie les superficies de plancher par fonction pouvant être construites à terme suivant les scénarios de continuité et de requalification en supplément des superficies existantes. Le calcul a été réalisé de la façon suivante :

- **Délimitation des aires de calcul** : L'aire hors rue des surfaces des terrains contigus où un développement est proposé a été délimitée et planimétrée par type d'affectation suivant la légende adoptée pour l'étude.
- **Répartition par fonction** : Chaque donnée de superficie des aires de calcul a été scindée par fonction selon des facteurs variables afin de départager le calcul des superficies de plancher par fonction.
- **Établissement des superficies de plancher par étage** : Un taux moyen d'implantation des bâtiments au sol a été utilisé pour déterminer une superficie de plancher par étage par aire de calcul. Ce taux d'implantation, qui varie selon les fonctions urbaines et le cadre urbain entre 20% et 50%, a été établi en tenant compte des espaces à réserver pour parcs et autres espaces publics hors rue.
- **Calcul du potentiel total de développement** : Un nombre moyen d'étages par aire de calcul a été établi suivant le contexte urbain, les intentions d'aménagement des scénarios ainsi que le potentiel immobilier offert par le sous-ensemble. À noter que les superficies résidentielles ont été traduites en unités de logement à raison d'une superficie brute moyenne de 125 m² par logement.
- **Calcul du potentiel de nouveau développement** : Toutes les superficies de plancher des bâtiments existants ont été soustraites du calcul de potentiel total de développement par fonction afin de ne retenir que les superficies de plancher créées par la mise en œuvre des scénarios proposés. Ainsi, il peut arriver que certains sous-ensembles présentent des données négatives si, pour un scénario donné, la superficie démolie d'une fonction donnée est plus importante que la nouvelle superficie de la même fonction.

Les résultats des calculs, exprimés en mètres carrés de superficies de plancher construites et en nombre d'unités résidentielles sont exprimés aux tableaux qui suivent.

Les grands constats à retirer de la lecture des tableaux 1 et 2 s'énoncent comme suit :

- **À Longueuil**, les scénarios cumulés de continuité et de requalification des sous-ensembles à l'étude présentent respectivement un potentiel de développement de 1 075 000 m² et de 2 200 000 m², toutes fonctions confondues. C'est dire que l'approche de requalification permet de créer un potentiel global de développement représentant plus du double de celui résultant de l'approche de continuité.
- En incluant à cette somme le sous-ensemble planifié Place Charles-Lemoyne, le potentiel de développement passe à 1 560 000 m² pour les scénarios de continuité et à 2 680 000 m² pour les scénarios de requalification.
- Cet important gain apporté par l'approche de requalification est dû à l'ampleur des interventions de reconversion d'espaces commerciaux et de services en espaces résidentiels envisagées sur le boulevard Taschereau.

TABLEAU 1
 Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de continuité, Longueuil

Fonction		Sous-ensembles à l'étude						Place Charles-LeMoyne	Total
		Hôpital Charles-LeMoyne	Panama	Chevrier	Curé-Poirier / Taschereau	Auguste / Taschereau	Sous-total		
Résidentiel	(m ²)	36 390	-1 526 ⁽¹⁾	540 800	0	15 149	590 813	333 500	924 313
	Unités	291	S/O	4 326	0	121	4 739	2 668	7 407
Commercial et services (m ²)		51 653	268 695	139 534	0	24 330	484 212	147 625	631 837
Industriel (m ²)		0	0	0	0	0	0	0	0
Récréotouristique (m ²)		0	0	0	0	0	0	2 200	2 200
TOTAL (m ²)		88 042	267 169	680 334	0	39 479	1 075 025	483 325	1 558 349

(1) Il est à noter que la perte de résidentiel dans le sous-ensemble Panama s'explique par le fait que le scénario de continuité suppose un redéveloppement d'une partie du secteur délimité par l'A-10, le boulevard Taschereau et le boulevard Lapinière à des fins de commerces et services.

TABLEAU 2
 Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de requalification, Longueuil

Fonction		Sous-ensembles à l'étude						Place Charles-LeMoyne	Total
		Hôpital Charles-LeMoyne	Panama	Chevrier	Curé-Poirier / Taschereau	Auguste / Taschereau	Sous-total		
Résidentiel	(m ²)	197 175	262 291	1 043 177	62 778	157 615	1 723 035	333 500	2 056 535
	Unités	1 577	2 111	8 345	502	1 261	13 796	2 668	16 464
Commercial et services (m ²)		10 909	218 162	191 180	66 115	-13 983	472 383	147 625	620 008
Industriel (m ²)		0	0	0	0	0	0	0	0
Récréotouristique (m ²)		0	0	0	0	0	0	2 200	2 200
TOTAL (m ²)		208 084	480 453	1 234 356	128 893	143 631	2 195 419	483 325	2 678 744

Les tableaux 3 et 4 permettent, quant à eux, d'observer que :

- **À Montréal**, les scénarios cumulés de continuité et de requalification des sous-ensembles à l'étude présentent respectivement un potentiel de développement de 506 000 m² et de 1 260 000 m², toutes fonctions confondues. **C'est dire que, comme pour Longueuil, l'approche de requalification permet de créer un potentiel global de développement représentant plus du double de celui résultant de l'approche de continuité. Dans ce cas-ci, le gain en potentiel de développement atteint les 150%.**
- En incluant à cette somme les sous-ensembles planifiés, le potentiel de développement passe à 2 510 000 m² pour les scénarios de continuité et à 3 265 000 m² pour les scénarios de requalification.
- Ce gain est, dans ce cas-ci, surtout attribuable à l'ampleur du potentiel de développement des sous-ensembles Bassin Peel et Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles pour l'implantation de fonctions mixtes de commerces, de services et de bureau, potentiel que révèle la stratégie de développement proposée au sein des scénarios de requalification de ces sous-ensembles.

TABLEAU 3
 Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de continuité, Montréal

Fonction	Sous-ensembles à l'étude			Sous-ensembles planifiés			Total	
	Bassin Peel	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Sous-Total	Pointe de l'Île-des-Sœurs	Bonaventure	Sous-total		
Résidentiel	(m ²)	125 968	30 008	155 976	190 250	909 810	1 100 060	1 256 036
	Unités	1 008	256	1 264	1 522	7 935	9 457	10 721
Commercial et services (m ²)	322 026	0	322 026	206 310	601 932	808 242	1 130 268	
Industriel (m ²)	-22 622	30 585	7 963	0	0	0	7 963	
Récréotouristique (m ²)	0	20 000	20 000	0	97 500	97 500	117 500	
TOTAL (m²)	425 372	80 593	505 965	396 560	1 609 242	2 005 802	2 511 767	

TABLEAU 4
 Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de requalification, Montréal

Fonction	Sous-ensembles à l'étude			Sous-ensembles planifiés			Total	
	Bassin Peel	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Sous-Total	Pointe de l'Île-des-Sœurs	Bonaventure	Sous-total		
Résidentiel	(m ²)	224 491	103 624	328 115	190 250	909 810	1 100 060	1 428 175
	Unités	1 796	829	2 625	1 522	7 935	9 457	12 082
Commercial et services (m ²)	629 526	384 091	1 013 617	206 310	601 932	808 242	1 821 859	
Industriel (m ²)	-20 897	-81 414	-102 311	0	0	0	-102 311	
Récréotouristique (m ²)	0	20 000	20 000	0	97 500	97 500	117 500	
TOTAL (m²)	833 120	426 301	1 259 421	396 560	1 609 242	2 005 802	3 265 223	

Enfin, les tableaux 5 et 6, qui présentent le **sommaire global** des résultats des calculs, expriment que :

- Au total, les scénarios de continuité et de requalification présentent respectivement un potentiel de développement de 4 millions de m² et de 6 millions de m², toutes fonctions confondues.
- Dans les deux cas, la fonction résidentielle représente plus de la moitié des superficies potentielles alors que les fonctions mixte Commercial et services en représentent plus ou moins 42%.
- Pris ensemble, **les scénarios de requalification des sous-ensembles à l'étude permettent de créer un potentiel global de développement supérieur de près de 1,9 millions m² à celui des scénarios de continuité.**
- Cela dit, tant les scénarios de continuité que de requalification répartissent le développement à hauteur de plus ou moins 40% à Longueuil et 60% à Montréal, toutes fonctions confondues.

TABLEAU 5
 Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de continuité, Sommaire

Fonction	Longueuil			Montréal			Sous-total Secteurs à l'étude	Sous-total Secteurs planifiés	Total	
	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Sous- total	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Sous- total				
Résidentiel	(m ²)	590 813	333 500	924 313	155 976	1 100 060	1 256 036	746 789	1 433 560	2 180 349
	Unités	4 739	2 668	7 407	1 264	9 457	10 721	6 003	12 125	18 128
Commercial et services (m ²)	484 212	147 625	631 837	322 026	808 242	1 130 268	806 238	955 867	1 762 105	
Industriel (m ²)	0	0	0	7 963	0	7 963	7 963	0	7 963	
Récréotouristique (m ²)	0	2 200	2 200	20 000	97 500	117 500	20 000	99 700	119 700	
TOTAL (m²)	1 075 025	483 325	1 558 349	505 965	2 005 802	2 511 767	1 580 990	2 489 127	4 070 117	

TABLEAU 6
 Potentiel de nouveau développement à terme, scénarios de requalification, Sommaire

Fonction	Longueuil			Montréal			Sous-total Secteurs à l'étude	Sous-total Secteurs planifiés	Total	
	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Sous- total	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Sous- total				
Résidentiel	(m ²)	1 723 035	333 500	2 056 535	328 115	1 100 060	1 428 175	2 051 150	1 433 560	3 484 710
	Unités	13 796	2 668	16 464	2 625	9 457	12 082	16 421	12 125	28 546
Commercial et services (m ²)	472 383	147 625	620 008	1 013 617	808 242	1 821 859	1 486 000	955 867	2 441 867	
Industriel (m ²)	0	0	0	-102 311	0	-102 311	-102 311	0	-102 311	
Récréotouristique (m ²)	0	2 200	2 200	20 000	97 500	117 500	20 000	99 700	119 700	
TOTAL (m²)	2 195 418	483 325	2 678 744	1 259 421	2 005 802	3 265 223	3 454 839	2 489 127	5 943 966	

4.4.2 ESTIMATION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN PRÉVISIBLE DANS LES HORIZONS DE L'ÉTUDE

La documentation disponible, ainsi que des séances de travail avec nos experts de la planification immobilière, ont permis d'élaborer des prévisions quantitatives quant à l'état du développement par fonction et par sous-ensemble aux deux horizons de l'étude, soit 2015 et 2025.

Les constats et hypothèses ayant permis de formuler ces précisions s'énoncent ainsi :

- **Considérations générales :**

- « *Ceteris paribus* ». Les hypothèses de développement sont élaborées selon l'approche traditionnelle dite *ceteris paribus* (toutes choses demeurant égales par ailleurs). Ainsi, nous supposons, à long terme : la stabilité des taux d'intérêt ou du moins peu de variations dans l'accès au crédit ; le maintien des tendances en cours sur les différents marchés ; enfin, l'absence d'événement perturbateur majeur susceptible d'agir fortement à long terme sur les marchés du capital et des ressources.

- **Effets structurants du transport collectif à compter de 2015.** Nous retenons également l'hypothèse d'une annonce de l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif en 2012 et d'une mise en service en 2015, de sorte que les effets structurants les plus déterminants sont considérés ressentis dès le début de la période 2015-2025.
 - **Accélération du taux d'absorption sur les différents marchés.** Dans l'ensemble, les données de rythme de développement reposent sur une hypothèse d'accélération de l'absorption dans le temps, considérant que divers projets sont déjà planifiés ou en phase de mise en oeuvre dans les sous-ensembles ou dans les marchés territoriaux auxquels ils appartiennent et que, par ailleurs, les sites alternatifs de développement deviendront plus rares à moyen et à long termes. De plus, le positionnement d'un territoire donné comme pôle de développement reconnu par la clientèle est un processus qui peut prendre quelques années notamment en contexte de requalification. Il faut en quelque sorte faire la démonstration de l'intérêt du quartier par quelques projets réussis pour créer l'engouement de la clientèle. C'est ainsi que l'ampleur du développement annuel anticipé est considérée par hypothèse plus élevée dans la période 2016-2025.
- **Hypothèses relatives à l'habitation :**
- **Absorption totale à l'horizon 2025 d'un maximum de 70% des mises en chantier du centre-ville élargi au sein des quatre sous-ensembles montréalais (Bonaventure, Bassin Peel, Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles et Pointe Nord de l'île des Soeurs).** Selon une étude réalisée en 2007 pour le compte de la Société du Havre de Montréal¹³, le rythme moyen de construction devrait se chiffrer à environ 1 000 logements par an avec des pointes pouvant atteindre 1 600 et des creux d'environ 900 logements dans le centre-ville élargi au cours des vingt prochaines années. Cette hypothèse est validée par les observations issues d'une étude réalisée en 2008 pour le compte de la CMM à l'aide des données de la SCHL¹⁴. Selon cette étude, il s'est mis en chantier en moyenne 1535 unités de logement annuellement dans les territoires de Ville-Marie (1182) et du Sud-Ouest (353) dans la période 2002-2006. L'Arrondissement de Ville-Marie détient la part de marché la plus importante avec 15% des unités mises en chantier sur l'île de Montréal dans la période de référence.
 - **Absorption totale à l'horizon 2025 d'un maximum de 75% des mises en chantier de types « Appartement » et « Jumelé et rangée » (catégories de la SCHL) dans l'Agglomération de Longueuil au sein des six sous-ensembles de la Rive-Sud.** Selon l'étude de la CMM précitée, il s'est mis en chantier annuellement sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil une moyenne de 2213 unités de logement dans la période 2002-2006. De ce nombre, 64,2% étaient construites sur le territoire de Brossard (38,5%) et de Longueuil (25,7%), soit environ 1420 unités annuellement. Considérant ces données, l'étude prévoit des besoins en logements dans Longueuil de l'ordre de 30 000 dans la période 2006-2021, soit un besoin moyen de 1875 logements annuellement. En transposant ce résultat sur les périodes 2009-2015 et 2009-2025, on obtient respectivement des besoins en logements de 13 125 et de 31 875. De ce nombre, nous retenons comme référence la proportion prévue par l'étude de logements de types Jumelé et rangée (6%) et Appartement (58%) (afin d'exclure les unités unifamiliales, absentes de nos scénarios), pour un marché global dans Longueuil de 8 400 unités entre 2009 et 2015 et de 20 400 unités entre 2009 et 2025.

¹³ Voir : Société du Havre de Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, Sommaire des études de faisabilité du projet, avril 2007, page 16.

¹⁴ JULES HURTUBISE, ÉCONOMISTE, Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables, Communauté métropolitaine de Montréal, Juillet 2008.

▪ **Hypothèses relatives à l'affectation Commercial et services :**

- **Développement commercial croissant au *pro rata* du développement résidentiel par sous-ensemble.** La croissance du développement commercial selon les horizons de l'étude a été déduite de celle considérée pour le développement résidentiel. Ainsi, par hypothèse basée sur l'observation d'experts sur le territoire, chaque nouveau résidant des sous-ensembles de la Rive-Sud supporte pour sa consommation locale quelque 12 m² en superficie de commerces de détail, alors que ce taux est d'environ 15 m² dans les sous-ensembles de l'île de Montréal.
- **Accélération des tendances de développement du marché de bureaux sur la Rive-Sud d'ici 2025.** Dans l'ensemble, le potentiel de développement de bureaux sur la Rive-Sud s'adresse à ce jour à un marché local qui n'autorise a priori qu'une prévision de croissance assez lente des superficies construites, tel que constaté au cours des dernières années. Cependant, d'importants projets mixtes sont projetés ou en voie de développement dans les sous-ensembles Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime et Panama, projets qui pourraient changer la donne quant au potentiel d'attraction de ce sous-marché pour les fonctions de bureau. Dans ce contexte, nos scénarios présentent une « fourchette » possible d'intensité de développement : le scénario de continuité exprime la réalisation des projets en cours bonifiés de projets de moyenne envergure dans les secteurs Chevrier et Hôpital Charles-LeMoyne ; le scénario de requalification présente quant à lui le potentiel maximal envisageable de développement, considérant un impact structurant majeur lié à l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport en commun, impact créant en quelque sorte une nouvelle destination régionale pour le développement d'activités de bureau à Longueuil.
- **Maintien du taux historique moyen de développement de la fonction bureau au centre-ville de Montréal à moyen et à long termes.** L'ensemble du centre-ville de Montréal connaît un taux historique moyen d'absorption annuelle de 40 000 m² de superficies de plancher de bureaux. Le contexte actuel de rareté relative d'espaces à bureaux (taux d'inoccupation de moins de 10% des bureaux de classes A et B selon la Société d'habitation de Montréal, 2007) favorise une pénétration de marché des nouveaux espaces à bureaux au moins semblable à celle des dernières années..
- **Absorption maximale à hauteur de 30% des superficies de bureau construites au centre-ville d'ici 2025.** Cette hypothèse repose sur le constat d'une tendance au développement de nouveaux pôles mixtes en périphérie du centre-ville. Ainsi, depuis 1998, la part du Quartier international de Montréal, de la Cité Multimédia et du Vieux-Montréal dans le marché du centre-ville a plus que doublé, passant de 8% à près de 20% de l'inventaire total d'espaces de bureaux. Ainsi, notre hypothèse assume la consolidation tendancielle des secteurs périphériques, notamment sous l'impulsion des projets envisagés dans le sous-ensemble Bonaventure.

Les tableaux 7 à 12 présentent l'état du développement envisagé selon les horizons de l'étude. On en retient que :

- Le développement prévisible en 2025 varie, selon les scénarios entre 18 000 et 27 000 logements à l'échelle du territoire d'étude. A raison de 2,1 personnes par ménage en moyenne pour Montréal et de 2,3 pour Longueuil¹⁵, **c'est dire qu'un tel développement permettrait l'apport de 39 000 à 60 000 nouveaux résidents à la toute proximité du corridor de transport collectif d'ici 2025.**
- Pour l'affectation Commercial et services, la fourchette est de 505 000 m² à 735 000 m² bâtis d'ici 2025. **Ces superficies représentent de 3 à 5 fois la superficie de plancher de la Place Ville-Marie ou encore de 6 à 9 fois la superficie locative de la phase 1 du Quartier DIX30, livrée en 2007.**

¹⁵ Source : Communauté métropolitaine de Montréal, Observatoire Grand Montréal.

- Les scénarios permettent donc de construire la presque totalité du potentiel de développement en espaces résidentiel, évalué à 28 000 unités. Ils ne permettent cependant le développement que de 30% du potentiel superficiaire estimé pour la fonction Commercial et services, établie à hauteur de 2,5 millions m². Autrement dit, **même le développement le plus intensif et le plus rapide envisagé en regard de nos hypothèses laisse disponible un potentiel de développement supplémentaire de quelque 1,7 million m² en superficies de commerces, bureaux et services après 2025.**

TABLEAU 7
 Unités de logement construites par sous-ensemble, Longueuil, 2015 et 2025

Horizon	Sous-ensembles à l'étude					Sous-total	Place Charles-LeMoine	Total
	Panama	Chevrier	Auguste-Taschereau	Hôpital Charles-LeMoine	Curé-Poirier/Taschereau			
Scénario de Continuité								
2015	0	4 500	0	0	0	4 500	500	5 000
2025	0	4 500	150	300	0	4 950	2 500	7 450
Scénario de Requalification								
2015	0	4 500	0	0	0	4 500	500	5 000
2025	1 800	8 500	800	1 300	0	12 400	2 500	14 900

TABLEAU 8
 Unités de logement construites par sous-ensemble, Montréal, 2015 et 2025

Horizon	Sous-ensembles à l'étude			Sous-ensembles planifiés			Total
	Bassin Peel	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Sous-total	Bonaventure	Ile des Sœurs	Sous-total	
Scénario de Continuité							
2015	250	250	500	2 500	500	3 000	3 500
2025	500	500	1 000	8 000	1 500	9 500	10 500
Scénario de Requalification							
2015	250	250	500	2 500	500	3 000	3 500
2025	1 800	800	2 600	8 000	1 500	9 500	12 100

TABLEAU 9
 Superficies construites par sous-ensemble, Commercial et services, Longueuil, 2015 et 2025 (m²)

Horizon	Sous-ensembles à l'étude					Sous-total	Place Charles-LeMoyne	Total
	Panama	Chevrier	Auguste-Taschereau	Hôpital Charles-LeMoyne	Curé-Poirier/Taschereau			
Scénario de Continuité								
2015	15 000	50 000	0	5 000	0	70 000	25 000	95 000
2025	35 000	60 000	5 000	10 000	0	110 000	100 000 ⁽¹⁾	210 000
Scénario de Requalification								
2015	15 000	50 000	0	5 000	0	70 000	25 000	95 000
2025	110 000	60 000	10 000	70 000	0	250 000	100 000 ⁽¹⁾	350 000

(1) Il est à noter que la superficie construite à l'horizon 2025 inclus le centre de conférence prévu à l'intérieur du Programme de développement préparé par Municonsult pour le compte de Développement économique Longueuil (Concept de développement pour la mise en valeur des actifs de la Place Charles-LeMoyne et de la Pointe de la Voie Maritime, avril 2004).

TABLEAU 10
 Superficies construites par sous-ensemble, Commercial et services, Montréal, 2015 et 2025 (m²)

Horizon	Sous-ensembles à l'étude			Sous-ensembles planifiés			Total
	Bassin Peel	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Sous-total	Bonaventure	Ile des Sœurs	Sous-total	
Scénario de Continuité							
2015	5 000	0	5 000	70 000	35 000	105 000	110 000
2025	15 000	0	15 000	210 000	70 000	280 000	295 000
Scénario de Requalification							
2015	5 000	5 000	10 000	70 000	35 000	105 000	115 000
2025	95 000	10 000	105 000	210 000	70 000	280 000	385 000

TABLEAU 11
 Superficies construites par sous-ensemble, Autres fonctions, Montréal, 2015 et 2025 (m²)

Horizon	Sous-ensembles à l'étude			Sous-ensembles planifiés			Total
	Bassin Peel	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	Sous-total	Bonaventure	Ile des Sœurs	Sous-total	
Scénario de Continuité							
2015	0	5 000 ⁽¹⁾	5 000	0	0	0	5 000
2025	0	40 000 ⁽²⁾	40 000	0	0	0	40 000
Scénario de Requalification							
2015	0	0	0	0	0	0	0
2025	0	20 000 ⁽³⁾	20 000	0	0	0	20 000

(1) Superficie de plancher industrielle.

(2) 20 000 m² d'équipements récréotouristiques et 15 000 m² de superficie de plancher industrielle.

(3) 20 000 m² d'équipements récréotouristiques.

TABLEAU 12
 Total du développement par fonction, Total Longueuil et Montréal, 2015 et 2025

Horizon	Unités de logement			Superficies Commercial et services (m ²)			Superficies Autres fonctions (m ²)		
	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Total	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Total	Secteurs à l'étude	Secteurs planifiés	Total
Scénario de Continuité									
2015	5 000	3 500	8 500	75 000	130 000	205 000	5 000	0	5 000
2025	5 950	12 000	17 950	125 000	380 000	505 000	40 000	0	40 000
Scénario de Requalification									
2015	5 000	3 500	8 500	80 000	130 000	210 000	0	0	0
2025	15 000	12 000	27 000	355 000	380 000	735 000	20 000	0	20 000

4.4.3 CALCUL DES GAINS FISCAUX

Nous présentons ici un estimé des **gains fiscaux associés aux nouvelles constructions prévues aux scénarios de développement des sous-ensembles**, soit un scénario pour chacun des sous-ensembles planifiés et deux scénarios (continuité et requalification) pour chacun des sept sous-ensembles à l'étude. Cet estimé est ventilé :

- Par sous-ensemble.
- Par entité administrative municipale concernée.
- Par fonction urbaine, soit selon qu'il s'agisse de résidentiel ou d'activités multiples (bureaux et commerces ; industrie ; récréotourisme).
- Par horizon de planification, tenant compte du rythme de développement anticipé par sous-ensemble, soit 2015 et 2025.

Les remarques suivantes doivent être tenues en compte par le lecteur :

- Les gains fiscaux sont agrégés par période de développement, soit 2009-2015 (sept ans), 2016-2025 (10 ans) et 2009-2025 (17 ans). Autrement dit, le gain fiscal mesuré représente l'ensemble des taxes foncières perçues au cours de la période de référence et non pas le rendement annuel.
- L'objectif étant ici de donner un portrait des gains fiscaux obtenus du développement anticipé dans les horizons de l'étude, il y a lieu de retenir qu'au-delà de 2025 le rendement fiscal annuel est susceptible d'augmenter encore dans la mesure où 1,7 million m² en superficies de commerces, bureaux et services demeurent à être développés.
- Les gains fiscaux mesurés sont des données « brutes », c'est-à-dire qu'elles ne tiennent pas compte des coûts marginaux d'aménagement, d'équipement et de gestion du territoire municipal causés par le développement des activités urbaines au sein des sous-ensembles. Elles ne tiennent pas compte également des coûts de décontamination et des coûts d'infrastructures (aménagement ou réaménagement du réseau routier et du réseau d'aqueduc et d'égout), considérant que les gains fiscaux représentent un revenu pour les seules entités municipales alors que les coûts de décontamination et d'infrastructures peuvent être partagés entre divers paliers d'administration publique et promoteurs immobiliers.
- Toutes les données sont en dollars constants de 2008.
- Les calculs de gain fiscal expriment la valeur fiscale foncière créée par les scénarios de développement. Ces calculs sont réalisés sur la base des nouvelles superficies de plancher prévues par les scénarios selon les horizons de l'étude. Ils excluent donc le rendement fiscal des superficies de plancher existantes ainsi que des terrains.
- Les valeurs des unités résidentielles construites sont établies à une moyenne de 330 000\$ par logement pour Montréal et à 250 000\$ par logement pour la Rive-Sud.
- La valeur des espaces de commerce, de bureau et d'autres fonctions est, quant à elle, établie à un taux moyen de 2500\$ par m². Ce taux exclut les améliorations locatives.
- Les taux de taxation utilisés incluent les taux de base mais excluent les tarifs. Les droits de mutation ne sont pas tenus en compte. Plusieurs sous-ensembles se répartissant sur deux aires de taxation, nous avons dû agréger les taux en vigueur pour obtenir un taux global moyen. Le tableau 13 précise

les taux utilisés selon les sous-ensembles pour la Rive-Sud. Pour fins de compréhension, le tableau indique à titre d'exemple que dans le cas du sous-ensemble Auguste-Taschereau, la moitié du territoire a fait l'objet d'une taxation dans Brossard (A/2), et l'autre moitié dans Longueuil (où la quote-part d'agglomération n'est pas intégrée aux taux de taxation, d'où B/2 et C/2). Pour les sous-ensembles de Montréal, les taux sont de 1.2628\$ pour le résidentiel et de 4.2522\$ pour les activités économiques.

- Pour fins d'uniformité, le calcul des gains fiscaux est exercé de la même façon dans tous les sous-ensembles, y compris ceux pour lesquels l'équipe n'a pas conçu de scénarios (Bonaventure ; Pointe Nord de l'Île-des-Soeurs ; Place Charles-LeMoynes / Pointe de la Voie Maritime). C'est pourquoi les résultats dans ces sous-ensembles peuvent différer de ceux d'autres exercices semblables réalisés par d'autres intervenants.

Sur cette base, le calcul des gains fiscaux du développement immobilier dans les sous-ensembles, tel que présenté aux tableaux 14 et 15 démontre que :

- Les scénarios envisagés produisent globalement et à l'horizon 2025 des gains fiscaux cumulés oscillant entre 1,134 milliard \$ et 1,435 milliard \$.
- L'essentiel du gain fiscal est réalisé dans la période 2016-2025.
- Les gains fiscaux associés aux scénarios de continuité, pour les seuls sous-ensembles à l'étude sont de 410 millions \$, comparativement à 712 millions \$ pour les scénarios de requalification. **C'est dire que l'approche de requalification permet l'obtention de gains fiscaux majorés de 75% comparativement à l'approche de continuité.**

Les tableaux présentant le détail des calculs effectués pour estimer les gains fiscaux sont joints au présent rapport en tant qu'annexe 6 du document « Annexe au rapport final ».

TABLEAU 13
 Calcul des gains fiscaux, taux de taxation et usage, Longueuil

		Ville de Longueuil					
		Brossard	Agglo Longueuil	Greenfield Park	Le Moyne	Saint-Hubert	Vieux-Longueuil
		A	B	C	D	E	F
Taux	Résidentiel 6 log. et plus	1,1026 \$	0,7042 \$	1,4409 \$	0,7721 \$	0,648 \$	0,6339 \$
	Non résidentiel	2,7870 \$	1,6367 \$	1,7062 \$	1,3698 \$	1,4109 \$	1,6256 \$
Usage	Chevrier	A					
	Panama	A					
	Auguste-Taschereau	A/2	B/2	C/2			
	Hôpital Charles-LeMoynes		B	C/2		E/2	
	Curé-Poirier/Taschereau		B		D/2		F/2
	Place Charles-Lemoyne		B				F

TABLEAU 14
 Gains fiscaux du développement envisagé par territoire et par période, scénarios de continuité

Territoire	Gain fiscal (000\$)		
	2009-2015	2016-2025	2009-2025
MONTRÉAL			
Bonaventure	71 438	386 508	457 946
Île-des-Sœurs	23 217	101 426	124 644
Sous-total sous-ensembles planifiés	94 655	487 934	582 590
Bassin Peel	6 293	27 310	33 603
Parc d'entreprises de la Pointe-St-Charles	6 293	41 927	48 220
Sous-total sous-ensembles à l'étude	12 586	69 237	81 823
TOTAL MONTRÉAL	107 242	557 172	664 414
LONGUEUIL			
Place Charles-LeMoyne	16 987	124 684	141 671
Sous-total sous-ensembles planifiés	16 987	124 684	141 671
Panama	4 180	18 116	22 296
Chevrier	79 429	202 406	281 835
Auguste-Taschereau	0	6 522	6 522
Hôpital Charles-Lemoyne	1 598	15 711	17 309
Curé-Poirier/Taschereau	0	0	0
Sous-total sous-ensembles à l'étude	85 207	242 755	327 962
TOTAL LONGUEUIL	102 195	367 438	469 633
TERRITOIRE D'ÉTUDE			
Total sous-ensembles planifiés	111 642	612 618	724 261
Total sous-ensembles à l'étude	97 793	311 992	409 785
TOTAL TERRITOIRE D'ÉTUDE	209 436	924 610	1 134 047

TABLEAU 15
 Gains fiscaux du développement envisagé par territoire et par période, scénarios de requalification

Territoire	Gain fiscal (000\$)		
	2009-2015	2016-2025	2009-2025
MONTRÉAL			
Bonaventure	71 438	386 508	457 946
Île-des-Sœurs	23 217	101 426	124 644
Sous-total sous-ensembles planifiés	94 655	487 934	582 590
Bassin Peel	6 293	103 880	110 173
Parc d'entreprises de la Pointe-St-Charles	6 293	42 956	49 250
Sous-total sous-ensembles à l'étude	12 586	146 836	159 423
TOTAL MONTREAL	107 242	634 771	742 013
LONGUEUIL			
Place Charles-LeMoyne	16 987	124 684	141 671
Sous-total sous-ensembles planifiés	16 987	124 684	141 671
Panama	4 180	82 878	87 059
Chevrier	79 429	282 454	361 884
Auguste-Taschereau	0	27 769	27 769
Hôpital Charles-Lemoyne	1 598	73 807	75 405
Curé-Poirier/Taschereau	0	0	0
Sous-total sous-ensembles à l'étude	85 207	466 908	552 117
TOTAL LONGUEUIL	102 195	591 593	693 788
TERRITOIRE D'ÉTUDE			
Total sous-ensembles planifiés	111 642	612 618	724 261
Total sous-ensembles à l'étude	97 793	613 744	711 540
TOTAL TERRITOIRE D'ÉTUDE	209 436	1 226 364	1 435 800

4.5 LA DÉPENSE PUBLIQUE MUNICIPALE ET GOUVERNEMENTALE

Nous présentons ici l'analyse sommaire (voire partielle) des coûts publics encourus par la mise en œuvre des scénarios envisagés, présentés par scénario et selon les horizons de l'étude. Les remarques suivantes doivent être prises en compte par le lecteur :

- Les coûts considérés sont essentiellement ceux de construction d'infrastructures.
- Il est en effet considéré que les coûts de décontamination seront pris en charge par les grands propriétaires fonciers ou par les promoteurs privés, le surcoût dû à la décontamination se trouvant éventuellement reflété dans le coût du terrain échangé à des fins de promotion immobilière. Cela dit, la densification prévue du territoire est de nature à maximiser les taux de rendement de l'investissement immobilier, c'est-à-dire à faciliter l'intégration des frais de décontamination et autres frais de mise en condition des terrains (démolitions, etc.) aux coûts de vente des projets immobiliers.
- Il est également considéré que les terrains sont viabilisés et que les coûts relatifs à la construction des rues locales, des parcs locaux et des réseaux de services locaux sont pris en charge par le processus de promotion immobilière. De plus, il est à noter que d'éventuels besoins en surdimensionnement des infrastructures ou autres travaux nécessaires à la mise en valeur des sous-ensembles n'ont pas été pris en considération dans le calcul des coûts publics encourus.
- Les coûts présentés sont généralement tirés des différents documents de planification concernés. Nul facteur correctif n'a été appliqué à ces coûts, dont le degré de précision peut varier, d'où le caractère estimatif des données présentées. De plus, ces coûts ne tiennent aucunement compte des difficultés techniques de réalisation des infrastructures prévues en relation avec les conditions particulières qui pourront être alors rencontrées.
- Dans le cas où nulle donnée de coût n'était disponible, une évaluation a été réalisée par les services d'estimation de Dessau en considérant des projets similaires récents. Ces coûts ont été majorés pour tenir compte d'importants frais de contingences (20%) étant donné le caractère très préliminaire de l'exercice en cours, ainsi que de 20% en frais d'honoraires et 30% en frais d'administration des chantiers.
- Les coûts présentés n'incluent pas les trois projets majeurs d'infrastructures suivants:
 - **Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Victoria et la rue Brennan :** Deux options ont été proposées pour la traversée du bassin Peel : un pont ou un tunnel, pour un coût de 500 ou de 800 millions \$ selon l'option privilégiée¹⁶. Ce coût estimé comprend la démolition de la structure surélevée, la construction d'un pont ou d'un tunnel permettant de franchir le canal de Lachine ainsi que la construction d'une passerelle à l'est du bassin Peel reliant les deux rives du canal afin d'en faciliter la traversée par les usagers du réseau vert.
 - **L'implantation d'un système de transport guidé sur rail dans l'axe de l'autoroute A-10/centre-ville et d'un système de transport collectif amélioré sur le boulevard Taschereau :** La situation actuelle de réévaluation des options technologiques de liaisons interrives par transport collectif, de même que le caractère hypothétique de toute nouvelle infrastructure de transport collectif sur le boulevard Taschereau, empêchent d'avancer toute évaluation, même grossière, des coûts d'implantation de la boucle de transport collectif tenue en compte au sein du présent document. Cela dit, même si le coût exact d'implantation du système de transport guidé reste à déterminer, un rapport produit par l'AMT en février 2007 établissait les

¹⁶ Source : Société du Havre, Le Havre de Montréal, Rapport final et recommandations, avril 2006.

coûts totaux d'immobilisation liés au projet de SLR à une somme d'environ 870 millions \$ (dollars de 2003; précision de $\pm 20\%$). Les coûts avancés dans ce rapport comprennent les éléments suivants : infrastructures et ouvrages d'art, stations, autres bâtiments, matériel roulant, voie, alimentation et traction, télécommunication, signalisation et portes palières, ventes et contrôle des titres, terrains, droits de passage et autres (intégration, manuels, test et essais). À noter que ce rapport ne tenait pas compte des propositions d'aménagement explorées au sein du présent document : (stationnements étagés proposés dans les sous-ensembles Panama et Chevrier, prolongement du système guidé dans le sous-ensemble Chevrier et aménagement d'une seconde station au carrefour A-10 / boulevard Lepage), autant de projets faisant partie intégrante du système de transport guidé à être planifié.

- **La reconstruction du pont Champlain** : L'évaluation préliminaire du coût de reconstruction du pont Champlain est fixée à environ 1,5 milliards \$. Le projet consisterait à construire un nouveau pont en aval de la structure actuelle, qui serait par la suite démolie.

Il est à noter que ces coûts sont partiels et préliminaires. L'ampleur de ces coûts n'est pas affectée par le choix de l'une ou l'autre des approches envisagées au sein des présentes : continuité ou requalification.

Cela étant dit, le tableau 16 démontre que :

- **L'ordre de grandeur du coût global en infrastructures des scénarios de continuité et de requalification est vraisemblablement similaire, c'est-à-dire oscillant autour de 350 millions \$.**
- De ce coût global d'environ 350 millions \$, quelque 240 millions \$ sont attribuables à des travaux prévus dans les sous-ensembles planifiés (Bonaventure, Pointe nord de l'île-des-Sœurs et Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime). **Reste une somme minimale de 110 millions \$ directement attribuable à la mise en œuvre des scénarios proposés.**

Les tableaux présentant le détail des coûts publics en infrastructures par sous-ensemble sont joints au présent rapport en tant qu'annexe 5 du document « Annexe au rapport final ».

TABLEAU 16
Sommaire des coûts publics en infrastructures, totalité des sous-ensembles

Sous-ensemble	Scénario de continuité			Scénario de requalification		
	2009-2015	2016-2025	TOTAL	2009-2015	2016-2025	TOTAL
Bonaventure	116,6 M\$	47,4 M\$	164 M\$	116,6 M\$	47,4 M\$	164 M\$
Île-des-Sœurs	7,5 M\$	N/A	7,5 M\$	7,5 M\$	N/A	7,5 M\$
Place Charles-LeMoynes / Pointe de la Voie Maritime	38,2 M\$	32,1 M\$	70,3 M\$	38,2 M\$	32,1 M\$	70,3 M\$
Sous-total sous-ensembles planifiés	162,3 M\$	79,5 M\$	241,8 M\$	162,3 M\$	79,5 M\$	241,8 M\$
Bassin Peel	N/A	N/A	N/A	N/A	1,5 M\$	1,5 M\$
Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles	77 M\$	N/A	77 M\$	52,1 M\$	N/A	52,1 M\$
Panama	5 M\$	5,6 M\$	10,6 M\$	5 M\$	7,9 M\$	12,9 M\$
Chevrier	9 M\$ ⁽¹⁾	10 M\$	19 M\$	9 M\$ ⁽¹⁾	10 M\$	19 M\$
Auguste / Taschereau	N/A	6 M\$	6 M\$	N/A	9,1 M\$	9,1 M\$
Hôpital Charles-LeMoynes	N/A	0,1 M\$	0,1 M\$	N/A	0,2 M\$	0,2 M\$
Curé-Poirier / Taschereau	N/A	N/A	N/A	N/A	12,7 M\$	12,7 M\$
Sous-total sous-ensembles à l'étude	91 M\$	21,7 M\$	112,7 M\$	66,1 M\$	41,4 M\$	107,5 M\$
TOTAL	253,3 M\$	101,2 M\$	354,5 M\$	228,4 M\$	120,9 M\$	349,3 M\$

(1) : Il est à noter que ce coût correspond à la construction de la bretelle Leduc, complétée en décembre 2008.

N/A : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.

4.6 CE QU'IL FAUT EN RETENIR

Au sein du territoire d'étude, sept sous-ensembles ont fait l'objet de scénarios d'aménagement selon des approches « de requalification » et « de continuité ». Ces scénarios illustrent avec plus ou moins d'intensité des choix d'aménagement issus des principes du « Transit Oriented Development » ou TOD qui favorisent une plus grande intensification des activités et une mixité des fonctions urbaines. L'analyse des scénarios démontre très nettement la supériorité des scénarios de requalification sur le plan du rendement fiscal pour les partenaires municipaux, ce pour les raisons suivantes :

- **Pris ensemble, les scénarios de requalification des sous-ensembles à l'étude permettent de créer un potentiel global de développement supérieur de quelque 1,8 millions m² à celui des scénarios de continuité.**
- **Les scénarios de requalification permettent l'apport de 60 000 nouveaux résidents à la toute proximité du corridor de transport collectif d'ici 2025, soit 21 000 de plus que les scénarios de continuité.**
- **Pour l'affectation Commercial, de bureaux et services, les scénarios de requalification permettent l'apport de 735 000 m² de nouvelles superficies de plancher bâties d'ici 2025, comparativement à quelque 505 000 m² dans l'approche de continuité. Une superficie de 735 000 m² représente environ 5 fois la superficie de plancher de la Place Ville-Marie ou encore quelque 9 fois la superficie locative de la phase 1 du Quartier DIX30, livrée en 2007.**
- **Les gains fiscaux associés aux scénarios de requalification, pour les seuls sous-ensembles à l'étude, sont de 712 millions \$, comparativement à 410 millions \$ pour les scénarios de continuité. C'est dire que l'approche de requalification permet l'obtention de gains fiscaux majorés de 75% comparativement à l'approche de continuité.**
- **En tenant compte des sous-ensembles planifiés, les gains fiscaux à l'horizon 2025 atteignent les 1,435 milliard \$ dans l'approche de requalification.**
- **Même le développement le plus intensif et le plus rapide envisagé en regard de nos hypothèses laisse disponible un potentiel de développement supplémentaire de quelque 1,7 million m² en superficies de commerces, bureaux et services après 2025, qui permettra alors une croissance supplémentaire importante à très long terme de l'assiette fiscale associée au territoire d'étude.**
- **L'ordre de grandeur du coût global en infrastructures des scénarios de continuité et de requalification est vraisemblablement similaire, c'est-à-dire oscillant autour de 350 millions \$.**

Chapitre 5

L'ÉVALUATION DES SCÉNARIOS

5 L'ÉVALUATION DES SCÉNARIOS

5.1 LE PROCESSUS D'ÉVALUATION

L'analyse ici effectuée répond à l'objectif de comparer le mérite respectif des deux approches (continuité et requalification) à l'aide d'une vaste gamme de variables, le tout à seule fin de valider ou de nuancer la conclusion de la section précédente favorisant les scénarios de requalification. L'évaluation des scénarios permet d'identifier ceux qui répondent le mieux aux trois préoccupations suivantes :

- Adéquation aux objectifs de la démarche.
- Adéquation aux réalités du marché immobilier.
- Adéquation aux attentes et avis des intervenants consultés.

À cette fin, la grille d'évaluation adoptée repose sur les critères suivants, notamment inspirés des nouvelles pratiques d'urbanisme et du développement durable :

- **Densité de l'occupation du sol.** De façon générale, un scénario favorisant une densité élevée agira favorablement sur le dynamisme urbain ainsi que sur la rentabilisation des infrastructures.
- **Diversité des usages.** Un scénario conçu autour d'une diversité d'usages favorise également le dynamisme et la convivialité urbaine, mais aussi l'utilisation du transport actif et le transport en commun, donc la diminution de la dépendance à l'automobile.
- **Design urbain.** Selon certains choix de design, un scénario sera jugé plus ou moins apte à favoriser le transport en commun, le transport actif, l'animation et l'appropriation de l'espace public ainsi que la sécurité urbaine.
- **Acceptabilité par les intervenants.** Les scénarios peuvent se distinguer selon leur degré d'acceptabilité par les intervenants, tel que constaté lors des travaux de consultation réalisés dans le cadre de l'étude. Les résultats détaillés des consultations sont présentés en annexe 7.
- **Contraintes à la faisabilité.** Certaines contraintes à la faisabilité peuvent distinguer les scénarios.
- **Gains fiscaux bruts potentiels.** Les scénarios se distinguent selon leur aptitude à mobiliser l'investissement privé dans les horizons de l'étude, donc les gains fiscaux réalisés sur place.
- **Coûts de responsabilité publique.** Les scénarios se distinguent selon l'ampleur des fonds publics reliés à des travaux de responsabilité municipale et gouvernementale nécessaires à leur mise en œuvre.

5.2 ÉVALUATION DES SCÉNARIOS PAR SOUS-ENSEMBLE

5.2.1 BASSIN PEEL

Critères et indicateurs	Cont.	Requal.	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	425 372	833 120	Le scénario de requalification offre un potentiel total deux fois plus élevé que le scénario de continuité. Au niveau du rythme de développement, les deux scénarios s'équivalent à l'horizon 2015. À l'horizon 2025, le scénario de requalification permettrait un nombre d'unités résidentielles près de 4 fois plus élevé que le scénario de continuité. Toujours en 2025, les superficies commerciales et de bureaux seraient plus élevées dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	250	250	
- Horizon 2025	500	1 800	
Commercial et bureaux (m ²)			
- Horizon 2015	5 000	5 000	
- Horizon 2025	15 000	95 000	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			Les deux scénarios offrent une diversité d'usages. Toutefois, le potentiel de développement serait, à l'ultime, beaucoup plus élevé dans le scénario de requalification, tant en terme résidentiel qu'au niveau de la fonction commerciale et de bureaux. Dans les deux scénarios, les superficies industrielles seraient réduites par rapport à l'existant, ce qui aurait pour avantage d'accroître la mixité des fonctions. Le secteur demeurerait un important pôle d'emplois mais serait davantage axé sur l'accueil de bureaux, commerces et services.
- Résidentiel (unités)	1 008	1 796	
- Commercial et bureaux (m ²)	322 026	629 526	
- Industriel (m ²)	-22 622	-20 897	
- Récréotouristique (m ²)	0	0	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	Le scénario de requalification est plus performant que le scénario de continuité. En effet, le design proposé offre une mixité des fonctions (résidentielle, commerciale et bureaux), ce qui aura pour effet d'animer l'espace public et de favoriser les transports actifs. La présence d'une fonction d'emplois à proximité du SLR permettra une utilisation accrue des transports en commun. Finalement, ce scénario propose l'aménagement d'un parc d'envergure qui servira de lieu de détente aux résidents et aux travailleurs.
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	
Favorise la présence d'espaces verts	-	+	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	-	+	Les intervenants ont souligné le fait que les besoins prévisibles d'espaces à bureaux et de logements à proximité du centre-ville soutiennent les hypothèses du scénario de requalification, et que le bassin Wellington pourrait accueillir une vocation résidentielle. De plus, le déplacement vers le nord de la station prévue est accueilli favorablement et pourrait stimuler le développement du pôle d'emplois envisagé.
Contraintes			
Remembrement	+	-	Le scénario de continuité est celui qui présente le moins de contraintes à la faisabilité. En effet, le scénario de requalification suppose une décontamination plus importante des terrains pour un développement résidentiel ainsi que le creusement des bassins. De plus, ce scénario implique plusieurs changements d'usages, donc des opérations de remembrement et davantage de démolitions et d'acquisitions.
Construction d'infrastructures	+	-	
Décontamination	+	-	
Démolition / acquisition	+	-	
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	6 M\$	6 M\$	À l'horizon 2025, les gains fiscaux prévus sont trois fois plus importants dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Horizon 2025	33 M\$	110 M\$	

Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	N/A ¹	N/A ¹	Le seul coût de responsabilité publique planifié correspond à l'aménagement d'un nouvel espace vert d'envergure (près de 12 000 m ²) à l'horizon 2025, dans le scénario de requalification.
Horizon 2025	N/A ¹	1,5 M\$	
CONCLUSION			
<p>Densité, diversité et design : De manière générale, le scénario de requalification est le plus performant. Il offre un potentiel de développement deux fois plus élevé que le scénario de continuité et une plus grande mixité des fonctions. Il aura pour effet d'améliorer la qualité des espaces publics et d'encourager le transport collectif et actif notamment grâce à d'implantation d'un système de transport collectif performant à haute capacité.</p> <p>Capacité de mise en œuvre : Le scénario de requalification constitue le scénario privilégié par les intervenants, cependant c'est celui qui présente le plus de contraintes à la faisabilité car il suppose une décontamination importante des terrains pour un développement résidentiel, le creusement des bassins, des opérations de remembrement et des démolitions et acquisitions.</p> <p>Rapport coûts / bénéfiques : Les gains fiscaux prévus sont trois fois plus importants dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité, alors que les coûts publics connus y sont limités à l'aménagement d'un nouvel espace vert d'envergure.</p>			

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

+ : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.

- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.

= : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.2.2 PARC D'ENTREPRISES DE LA POINTE SAINT-CHARLES

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	80 593	426 301	<p>Le scénario de requalification offre un potentiel total presque six fois plus élevé que le scénario de continuité, ce qui s'explique par le fait que dans ce scénario, la fonction industrielle est remplacée en grande partie par une fonction de commerces, bureaux et services de moyenne à forte densité.</p> <p>Au niveau du rythme de développement, à l'horizon 2015, le rythme est similaire bien qu'il se traduise par des fonctions distinctes (commerces et bureaux / industries).</p> <p>À l'horizon 2025, le scénario de requalification permettrait un nombre d'unités résidentielles 60% plus élevé que le scénario de continuité.</p> <p>Toujours en 2025, les superficies industrielles seraient accrues par rapport à l'existant dans le scénario de continuité, alors que le scénario de requalification permettrait plutôt l'accroissement de la fonction de commerces, bureaux et services.</p> <p>Dans les deux scénarios, le développement d'une fonction récréotouristique est prévu à l'horizon 2025 sur la pointe Nord du secteur.</p>
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	250	250	
- Horizon 2025	500	800	
Commercial et bureaux (m ²)			
- Horizon 2015	0	5 000	
- Horizon 2025	0	10 000	
Industriel (m ²)			
- Horizon 2015	5 000	0	
- Horizon 2025	15 000	0	
Récréotouristique (m ²)			
- Horizon 2015	0	0	
- Horizon 2025	20 000	20 000	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			<p>La diversité des usages est importante dans les deux scénarios. Toutefois, le potentiel de développement serait, à l'ultime, beaucoup plus élevé dans le scénario de requalification. Ce scénario permettrait ainsi l'accueil d'une importante fonction de bureaux et services. Au niveau résidentiel, il s'avère également plus avantageux.</p> <p>Le scénario de requalification prévoit une diminution de la superficie d'affectation industrielle, alors que le scénario de continuité prévoit plutôt une augmentation.</p>
- Résidentiel (unités)	256	829	
- Commercial et bureaux (m ²)	0	384 091	
- Industrie (m ²)	30 585	-81 414	
- Récréotouristique (m ²)	20 000	20 000	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	<p>Le scénario de requalification est le plus performant. En effet, il suppose le développement d'une fonction de bureau et de services de moyenne à forte densité, le tout à court distance d'une station de SLR. Par ailleurs, un axe structurant permettant de donner accès au fleuve depuis le quartier résidentiel adjacent est également planifié.</p> <p>Les deux scénarios s'équivalent en ce qui concerne la présence de parcs et espaces verts puisqu'ils proposent tous deux l'aménagement d'un site à vocation récréotouristique et l'intégration d'une promenade riveraine le long du fleuve Saint-Laurent.</p>
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	
Favorise la présence d'espaces verts	=	=	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	=	=	<p>La proposition de déplacer la station de SLR vers le nord fait consensus. Cela permettrait de dynamiser un secteur offrant un meilleur potentiel de densification. Toutefois, le tracé de l'autoroute Bonaventure présenté dans le scénario de continuité demeure le scénario privilégié par les intervenants.</p>
Contraintes			
Remembrement	+	-	<p>Les scénarios de continuité et de requalification présentent des contraintes similaires par rapport à la construction d'infrastructures et à la décontamination des terrains puisque dans les deux cas, l'autoroute Bonaventure sera déplacée et qu'une promenade en rive sera aménagée.</p> <p>Le scénario de requalification suppose toutefois davantage d'opérations de remembrement, de démolitions et d'acquisition, puisqu'une grande partie des terrains industriels existants (vacants et développés), seraient construits pour accueillir une fonction de bureau.</p>
Construction d'infrastructures	=	=	
Décontamination	=	=	
Démolition / acquisition	+	-	

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	6 M\$	6 M\$	Les gains fiscaux prévus sont équivalents dans les deux scénarios, tant à l'horizon 2015 qu'à l'horizon 2025.
Horizon 2025	48 M\$	49 M\$	
Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	77 \$	52,1 M\$	Les coûts de responsabilité publique associés au scénario de continuité correspondent au déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain et à l'aménagement d'une promenade riveraine, tel que proposé par la Société du Havre de Montréal.
Horizon 2025	77 \$	52,1 M\$	Dans le cas du scénario de requalification, les coûts ont été estimés en prenant comme hypothèse de travail un déplacement en rive de l'autoroute Bonaventure, l'aménagement d'une promenade riveraine et d'un axe structurant entre Pointe-Saint-Charles et le fleuve.
CONCLUSION			
<p>Densité, diversité et design : Le scénario de requalification offre un potentiel total presque six fois plus élevé que le scénario de continuité ainsi qu'une diversité d'usages plus importante. Par ailleurs, la forme du développement du scénario de requalification favorise davantage les transports actifs et l'utilisation du transport en commun.</p> <p>Capacité de mise en œuvre : L'acceptabilité par les intervenants est équivalente pour les deux scénarios alors qu'au niveau de la faisabilité, le scénario de requalification présente des contraintes plus importantes en termes de remembrement de terrains et de démolition et acquisitions.</p> <p>Rapport coûts/ bénéfiques : Les avantages fiscaux prévus sont similaires dans les deux scénarios. Toutefois, le scénario de requalification nécessite moins d'investissements publics que le scénario de continuité.</p>			

- + : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.
- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.
- = : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.2.3 PANAMA

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	267 169	480 453	Le scénario de requalification offre un potentiel total de près du double de celui du scénario de continuité.
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	0	0	Au niveau du rythme de développement, les deux scénarios s'équivalent à l'horizon 2015.
- Horizon 2025	0	1 800	À l'horizon 2025, le scénario de requalification résulterait en un développement résidentiel du secteur de la Place Portobello.
Commercial et bureaux (m ²)			
- Horizon 2015	15 000	15 000	Toujours en 2025, le scénario de requalification permettrait des superficies commerciales et de bureaux plus de 3 fois plus importantes que le scénario de continuité.
- Horizon 2025	35 000	110 000	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			La diversité des usages est plus importante dans le scénario de requalification, celui-ci offrant à la fois des usages résidentiels, commerciaux, de bureaux et de services. Le potentiel de développement serait, à l'ultime, beaucoup plus élevé dans ce scénario. En effet, il permettrait le développement de la fonction résidentielle, inexistant dans le scénario de continuité. De plus, la différence quant au potentiel de développement commercial, de bureaux et de services se limite à 50 000 mètres carrés entre les deux scénarios.
- Résidentiel (unités)	0	2 111	
- Commercial et bureaux (m ²)	268 695	218 162	
- Industrie (m ²)	0	0	
- Récréotouristique (m ²)	0	0	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	De manière générale, le scénario de requalification est le plus performant.
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	En effet, le design proposé favorise la mixité des fonctions (résidentielle, commerciale et bureaux), particulièrement à proximité de la station de SLR. Le redéveloppement du secteur commercial à des fins résidentielles, la création d'un grand parc de quartier et l'aménagement d'un axe piéton reliant les deux parties du site contribueront également aux principes énoncés.
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	
Favorise la présence d'espaces verts	-	+	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	-	+	La densification du secteur ouest permettrait de bonifier le lien avec le pôle civique de l'hôtel de ville de Brossard et avec le secteur Est. Toutefois, la vitalité économique de certaines parties du sous-ensemble relègue à moyen et long terme le scénario de requalification avec une mixité d'usages.
Contraintes			
Remembrement	+	-	Le scénario de continuité est celui qui présente le moins de contraintes à la faisabilité. En effet, le scénario de requalification suppose le redéveloppement de la totalité du secteur Ouest, structuré par la Place Portobello, donc à la fois des opérations de remembrement, de démolition et d'acquisition. De plus, la construction d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A-10 est également prévue dans ce scénario. Le scénario de requalification suppose aussi de plus importantes difficultés d'accès au sous-ensemble, notamment au stationnement incitatif (congestion au carrefour boulevard Taschereau / avenue Panama).
Construction d'infrastructures	+	-	
Décontamination	N/A	N/A	
Démolition / acquisition	+	-	
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	4 M\$	4 M\$	À l'horizon 2025, les fiscaux prévues sont quatre fois plus élevés dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Horizon 2025	22 M\$	87 M\$	

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	5 M\$	5 M\$	Dans le scénario de requalification, les coûts incluent l'aménagement d'un lien vert et d'un parc de quartier qui contribueraient de façon significative à l'amélioration de la qualité de vie des résidents.
Horizon 2025	10,6 M\$	12,9 M\$	
CONCLUSION			
<p>Densité, diversité et design : De manière générale, le scénario de requalification est plus performant car il résulterait en un développement urbain ainsi qu'une diversité des usages plus importante, celui-ci offrant à la fois des usages résidentiels, commerciaux, de bureaux et de services. De plus, les critères de design sont davantage favorisés par le scénario de requalification, qui permet une meilleure liaison entre les deux secteurs du sous-ensemble, séparés par l'autoroute, et qui favorise le redéveloppement à des fins résidentielles du secteur ouest.</p> <p>Capacité de mise en œuvre : Le scénario de requalification profite d'une meilleure acceptabilité par les intervenants. Toutefois, ce scénario présente davantage de contraintes à la faisabilité en raison du redéveloppement du secteur ouest et de la construction d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A-10.</p> <p>Rapport coûts / bénéfiques : La réalisation du scénario de requalification nécessiterait des coûts de responsabilité publique seulement 22% plus importants que le scénario de continuité, mais engendrerait des gains fiscaux quatre fois plus élevés.</p>			

- + : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.
- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.
- = : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.2.4 CHEVRIER

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	680 334	1 234 356	Le scénario de requalification offre un potentiel total deux fois plus élevé que le scénario de continuité.
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	4 500	4 500	Au niveau du rythme de développement, les deux scénarios s'équivalent à l'horizon 2015.
- Horizon 2025	4 500	8 500	À l'horizon 2025, le scénario de requalification permettrait un nombre d'unités résidentielles représentant presque 2 fois celui du scénario de continuité.
Commercial et bureaux (m ²)			Toujours en 2025, les superficies commerciales et de bureaux seraient similaires dans les scénarios de continuité et de requalification.
- Horizon 2015	50 000	50 000	
- Horizon 2025	60 000	60 000	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			La diversité des usages est plus importante dans le scénario de requalification, celui-ci offrant un meilleur équilibre entre les usages résidentiels, commerciaux, de bureaux et de services. Le potentiel de développement serait, à l'ultime, beaucoup plus élevé dans le scénario de requalification, tant en terme résidentiel que commercial. Ce scénario offre un potentiel respectivement 93% et 37% plus élevé que le scénario de continuité.
- Résidentiel (unités)	4 326	8 345	
- Commercial et bureaux (m ²)	139 534	191 180	
- Industrie (m ²)	0	0	
- Récréotouristique (m ²)	0	0	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	De manière générale, le scénario de requalification est le plus performant.
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	En effet, le design proposé propose une mixité des fonctions (résidentielle, commerciale et bureaux), ce qui aura pour effet d'animer l'espace public et de favoriser les transports actifs.
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	L'aménagement d'une seconde gare de SLR favorisera l'utilisation des transports en commun. La desserte en parcs et espaces verts est équivalente dans les deux scénarios.
Favorise la présence d'espaces verts	=	=	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	-	+	La densification de la zone à l'Est pourrait générer plus d'achalandage pour le Dix30. L'utilisation du stationnement du Dix30 pour implanter un stationnement étagé pour les navetteurs apparaît intéressante à condition de savoir éviter les effets de débordement. Le développement de nouveaux parcs de stationnement incitatif fait face à une objection de principe de la part de certains intervenants.
Contraintes			
Remembrement	N/A	N/A	Le scénario de requalification suppose l'aménagement d'une nouvelle gare et d'un stationnement incitatif, le réaménagement du stationnement incitatif Chevrier ainsi que le prolongement de la voie de transport collectif au centre de l'autoroute ou dans l'emprise d'Hydro-Québec, donc davantage d'infrastructures et d'acquisitions de terrains. De plus, ce scénario suppose une problématique liée à la disponibilité de terrains pour l'aménagement du stationnement incitatif supplémentaire projeté au carrefour A-10 / boulevard Lepage, ainsi que de plus importantes problématiques d'accessibilité au sous-ensemble depuis l'A-10.
Construction d'infrastructures	+	-	
Décontamination	N/A	N/A	
Démolition / acquisition	+	-	
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	80 M\$	80 M\$	À l'horizon 2025, les gains fiscaux prévus sont plus élevés de 28% dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Horizon 2025	282 M\$	362 M\$	

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	9 M\$	9 M\$	Les coûts de responsabilité publique sont similaires dans les deux scénarios et incluent l'aménagement des bretelles Leduc et la construction du viaduc Lepage.
Horizon 2025	19 M\$	19 M\$	
CONCLUSION			
<p>Densité, diversité et design : Le scénario de requalification offre un potentiel total deux fois plus élevé que le scénario de continuité ainsi qu'une diversité des usages plus importante, ce qui aura pour effet d'animer l'espace public et de favoriser les transports actifs. Par ailleurs, l'aménagement d'une seconde gare de SLR à proximité du croisement des autoroutes A-10 et A-30, prévu dans le scénario de requalification, aura un effet structurant sur l'utilisation des transports collectifs.</p> <p>Capacité de mise en œuvre : le scénario de continuité est celui qui représente le moins de contraintes à la mise en œuvre puisqu'il n'implique pas le prolongement de la ligne de SLR et l'aménagement d'une nouvelle station. Toutefois, les intervenants du milieu demeurent plus favorables au scénario de requalification, qui permettrait de maximiser l'utilisation du sol.</p> <p>Rapport coûts / bénéfiques : Pour des coûts de responsabilité publique similaires, le scénario de requalification engendrerait des gains fiscaux 28% plus élevés que le scénario de continuité.</p>			

- + : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.
- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.
- = : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.2.5 AUGUSTE-TASCHEREAU

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	39 479	143 631	Le scénario de requalification offre un potentiel total plus de trois fois plus élevé que le scénario de continuité. Au niveau du rythme de développement, à l'horizon 2015, aucun développement n'est envisagé dans l'un ou l'autre des scénarios. À l'horizon 2025, le scénario de requalification permettrait un nombre d'unités résidentielles 5 fois plus élevé que le scénario de continuité. Toujours en 2025, les superficies commerciales et de bureaux seraient deux fois plus élevées dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	0	0	
- Horizon 2025	150	800	
Commercial et bureaux (m ²)			
- Horizon 2015	0	0	
- Horizon 2025	5 000	10 000	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			La diversité des usages est plus importante dans le scénario de continuité, celui-ci offrant à la fois des usages résidentiels, commercial, de bureaux et de services. Toutefois, le potentiel de développement serait, à l'ultime, beaucoup plus élevé dans le scénario de requalification en terme résidentiel, celui-ci étant décuplé par rapport au scénario de continuité. Le développement de la fonction résidentielle se ferait par une réduction des superficies commerciales par rapport à l'existant.
- Résidentiel (unités)	121	1 261	
- Commercial et bureaux (m ²)	24 330	-13 983	
- Industrie (m ²)	0	0	
- Récréotouristique (m ²)	0	0	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	Le scénario de requalification est le plus performant. En effet, il permet un redéveloppement à des fins résidentielles, à proximité de la station de transport collectif en site propre projetée, donc une meilleure utilisation des transports en commun, des transports actifs et une plus grande animation de l'espace public. De plus, l'aménagement d'une esplanade au centre de la rue Louis-Lamarre contribuera à l'animation de l'espace public et à la présence d'espaces verts.
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	
Favorise la présence d'espaces verts	-	+	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	=	=	L'acceptabilité est jugée équivalente car le scénario idéal à l'horizon 2025 serait un hybride entre les scénarios de continuité et de requalification.
Contraintes			
Remembrement	=	=	Les deux scénarios proposent le réaménagement complet de l'intersection Auguste/Taschereau et l'aménagement d'espaces verts. Le scénario de requalification présente toutefois davantage de contraintes à la faisabilité, puisqu'il suppose le réaménagement de la rue Louis-Lamarre en boulevard urbain avec terre-plein central, ainsi que le redéveloppement de l'ensemble des espaces occupés par la fonction commerciale, donc des démolitions et acquisitions.
Construction d'infrastructures	+	-	
Décontamination	N/A	N/A	
Démolition / acquisition	+	-	
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	0 \$	0 \$	À l'horizon 2025, les gains fiscaux prévus sont quatre fois plus élevés dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Horizon 2025	7 M\$	28 M\$	
Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	N/A ¹	N/A ¹	Les coûts de responsabilité publique sont 50% plus élevés dans le scénario de requalification à l'horizon 2025. Celui-ci propose, en plus de réaménagement de l'intersection Auguste/Taschereau et l'intégration d'espaces verts, le prolongement de la rue Louis-Lamarre.
Horizon 2025	6 M\$	9,1 M\$	

CONCLUSION

Densité, diversité et design : Le scénario de requalification offre un potentiel total plus de trois fois plus élevé que le scénario de continuité. De plus, le développement à des fins résidentielles des abords de la station de transport collectif en site propre projetée viendrait maximiser l'utilisation des transports collectifs et actifs et l'animation de l'espace public.

Capacité de mise en œuvre : L'acceptabilité par les intervenants du milieu est équivalente pour les deux scénarios. Toutefois, le scénario de requalification présente davantage de contraintes à la faisabilité que le scénario de continuité étant donné qu'il suppose le réaménagement complet de la rue Louis-Lamarre et un redéveloppement des espaces commerciaux à des fins résidentielles.

Rapport coûts / bénéfiques : Les gains fiscaux prévus sont quatre fois plus élevés dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité pour des coûts de responsabilité publique seulement 50% plus élevés.

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

+ : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.

- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.

= : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.2.6 HÔPITAL CHARLES-LEMOYNE

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	88 042	208 084	Le scénario de requalification offre un potentiel total plus de deux fois plus élevé que le scénario de continuité.
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	0	0	Au niveau du rythme de développement, les deux scénarios s'équivalent à l'horizon 2015.
- Horizon 2025	300	1 300	À l'horizon 2025, le scénario de requalification résulterait en un nombre d'unités résidentielles quatre fois plus élevé que le scénario de continuité.
Commercial et bureaux (m ²)			
- Horizon 2015	5 000	5 000	Toujours en 2025, les superficies commerciales et de bureaux seraient sept fois plus importantes dans le scénario de requalification par rapport au scénario de continuité.
- Horizon 2025	10 000	70 000	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			La diversité des usages est plus importante dans le scénario de requalification, celui-ci offrant un meilleur équilibre entre les usages résidentiels, commerciaux, de bureau et de services. Le potentiel de développement serait, à l'ultime, beaucoup plus élevé dans le scénario de requalification en terme résidentiel (5 fois plus), alors que le scénario de continuité permettrait des superficies plus importantes de commerces, bureaux et services.
- Résidentiel (unités)	291	1 577	
- Commercial et bureaux (m ²)	51 653	10 909	
- Industrie (m ²)	0	0	
- Récréotouristique (m ²)	0	0	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	Le scénario de requalification est le plus performant, puisqu'il propose un redéveloppement du sous-ensemble à des fins résidentielles et donc de meilleures possibilités au niveau des transports collectifs et actifs. Il suppose également deux liens piétons/espaces verts dans l'axe des rues Churchill et Holmes, donc une plus grande animation de l'espace public et davantage d'espaces verts.
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	
Favorise la présence d'espaces verts	-	+	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	-	+	Le scénario de requalification est privilégié. La vocation résidentielle se développera grâce à la proximité de l'hôpital, notamment dans la zone nord-ouest.
Contraintes			
Remembrement	+	-	Le scénario de continuité est celui qui présente le moins de contraintes à la faisabilité. En effet, le scénario de requalification suppose le redéveloppement de l'ensemble des espaces commerciaux, dont la Place Greenfield Park, ainsi que l'aménagement d'un lien piéton supplémentaire sur la rue Holmes.
Construction d'infrastructures	+	-	
Décontamination	N/A	N/A	
Démolition / acquisition	+	-	
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	1 M\$	1 M\$	À l'horizon 2025, les gains fiscaux prévus sont quatre fois plus élevés dans le scénario de requalification que dans le scénario de continuité.
Horizon 2025	17 M\$	75 M\$	
Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	N/A ¹	N/A ¹	Les coûts de responsabilité publique sont plus élevés dans le scénario de requalification puisque par rapport au scénario de continuité, il propose la création d'un second lien piéton sur la rue Holmes.
Horizon 2025	0,1 M\$	0,2 M\$	

CONCLUSION

Densité, diversité et design : Le scénario de requalification offre un potentiel de développement plus élevé que le scénario de continuité ainsi qu'une diversité des usages plus importante. Celui-ci offrant un meilleur équilibre entre les usages résidentiels, commerciaux et de services et proposant des aménagements qui favorisent les transports actifs et collectifs, il devient nettement plus performant que le scénario de continuité.

Capacité de mise en œuvre : Les intervenants du milieu sont plus favorables au scénario de requalification. Celui-ci comporte toutefois davantage de contraintes à la faisabilité puisqu'il suppose le redéveloppement des espaces commerciaux et l'aménagement de deux liens piétons.

Rapport coûts / bénéfiques : Les coûts de responsabilité publique demeurent mineurs, ceux-ci étant relatifs à l'aménagement des liens piétons (un seul dans le scénario de continuité et deux dans le scénario de requalification). Par contre, le scénario de requalification se démarque par des gains fiscaux importants, plus de quatre fois plus élevés que dans le scénario de continuité.

- 1 : Aucun coût public en infrastructures connu associé au scénario.
+ : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.
- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.
= : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.2.7 CURÉ-POIRIER – TASCHEREAU

Critères et indicateurs	Continuité	Requalifi- cation	Commentaires
Densité de l'occupation du sol			
Potentiel total (m ²)	0	128 893	Le scénario de continuité ne propose pas de redéveloppement, de sorte qu'aucun potentiel n'est applicable. Le scénario de requalification offre donc le plus important potentiel. Au niveau du rythme de développement, tant à l'horizon 2015 qu'à l'horizon 2025, aucun développement n'est envisagé dans l'un ou l'autre des scénarios.
Résidentiel (unités)			
- Horizon 2015	0	0	
- Horizon 2025	0	0	
Commercial et bureaux (m ²)			
- Horizon 2015	0	0	
- Horizon 2025	0	0	
Diversité des usages			
Potentiel de développement total par fonction :			Le scénario de continuité ne propose pas de redéveloppement, de sorte qu'aucun potentiel n'est applicable par fonction. Le scénario de requalification offre une diversité des usages puisqu'il permettrait le développement à l'ultime de la fonction résidentielle, commerciale et de bureaux.
- Résidentiel (unités)	0	502	
- Commercial et bureaux (m ²)	0	66 115	
- Industrie (m ²)	0	0	
- Récréotouristique (m ²)	0	0	
Design urbain			
Favorise l'utilisation des transports en commun	-	+	Le scénario de requalification est le seul à offrir des interventions de redéveloppement, principalement mixtes (commercial / résidentiel) de moyenne et forte densité. Ainsi, ce scénario, par rapport au statu quo, favorise à la fois l'utilisation des transports en commun, des transports actifs, l'animation de l'espace public et la présence d'espaces verts.
Favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.)	-	+	
Favorise l'animation de l'espace public	-	+	
Favorise la présence d'espaces verts	-	+	
Acceptabilité			
Acceptabilité par les intervenants	+	-	Le scénario de continuité a été nettement préféré par les intervenants puisqu'il ne suppose pas la démolition de deux viaducs, ce qui engendrerait d'importants impacts au niveau de la circulation.
Contraintes			
Remembrement	+	-	Le scénario de requalification propose plusieurs changements d'usages donc des opérations de remembrement et davantage de démolition et d'acquisitions.
Construction d'infrastructures	+	-	
Décontamination	N/A	N/A	Il suppose également la démolition de deux viaducs et par conséquent, un réaménagement complet du réseau routier et piéton.
Démolition / acquisition	+	-	
Gains fiscaux bruts potentiels			
Horizon 2015	0 \$	0 \$	Aucune retombée fiscale n'est prévue et ce, ni dans le scénario de continuité, ni dans celui de requalification, étant donné qu'aucun développement n'est projeté dans l'horizon de l'étude.
Horizon 2025	0 \$	0 \$	
Coûts de responsabilité publique			
Horizon 2015	N/A ¹	N/A ¹	Aucun coût de responsabilité publique n'est prévu dans le scénario de continuité, alors que la réalisation du scénario de requalification implique la démolition des viaducs Curé-Poirier et Desaulniers et l'aménagement de liens routiers et piétons.
Horizon 2025	N/A ¹	12,7 M\$	

CONCLUSION

Densité, diversité et design : N'offrant aucun potentiel de développement, le scénario de continuité demeure le moins performant pour ce sous-ensemble. Ainsi, le scénario de requalification est le seul à offrir des interventions de redéveloppement mixtes et du fait même, il favorise l'utilisation des transports actifs et collectifs ainsi que l'amélioration de la dynamique urbaine.

Capacité de mise en œuvre : Dû à la nature des interventions proposées dans le scénario de requalification, celui-ci a suscité un moins grand intérêt que le scénario de continuité. De plus, ce dernier est le scénario qui présente le moins de contraintes de faisabilité puisqu'il suppose le maintien du statu-quo.

Rapport coûts/ bénéfiques : Le scénario de continuité ne nécessite aucune intervention et donc aucun coût de responsabilité publique, alors que la démolition des viaducs et l'aménagement de liens routiers et piétons prévu au scénario de requalification suppose des investissements de près de 13 millions \$. Les hypothèses ne prévoient aucun développement à l'horizon 2025, de sorte que les gains fiscaux envisagés sont nuls dans les deux scénarios.

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

+ : le scénario est celui qui répond le mieux à l'indicateur énoncé.

- : le scénario est celui qui répond le moins bien à l'indicateur énoncé.

= : les deux scénarios répondent de manière comparable à l'indicateur énoncé.

5.3 CE QU'IL FAUT EN RETENIR

L'évaluation des scénarios des sous-ensembles fait clairement ressortir ce qui suit :

- **Dans l'ensemble, les scénarios de requalification sont non seulement ceux qui expriment le mieux les objectifs de la démarche, mais sont également ceux considérés les plus attractifs de la part des intervenants.**
- **C'est dire que l'ensemble des acteurs concernés, planificateurs comme promoteurs, adhèrent aux objectifs de densification et de requalification exprimés dans ces scénarios même si, dans certains cas, seul un horizon de très long terme peut permettre selon certains de réaliser la vision proposée. Cela dit, le sous-ensemble Curé-Poirier-Taschereau fait exception puisque l'on a généralement mis en évidence les éventuelles difficultés causées à la fluidité de la circulation dans l'axe Taschereau/pont Jacques-Cartier pour mettre en doute la pertinence de remplacer les viaducs existants par des aménagements à niveau.**
- **Les scénarios de requalification font généralement face à plus de contraintes techniques, contraintes qui supposeront une forte volonté des pouvoirs publics envers la requalification ainsi qu'une importante capacité d'investissement, notamment du secteur privé.**
- **Ces inconvénients techniques et financiers sont compensés par des gains fiscaux nettement supérieurs dans l'horizon 2025 (une différence de plus de 300 millions \$ en faveur de l'approche de requalification), ainsi que par la perspective, au-delà de cet horizon et à très long terme, d'une croissance continue en termes de gains fiscaux, croissance associée au développement de 1,7 million m² en superficies de plancher supplémentaires pour des activités de commerces, bureaux et services.**

Chapitre 6

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

6 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'étude faisant l'objet du présent rapport a permis d'identifier les stratégies d'aménagement les mieux adaptées à l'implantation d'une boucle intégrée de transport collectif interrives s'intégrant au réseau de transport collectif à grande capacité du centre de l'agglomération dans l'axe de l'autoroute A-10 et dans l'axe du boulevard Taschereau. Plus précisément, l'étude a permis de définir les stratégies qui permettront de profiter pleinement de la synergie et des effets structurants propres à un développement coordonné du milieu urbain et des infrastructures de transport collectif.

Ainsi, il a été démontré que la vision d'aménagement proposée permettait de créer un important potentiel de développement considérant les tendances en cours, développement lui-même susceptible de contribuer au potentiel d'attraction du centre-ville montréalais et du centre de l'agglomération de Longueuil.

L'étude a enfin démontré que les impacts, tant urbains que fiscaux, de la mise en œuvre de cette vision étaient maximisés par l'adoption d'une approche dite « de requalification », approche visant à densifier l'utilisation du sol, à accroître la mixité des fonctions et à privilégier un design qui favorise l'utilisation du transport collectif.

Ces constats ont permis de déterminer quatre orientations stratégiques, présentées ci-après, desquelles découlent des recommandations et un plan d'action :

1. La mobilisation des partenaires de l'étude envers la vision proposée.
2. La confirmation d'un mode de transport collectif guidé interrives et le choix définitif du corridor.
3. La réalisation d'interventions structurantes en matière de transport collectif sur le boulevard Taschereau.
4. La réalisation de gestes publics déterminants par sous-ensemble.

6.1 LA MOBILISATION DES PARTENAIRES DE L'ÉTUDE ENVERS LA VISION PROPOSÉE

L'étude a amplement démontré que les secteurs en mutation du territoire d'étude présentent un important potentiel de développement urbain. Ce potentiel de développement est tel que la réalisation de la vision proposée en ces pages selon une approche dite de requalification est susceptible de faire du territoire un important catalyseur de développement, et ce, non seulement dans les sous-ensembles étudiés, mais également dans l'ensemble du centre-ville de Montréal et du territoire de Longueuil.

Le potentiel de développement urbain pour les trois sous-ensembles dont la planification est avancée (Bonaventure ; Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs; Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime) est d'environ 2,5 millions m² de superficies de plancher pour des activités résidentielles, commerciales et de services, ainsi que récréotouristiques.

Pour les sept autres sous-ensembles, l'écart entre les scénarios de continuité (1,5 million m²) et les scénarios de requalification (3,5 millions m²) est d'environ 2 millions m² de superficies supplémentaires de

plancher. Les coûts publics sommaires et les gains fiscaux associés aux scénarios de continuité, pour ces seuls sous-ensembles, sont de 113 et 410 millions \$ comparativement à 108 et 710 millions \$ pour les scénarios de requalification.

Or, la réalisation de ce potentiel de développement dépend largement des décisions et actions des pouvoirs publics, ce pour deux principales raisons :

- **Le potentiel de développement mesuré résulte notamment des impacts structurants de la mise en place d'infrastructures de transport collectif performantes dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau, infrastructures assurant l'intégration en boucle des axes de transport collectif du territoire d'étude au réseau de transport collectif à grande capacité montréalais.**
- **Le potentiel de développement est tributaire de l'adoption par les pouvoirs publics de l'approche de requalification du territoire d'étude, tel que proposé en ces pages.**

RECOMMANDATION # 1

Que la CMM, Longueuil et Montréal, adhèrent à la vision proposée de structuration du développement urbain aux abords d'une boucle intégrée de transport collectif interrives par son intégration aux outils métropolitain et régionaux de planification, ce afin de favoriser:

- **La mise en place d'un système guidé interrives dans l'axe du pont Champlain.**
- **La mise en place d'un service de transport collectif performant et urbainement structurant sur le boulevard Taschereau.**
- **La réalisation de l'approche de requalification proposée dans la présente étude.**
- **Le soutien à la réalisation des projets en cours visant à densifier et diversifier les usages des sous-ensembles**

La recommandation 1 comprend les 4 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
1.1.1 Adhésion à la vision proposée et aux interventions stratégiques qui en découlent par les partenaires de l'étude (système guidé, transport collectif sur Taschereau, approche de requalification et soutien aux projets en cours).	CMM Longueuil Montréal	X		
1.1.2 Intégration des sous-ensembles à l'outil métropolitain de planification comme secteurs ciblés de densification, de diversification des activités et de planification	CMM	X		

<p>1.1.3 Intégration des sous-ensembles aux outils de planification régionaux comme secteurs ciblés de densification, de diversification des activités et de planification</p>	<p>Longueuil Montréal</p>	<p>X</p>		
<p>1.1.4 Mise en place d'un processus de concertation des partenaires concernés (aménagement et transport) pour la mise en œuvre de la vision proposée et des interventions stratégiques qui en découlent.</p>	<p>CMM Longueuil Montréal</p>	<p>X</p>		<p>X</p>

6.2 LA CONFIRMATION D'UN MODE DE TRANSPORT COLLECTIF GUIDÉ INTERRIVES ET LE CHOIX DÉFINITIF DU CORRIDOR

Les résultats de l'étude, de même que le contexte de planification actuel, démontrent la nécessité d'un choix gouvernemental à court terme envers l'implantation d'un mode de transport guidé interrives, particulièrement dans la perspective des études de préfaisabilité qui s'amorceront prochainement pour la construction, le cas échéant, d'un nouveau pont dans l'axe du pont Champlain.

L'expérience montréalaise entourant le métro de Montréal, de même que l'avis généralisé des experts ainsi que des intervenants et promoteurs immobiliers consultés au sein de la présente étude, indiquent que le potentiel de développement urbain des sous-ensembles concernés sera maximisé par le choix d'un mode de transport guidé et son intégration aux interventions qui émaneront des études de préfaisabilité.

Par ailleurs, les études d'avant-projet réalisées pour le SLR au cours des années 2000-2001 ont permis d'identifier un corridor préférentiel pour ce projet. Malgré le fait que le projet de SLR utilisait l'estacade du pont Champlain et qu'à cette date la construction d'un nouveau pont n'était pas envisagée, une bonne partie du corridor identifié demeure à priori encore valable. **Néanmoins, l'identification finale du tracé et du mode de transport collectif interrives, ainsi que la localisation des stations, terminus, garages et installations d'entretien, s'avèrent nécessaires à court terme** en raison des enjeux suivants :

- **Les études de préfaisabilité pour la construction, le cas échéant, d'un nouveau pont.**
- **La réalisation du tracé envisagé en 2000-01 oblige à composer avec plusieurs nouvelles contraintes techniques.** Ainsi, les nouveaux développements sur la pointe Nord de l'île des Sœurs ne permettent plus la réalisation du SLR tel que proposée dans les études antérieures. De plus, advenant la reconstruction du pont Champlain, l'alignement du SLR initialement proposé devra être revu minimalement entre les sous-ensembles Panama et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et tenir compte de l'évolution urbaine des sous-ensembles limitrophes.
- La réalisation de la vision d'aménagement proposée au sein de la présente étude, notamment dans les sous-ensembles Chevrier, Panama, Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles et Bassin Peel, invite à **envisager de nouvelles infrastructures de transport ou de nouvelles localisations de ces infrastructures** (parcs de stationnement étagés; relocalisation de stations, de terminus et de garages d'entretien, etc.).

- La nécessité de **s'assurer le plus rapidement possible de la disponibilité des terrains composant l'emprise du corridor de transport et de ses installations connexes** (rappelons que plusieurs projets sont actuellement en préparation sur des sites stratégiques, notamment à la pointe Nord de l'Île-des-Sœurs et dans le secteur Chevrier).
- **La performance de l'intermodalité entre les services interrives dans le territoire d'étude et les autres services de transport collectif**, notamment entre le service sur le boulevard Taschereau et la station de métro Longueuil/Université de Sherbrooke; entre le même service sur boulevard Taschereau et l'A-10; et entre le service de transport collectif guidé dans l'axe du pont Champlain et le futur tramway de Montréal ainsi que l'éventuel système de navettes vers l'Ouest de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau. À noter qu'il existe une volonté municipale claire de faire du réseau de tramway un véritable lien fonctionnel entre les différents systèmes de transport collectif, dont le métro, les grandes gares ferroviaires et le futur lien interrives de l'axe du pont Champlain.
- **L'intégration de l'offre de stationnement hors rue en bordure des gares ou stations du service de transport collectif interrives**, considérant les besoins des usagers, les conditions d'accessibilité à ces sites et les relations souhaitables avec les projets de développement urbain.
- **La synergie souhaitée entre le corridor de transport collectif et le développement immobilier à proximité.**

Outre le tracé du corridor définitif, ces études devront soutenir les choix suivants :

- La technologie de transport.
- Le corridor et la localisation des gares ou stations.
- Les modalités d'intégration aux autres réseaux de transport collectif et actif, notamment avec le projet de tramway visant à desservir le Vieux-Montréal et Griffintown et, le cas échéant, avec le projet de desserte ferroviaire de l'ouest de l'île et de l'aéroport Montréal-Trudeau.
- L'ampleur et l'organisation de l'offre de stationnement hors-rue aux abords des gares ou stations.
- Les approches d'aménagement aux abords des gares ou stations, notamment en matière d'accessibilité véhiculaire.

RECOMMANDATION # 2

Que le MTQ, avec les partenaires concernés, assure la mise en service d'un système de transport guidé dans l'axe du pont Champlain en lien avec la construction du nouveau pont.

La recommandation 2 comprend les 3 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
2.1.1 Réalisation des études de faisabilité du projet de transport collectif guidé interrives, en lien avec les études relatives au devenir du pont Champlain.	MTQ SPJCC ¹⁷	X		
2.1.2 Collaboration active des partenaires de l'étude aux études de faisabilité entourant le devenir du pont Champlain.	CMM Longueuil Montréal	X		X
2.1.3 Coordination, par les partenaires de l'étude, des interventions publiques au sein du territoire d'étude, dans l'esprit du maintien de la pérennité du corridor et de la performance du système.	CMM Longueuil Montréal	X		X

6.3 LA RÉALISATION D'INTERVENTIONS STRUCTURANTES EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF SUR LE BOULEVARD TASCHEREAU

L'axe Taschereau constitue le principal lien routier entre les pôles intermodaux de Panama et de Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime. Depuis quelques années, cet axe est en mutation, dû au déplacement de la fonction commerciale régionale le long de l'autoroute A-30. **La structuration du boulevard Taschereau passe à court terme par la création d'un lien de transport collectif fort.** Celui-ci permettrait de relier les grands pôles intermodaux et de soutenir la requalification des abords du boulevard.

Plusieurs grands chantiers routiers sont également prévus à court et à moyen termes dans l'environnement du territoire d'étude : réaménagement de l'autoroute Bonaventure, réaménagement de l'échangeur Turcot, réfection et reconstruction du pont Champlain, etc. Ces travaux auront des répercussions importantes sur les conditions d'accès interrives dans l'axe du pont Champlain. **L'obligation qui est ainsi faite aux autorités publiques de prévoir des services accrus de transport collectif comme mesures de mitigation au cours de ces grands travaux routiers est l'occasion d'améliorer le service de transport collectif sur le boulevard Taschereau en vue d'y établir dès que possible un service de pointe, urbainement structurant.**

¹⁷ La société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

On sait que les mesures de mitigation en faveur du transport collectif mises en place dans le cadre de grands travaux routiers ont souvent favorisé un transfert modal, comme en témoignent plusieurs «projets pilotes» devenus des mesures permanentes au gré des années.

Dans le cadre des grands chantiers routiers prévus, des mesures de mitigation devront être mises en place, notamment sur le réseau routier du MTQ. Un comité de travail réunissant les représentants de la Société du Havre de Montréal, de la Société de transport de Montréal, du Réseau de transport de Longueuil, de l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) est chargé d'identifier les mesures de mitigation à mettre en place pour la réalisation de ces travaux.

Déjà, la mise en place de mesures de mitigation en faveur du transport collectif sur le pont Champlain et sur le pont Victoria (train de banlieue) est en discussion. **En plus de ces mesures, un service de transport collectif renforcé sur boulevard Taschereau permettrait de canaliser une partie de la demande de déplacements vers le métro et assurerait ainsi une meilleure répartition des clientèles tout en contribuant aux effets structurants sur le redéveloppement urbain dans les sous-ensembles identifiés.**

RECOMMANDATION # 3

Que le MTQ, en collaboration avec les intervenants concernés, assure l'implantation d'un système de transport collectif amélioré sur le boulevard Taschereau comme mesure de mitigation dans le cadre des grands travaux routiers projetés tout en prévoyant l'intégration permanente d'un système de transport collectif performant

La recommandation 3 comprend les 3 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
3.1.1 Réalisation d'une étude de faisabilité quant à l'implantation d'un système de transport amélioré sur le boulevard Taschereau à titre de mesure de mitigation.	RTL-STM-AMT-MTQ Longueuil – partenaires municipaux ¹⁸ Montréal SHM ¹⁹	X		
3.1.2 Réalisation simultanée d'une étude de réaménagement du boulevard Taschereau en vue de l'intégration à plus long terme d'un système de transport collectif performant et urbainement structurant (BRT, tramway, SLR).	RTL-AMT-MTQ Longueuil – partenaires municipaux	X		

¹⁸ « Partenaires municipaux » réfère à la fois aux villes et aux arrondissements concernés.

¹⁹ La Société du Havre de Montréal.

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
3.1.3 Mise en œuvre concertée du projet de transport collectif sur le boulevard Taschereau.	RTL-AMT- MTQ Longueuil – partenaires municipaux		X	

6.4 LA RÉALISATION DE GESTES PUBLICS DÉTERMINANTS PAR SOUS-ENSEMBLE

Le concept d'aménagement et de développement à long terme du territoire d'étude repose notamment sur l'intention de planifier l'aménagement de ce corridor urbain de sorte que soient maximisés les effets structurants des infrastructures de transport et d'identifier les interventions publiques conséquentes. Dans le cadre de cette intention générale, émergent des groupes de sous-ensembles aux potentialités variées ou marqués par des défis particuliers, à savoir :

- **Des sous-ensembles à haut potentiel de développement, dont l'aménagement est déjà amplement planifié et entamé : Bonaventure; Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs; Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime.** Ces trois sous-ensembles représentent un potentiel de développement de l'ordre de 2,5 millions m² de superficies de plancher pour des activités résidentielles, commerciales, de bureaux et de services, ainsi que récréotouristiques, ainsi que des gains fiscaux de 724 millions. Dans ces sous-ensembles, le défi consiste particulièrement à assurer l'intégration adéquate des systèmes de transport collectif.
- **Des sous-ensembles à haut potentiel de développement à l'horizon 2025 et dont la mise en valeur est considérée prioritaire mais où d'importants efforts de planification et de mise en œuvre doivent être posés pour que la vision promue en ces pages puisse émerger.** Ces sous-ensembles sont : Panama, Chevrier, Hôpital-Charles-Lemoyne et Bassin Peel. Ensemble, ces territoires représentent un potentiel de développement de l'ordre de 2,76 millions m² de superficies de plancher pour des activités résidentielles, commerciales, de bureaux et de services. Pour ces sous-ensembles, il faut que les partenaires de l'étude adoptent et mettent en œuvre une vision concertée et détaillée d'aménagement reposant sur les grandes lignes proposées au sein de la présente étude.

- **Enfin, des sous-ensembles qui recèlent également un certain potentiel de développement dans l'horizon de l'étude, mais qui présentent une problématique particulière.** Ces sous-ensembles sont : Auguste-Taschereau; Curé-Poirier/Taschereau et Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles. Les problématiques respectives de ces sous-ensembles, en relation avec la vision promue en ces pages, s'expriment comme suit :
 - Le sous-ensemble Auguste-Taschereau, comme d'ailleurs le sous-ensemble Hôpital-Charles-LeMoyne, offre un intéressant potentiel de reconversion de la vocation commerciale traditionnelle du boulevard Taschereau vers une vocation mixte dense en relation avec la mise en place d'un système performant de transport collectif, ce particulièrement dans sa portion Ouest.
 - Le sous-ensemble Curé-Poirier/Taschereau présente d'importantes difficultés de réaffectation des terrains faisant front au boulevard Taschereau dans la mesure où l'effort à engager dans les remembrements de terrains est majeur alors que le potentiel de développement créé au terme de cette opération demeure restreint. C'est ainsi que, par défaut, il faut envisager pour l'heure d'en rester avec le scénario de continuité dont le détail ne peut être défini qu'en relation avec la stratégie de réaménagement du boulevard qui résultera de l'intégration d'un nouveau système de transport collectif.
 - Le sous-ensemble Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles offre quant à lui un potentiel de développement important dans le contexte de la vision de requalification mais, pour l'essentiel, dans un horizon plus lointain que 2025. Cependant, il importe de mobiliser dès à présent les autorités concernées en regard de certaines propositions clés formulées au sein du scénario de requalification, dont les suivantes : le dégagement de la berge du fleuve et la création d'un parc linéaire par le déplacement latéral de l'emprise de l'autoroute Bonaventure ou sa relocalisation; l'aménagement d'une voie urbaine établissant un lien entre le quartier Pointe-Saint-Charles, le parc d'entreprises et la promenade riveraine; enfin, l'implantation d'une station de transport collectif guidé à proximité de cette voie urbaine afin de desservir au mieux le territoire et de maximiser les impacts structurants du transport collectif.

RECOMMANDATION # 4

Que les partenaires planifient et mettent en œuvre les interventions appropriées afin d'assurer la réalisation de l'approche de requalification dans les sous-ensembles retenus comme secteurs ciblés de densification, de diversification des activités et de planification.

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes :

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
<p>4.1.1</p> <p>Réalisation concertée d'une planification détaillée de chaque sous-ensemble et identification des moyens de mise en œuvre dont des ajustements à la réglementation d'urbanisme applicable.</p>	<p>CMM</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux</p> <p>Montréal - partenaires municipaux</p>	X		
<p>4.1.2</p> <p>Protection de l'emprise du corridor de transport collectif en procédant au besoin à l'acquisition de terrains ou à la mise en place de réserves foncières.</p>	<p>AMT-MTQ</p> <p>Longueuil – partenaires municipaux</p> <p>Montréal - partenaires municipaux</p>	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Bonaventure »				
<p>4.1.3</p> <p>Planification de l'intermodalité entre les systèmes de transport envisagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Système guidé dans l'axe du pont Champlain; • Tramway sur le territoire de la Ville de Montréal; • Navette éventuelle centre-ville / Montréal-Trudeau. 	<p>STM-AMT-MTQ</p> <p>Montréal – partenaires municipaux</p> <p>SHM</p>	X		

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite):

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Bassin Peel »				
<p>4.1.4</p> <p>Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Bassin Peel » tenant notamment compte des enjeux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement des abords de la station; • Les intentions des grands propriétaires fonciers; • La possibilité d'aménager un parc urbain d'envergure aux abords de la station; • La possibilité de rabaisser l'autoroute Bonaventure; • Les remembrements de terrains requis; • La possibilité d'excaver l'ex-bassin Wellington; • Le maintien de la fonctionnalité de l'activité portuaire; • L'accessibilité au sous-ensemble par autobus, automobile et transport actif. 	<p>Montréal - partenaires municipaux</p> <p>SHM</p> <p>STM-AMT-MTQ</p>	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles »				
<p>4.1.5</p> <p>Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles » tenant notamment compte des enjeux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement des abords de la station; • La possibilité de déplacer l'autoroute Bonaventure; • La création d'un lien piéton et véhiculaire entre le quartier Pointe Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent; • L'aménagement d'une promenade riveraine en bordure du fleuve; • La décontamination nécessaire des terrains. 	<p>Montréal - partenaires municipaux</p> <p>SHM</p> <p>STM-AMT-MTQ</p>		X	

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite):

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs »				
4.1.6 Finalisation de la planification détaillée du sous-ensemble « Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement des abords de la station; • L'accessibilité au sous-ensemble par autobus, automobile et transport actif; • L'aménagement d'un parc en rive. 	Montréal - partenaires municipaux STM-AMT-MTQ	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Panama »				
4.1.7 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Panama » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement d'un stationnement étagé; • La création d'une passerelle et de liens piétons de part et d'autre de l'autoroute 10; • L'intermodalité entre la station et l'axe Taschereau; • Les remembrements de terrains requis; • L'accessibilité au sous ensemble, au stationnement et à la station par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil - partenaires municipaux RTL-AMT-MTQ	X		

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite):

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Chevrier »				
4.1.8 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Chevrier » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement de stationnements étagés; • La construction d'un garage d'entreposage du matériel roulant; • L'intégration d'une nouvelle station et le prolongement du SLR vers l'intersection A10 / A30; • L'accessibilité au sous-ensemble, aux stationnements et aux stations par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil - partenaires municipaux RTL-AMT-MTQ	X		
Actions spécifiques au sous-ensemble « Auguste / Taschereau »				
4.1.9 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Auguste / Taschereau » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement d'une station de transport collectif; • Les remembrements de terrains requis; • L'aménagement d'un nouvel axe routier et piéton. 	Longueuil - partenaires municipaux RTL		X	
Actions spécifiques au sous-ensemble « Hôpital Charles-LeMoyne »				
4.1.10 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Hôpital Charles-LeMoyne » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement de stations de transport collectif; • Les besoins de l'Hôpital Charles-LeMoyne; • Les remembrements de terrains requis; • L'accessibilité à l'hôpital Charles-LeMoyne par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil – partenaires municipaux RTL	X		

La recommandation 4 comprend les 12 actions suivantes (suite):

Actions	Partenaires	Priorité		
		1	2	Continu
Actions spécifiques au sous-ensemble « Curé-Poirier / Taschereau »				
4.1.11 Réalisation d'une étude de réaménagement du boulevard Taschereau tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • La localisation et l'aménagement de stations de transport collectif; • La possibilité du rabaissement des viaducs Desaulniers et Curé-Poirier; • Les remembrements de terrains requis; • L'aménagement de l'emprise publique. 	Longueuil – partenaires municipaux RTL-AMT-MTQ		X	
Actions spécifiques au sous-ensemble « Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime »				
4.1.12 Réalisation d'une planification détaillée du sous-ensemble « Place Charles-LeMoyne / Pointe de la Voie Maritime » tenant notamment compte des enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intermodalité entre les systèmes de transport envisagés : <ul style="list-style-type: none"> - Système de transport amélioré dans l'axe du boulevard Taschereau; - Métro; - Autobus locaux et régionaux. • L'accessibilité au sous-ensemble, au stationnement et à la station par autobus, automobile et transport actif. 	Longueuil – partenaires municipaux RTL-STM-MTQ	X		