

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT  
DES ZONES INDUSTRIELLES EN MUTATION  
DANS UNE PERSPECTIVE DE REQUALIFICATION URBAINE ORIENTÉE SUR  
LES TRANSPORTS EN COMMUN

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR

THOMAS BISSUEL-ROY

NOVEMBRE 2010

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»



## **REMERCIEMENTS**

Je désire tout d'abord remercier mon directeur de recherche, David Hanna, pour la pertinence de ses commentaires et ses réflexions éclairantes qui m'ont guidé tout au long du processus de la rédaction de ce mémoire. Je souhaite spécialement remercier ma co-directrice de recherche, Florence Junca-Adenot pour sa disponibilité, ses conseils et ses commentaires judicieux notamment en ce qui a trait aux parties abordant le thème des transports en commun.

J'aimerais ajouter un remerciement spécial à Julie Bachand-Marleau, pour son temps consacré à la relecture du document et son support moral.



## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES .....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	ix
LISTE DES CARTES.....	xi
LISTE DES PHOTOS.....	xiii
RÉSUMÉ .....	xv
INTRODUCTION .....	1
PREMIÈRE PARTIE .....	5
CHAPITRE I .....	7
1.1 La coordination du transport et du développement urbain.....	7
1.1.1 Éclatement de la mobilité et étalement urbain .....	8
1.1.1.1 Éclatement de la mobilité des individus .....	8
1.1.1.2 L'étalement urbain.....	10
1.1.1.3 Conséquences de ces tendances.....	10
1.2 Désindustrialisation des villes centrales et zones industrielles en mutation .....	12
1.2.1 Les années de gloire et le déclin des chemins de fer.....	12
1.2.2 De friche industrielle à zone industrielle en mutation .....	15
1.2.2.1 Notion de friche industrielle .....	15
1.2.2.2 Notion de zone industrielle en mutation.....	16
1.3 Double problématique : une stratégie d'intervention unique .....	18
CHAPITRE II.....	21
2.1 La requalification urbaine .....	21
2.1.1 Processus de requalification.....	22
2.1.2 La requalification des zones industrielles en mutation : contexte et enjeux.....	24
2.1.2.1 Les contraintes à la requalification des friches industrielles .....	24
2.1.2.2 La réaffectation et le rôle des acteurs locaux.....	25
2.1.2.3 La restauration et l'importance du patrimoine industriel.....	26
2.1.2.4 Tirer avantage de la localisation .....	26

2.2 La requalification orientée autour des transports en commun : s'inspirer des principes du TOD.....	27
2.2.1 Différents types de TOD.....	28
2.2.2 Principaux avantages du TOD.....	30
2.2.3 Les limites de l'approche TOD dans le cadre de notre recherche.....	31
DEUXIÈME PARTIE.....	33
CHAPITRE III.....	35
3.1 Hypothèse de départ.....	35
3.2 Objectifs de la recherche.....	36
3.2.1 Sous-objectifs.....	37
3.2.1.1 Sous-objectif 1 : Territoire d'étude.....	37
3.2.1.2 Sous-objectif 2 : Grille de critère.....	38
3.2.1.3 Sous-objectif 3 : Caractérisation des zones.....	38
3.2.1.4 Sous-objectif 4 : Constats et évaluation du potentiel de chaque zone.....	38
3.3 Pertinence sociale.....	38
3.4 Pertinence scientifique.....	39
3.5 Une démarche qualitative?.....	40
3.6 Limites de la démarche qualitative.....	41
3.7 Territoire d'étude.....	42
3.8 Sélection des zones d'études.....	45
3.8.1 Recensement des zones industrielles dans le territoire d'étude.....	46
3.8.2 Élaboration des critères discriminants.....	46
3.8.2.1 Zones portuaires ou aéroportuaires.....	47
3.8.2.2 Plan de redéveloppement.....	47
3.8.2.3 Intensité des activités.....	47
3.8.2.4 Dimensions.....	48
3.8.3 Liste des zones d'étude.....	48
CHAPITRE IV.....	51
4.1 Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone.....	52
4.1.1 Dimensions.....	53
4.1.2 Nature et type d'industries.....	53

4.1.3 Niveau d'intensité des activités (Pourcentage d'espaces sous-utilisés, terrains et bâtiments vacants).....	55
4.1.4 Éléments patrimoniaux .....	56
4.1.5 Structuration de l'espace et trame de rue .....	57
4.2 Critères reliés au milieu environnant.....	58
4.2.1 Relation de la zone avec son milieu environnant.....	60
4.2.2 Densité .....	60
4.2.3 Diversité des activités urbaines.....	61
4.2.4 Design urbain global du milieu environnant (grille de rue, espaces publics) .....	63
4.2.4.1 La grille de rue.....	64
4.2.4.2 Espaces publics .....	65
4.2.5 Pôles générateurs de déplacements .....	66
4.3 Critères relatifs à la desserte en transport actuelle et potentielle.....	66
4.3.1 Portrait du réseau routier.....	67
4.3.2 Portrait du réseau de transport en commun.....	67
4.3.3 Positionnement sur le réseau de transport en commun .....	68
4.3.4 Potentiel de développement du transport en commun .....	69
4.4 Critères à considérer.....	70
4.4.1 La contamination du sol.....	70
4.4.2 Le marché immobilier .....	71
4.4.3 Portrait socio-économique .....	71
4.4.4 Gouvernance et acteurs .....	72
 TROISIÈME PARTIE .....	 77
 CHAPITRE V.....	 79
5.1 Zone de la cour de triage Hochelaga .....	81
5.2 Zone du métro Préfontaine .....	97
5.3 Zone Iberville – St-Joseph.....	113
5.4 Zone de l'incinérateur .....	131
5.5 Zone du viaduc Van Horne .....	147
5.6 Zone du métro Namur .....	165
5.7 Zone Lachine.....	183



QUATRIÈME PARTIE .....	201
CHAPITRE VI .....	203
6.1 Les zones à fort potentiel de développement .....	204
6.1.1 Caractéristiques commune à ces zones .....	204
6.1.2 Caractéristiques particulières à la zone Lachine .....	205
6.1.3 Caractéristiques particulières à la zone du viaduc Van Horne .....	208
6.1.4 Caractéristiques particulières à la zone de la cour de triage Hochelaga ..	210
6.2 Les zones à potentiel de développement modéré .....	211
6.2.1 Zone du métro Préfontaine .....	211
6.2.2 Zone Iberville – St-Joseph .....	212
6.2.3 Zone de l’incinérateur .....	213
6.2.4 Zone du métro Namur .....	213
6.3 La planification de la requalification des zones industrielles en mutation : les enjeux .....	214
CHAPITRE VII .....	217
7.1 L’importance de la mise en réseau .....	218
7.2 Utilisation de l’emprise ferroviaire .....	219
7.2.1 Le site propre .....	219
7.2.2 Le tracé .....	221
7.2.3 Les possibilités de croissance .....	221
7.2.4 Échelonnage à travers le temps .....	222
7.3 Conclusion de l’analyse .....	222
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	225
LISTE DES RÉFÉRENCES .....	229
ANNEXES .....	235

## LISTE DES TABLEAUX

### PREMIÈRE PARTIE

Tableau 1.1 : Éléments des scénarios d'intervention.....	23
--	----

### DEUXIÈME PARTIE

Tableau 2.1 : Zones retenues pour l'étude.....	48
Tableau 2.2 : Grille de critères d'évaluation des zones.....	73

### TROISIÈME PARTIE

#### *Zone 1*

Tableau 3.1.1 Données sur les superficies.....	81
Tableau 3.1.2 Données sur les activités.....	81
Tableau 3.1.3 Pôles générateurs de déplacements.....	89

#### *Zone 2*

Tableau 3.2.1 Données sur les superficies.....	97
Tableau 3.2.2 Données sur les activités.....	97
Tableau 3.2.3 Pôles générateurs de déplacements.....	105

#### *Zone 3*

Tableau 3.3.1 Données sur les superficies.....	113
Tableau 3.3.2 Données sur les activités.....	113
Tableau 3.3.3 Pôles générateurs de déplacements.....	124

#### *Zone 4*

Tableau 3.4.1 Données sur les superficies.....	131
Tableau 3.4.2 Données sur les activités.....	131
Tableau 3.4.3 Pôles générateurs de déplacements.....	140

#### *Zone 5*

Tableau 3.5.1 Données sur les superficies.....	147
Tableau 3.5.2 Données sur les activités.....	147
Tableau 3.5.3 Pôles générateurs de déplacements.....	158

#### *Zone 6*

Tableau 3.6.1 Données sur les superficies.....	165
Tableau 3.6.2 Données sur les activités.....	165
Tableau 3.6.3 Pôles générateurs de déplacements.....	176

#### *Zone 7*

Tableau 3.7.1 Données sur les superficies.....	183
Tableau 3.7.2 Données sur les activités.....	183
Tableau 3.7.3 Pôles générateurs de déplacements.....	193

QUATRIÈME PARTIE

Tableau 4.1 Liste des zones selon les superficies.....205

## LISTE DES CARTES

### DEUXIÈME PARTIE

Carte 2.1 : Territoire d'étude; la ceinture ferroviaire du Mont-Royal.....	43
Carte 2.2 : Zones industrielles en mutation à l'étude.....	49

### TROISIÈME PARTIE

#### *Zone 1*

Carte 3.1.1 Délimitation de la zone.....	81
Carte 3.1.2 Éléments marquants de la zone .....	82
Carte 3.1.3 Milieu environnant.....	86

#### *Zone 2*

Carte 3.2.1 Délimitation de la zone.....	97
Carte 3.2.2 Éléments marquants de la zone .....	98
Carte 3.2.3 Milieu environnant .....	101

#### *Zone 3*

Carte 3.3.1 Délimitation de la zone.....	113
Carte 3.3.2 Éléments marquants de la zone .....	114
Carte 3.3.3 Milieu environnant .....	119

#### *Zone 4*

Carte 3.4.1 Délimitation de la zone.....	131
Carte 3.4.2 Éléments marquants de la zone .....	132
Carte 3.4.3 Milieu environnant .....	136

#### *Zone 5*

Carte 3.5.1 Délimitation de la zone.....	147
Carte 3.5.2 Éléments marquants de la zone .....	148
Carte 3.5.3 Milieu environnant .....	153

#### *Zone 6*

Carte 3.6.1 Délimitation de la zone.....	165
Carte 3.6.2 Éléments marquants de la zone .....	166
Carte 3.6.3 Milieu environnant .....	171

#### *Zone 7*

Carte 3.7.1 Délimitation de la zone.....	183
Carte 3.7.2 Éléments marquants de la zone .....	184
Carte 3.7.3 Milieu environnant .....	189

### QUATRIÈME PARTIE

Carte 4.1 Mise en réseau des zones par l'emprise ferroviaire .....	220
--	-----



## LISTE DES PHOTOS

PREMIÈRE PARTIE

Photo 1.1.....	10
Photo 1.2.....	13
Photo 1.3.....	13
Photo 1.4.....	18

TROISIÈME PARTIE*Zone 1*

Photo 3.1.1.....	83
Photo 3.1.2.....	84
Photo 3.1.3.....	84

*Zone 2*

Photo 3.2.1.....	100
Photo 3.2.2.....	102
Photo 3.2.3.....	108

*Zone 3*

Photo 3.3.1.....	115
Photo 3.3.2.....	116
Photo 3.3.3.....	117

*Zone 4*

Photo 3.4.1.....	134
Photo 3.4.2.....	134
Photo 3.4.3.....	142

*Zone 5*

Photo 3.5.1.....	149
Photo 3.5.2.....	150
Photo 3.5.3.....	151

*Zone 6*

Photo 3.6.1.....	167
Photo 3.6.2.....	168
Photo 3.6.3.....	168

*Zone 7*

Photo 3.7.1.....	185
Photo 3.7.2.....	186
Photo 3.7.3.....	195



## RÉSUMÉ

Les métropoles occidentales contemporaines sont confrontées à des défis de taille. Harmoniser la planification des réseaux de transport en lien avec le développement urbain, d'une part, et faire face à la désindustrialisation qui s'opère dans la majorité des métropoles occidentales, d'autre part, représentent deux de ces défis.

Existe-t-il une approche qui permette de s'attaquer à ces deux problématiques de façon intégrée? C'est ce que nous nous proposons de démontrer dans cet ouvrage en étudiant le cas de Montréal qui fut jadis le berceau de l'industrialisation canadienne.

Plus spécifiquement, cette recherche vise à démontrer que les zones industrielles en mutation, conséquences spatiales de la désindustrialisation des villes centrales, ont un grand potentiel de développement d'autant plus qu'elles sont situées en milieu urbain dense et déjà desservies par les infrastructures de transport en commun. Redévelopper ces secteurs urbains permet non seulement de donner un second souffle à des quartiers en déclin, mais de limiter l'étalement urbain par la récupération de sites centraux et de maximiser l'utilisation des infrastructures de transport en commun existantes.

Afin de démontrer cette hypothèse, nous avons eu recours à des études de cas. Nous avons donc sélectionné une série de zones industrielles en mutation le long du corridor ferroviaire du CP allant de l'arrondissement de Hochelaga-Maisonneuve à celui de Lachine afin d'en faire une étude approfondie et d'en évaluer le potentiel. Au total, sept zones ont été évaluées. Cette évaluation a été réalisée à l'aide d'une grille de critères que nous avons construite à partir de la littérature, mais que nous avons adaptée à nos besoins.

Les évaluations de ces sites nous ont révélé que non seulement les zones industrielles en mutations possédaient un grand potentiel de développement, bien que ce potentiel variait d'un site à l'autre, mais aussi que la localisation centrale de ces zones desservies par les infrastructures de transport en commun représentait une opportunité d'augmenter significativement leur impact sur la mobilité urbaine tout en requalifiant des zones déstructurées.

### **Mots clés de la recherche :**

Friches industrielles - Désindustrialisation - Chemin de fer - Transit-Oriented Development - Transport en commun - Montréal





## INTRODUCTION

La planète est maintenant urbaine à plus de 50 %. Si ce phénomène s'explique par des avantages rationnels considérables pour la plupart des individus, il n'en reste pas moins que la concentration des populations amène de sérieux problèmes pour les régions métropolitaines.

La détérioration de la qualité de l'air et des milieux naturels, la congestion, l'étalement urbain, l'éclatement de la mobilité des individus sont tous des exemples de phénomènes générés, ou du moins amplifiés, par l'urbanisation.

Les grandes métropoles occidentales du XXI<sup>e</sup> siècle devront faire face à des enjeux de taille dans les prochaines décennies. Nous n'avons qu'à penser aux défis mentionnés ci-haut pour se rendre compte de la complexité de ces enjeux. La réussite de ces métropoles repose sur la mobilisation de plusieurs acteurs et la redéfinition des concepts qui, jusqu'ici, ont guidé notre façon de concevoir la ville.

Le développement économique ne peut plus à lui seul dicter les choix de nos décideurs. Depuis quelques décennies, un terme plus global semble vouloir s'imposer comme idéologie dominante : le développement durable. C'est sur ces principes de pérennité axés non seulement sur le développement économique, mais aussi sur la préservation des ressources naturelles et sur un développement social équitable que doivent se diriger les grandes villes du monde. Ces grandes théories sont bien sûr acceptées d'emblée par les décideurs et politiciens. Personne n'est contre la vertu ! Par contre, passer de l'idéologie à la mise en œuvre demande de revoir nos façons de faire dans pratiquement tous les domaines.

La ville de Montréal n'échappe pas aux grandes tendances que subissent les métropoles nord-américaines. Les défis auxquels fait face Montréal sont multiples et relèvent de plusieurs domaines. Toutefois, deux constats sont à l'origine du raisonnement que nous proposons dans ce mémoire. Le premier constat est celui de l'incapacité de coordonner un développement urbain durable en relation avec les moyens de transport dominants actuels. Le deuxième constat est celui de l'inaction face au redéploiement de certaines activités économiques qui transforment le visage de Montréal, comme la désindustrialisation qui s'opère depuis un demi-siècle sur son centre-ville.

*Premier constat : Le tout à l'automobile*

La deuxième moitié du vingtième siècle a été marquée par une révolution dans la manière de planifier les villes. Les planificateurs ont dû composer avec l'avènement d'une nouvelle technologie qui a complètement modifié le visage des villes : l'automobile. Par sa vitesse, sa portée et sa flexibilité, ce moyen de transport a transformé nos rapports à l'espace et notre façon de structurer notre milieu de vie. La voiture a certes permis aux êtres humains des pays occidentaux d'accéder à une liberté au niveau de la mobilité individuelle et rendu possible un mode de vie inimaginable au début du vingtième siècle, mais les conséquences néfastes de ce *tout à l'automobile* sont encore difficilement calculables aujourd'hui.

Ce mode de transport a une influence telle sur le développement des villes qu'il serait désormais impensable de concevoir le fonctionnement des villes sans automobile. Force est de constater que l'automobile y est pour rester et sa disparition soudaine serait fort probablement catastrophique. Il n'en reste pas moins que sa prédominance s'oppose au développement urbain durable.

Par les émissions de gaz à effet de serre qu'elle occasionne, l'automobile contribue à l'un des plus grands problèmes environnementaux planétaires, soit celui du réchauffement climatique. Par le prix qu'il en coûte pour l'utiliser, elle rend ce moyen de transport inaccessible pour une tranche de la population moins aisée. Aussi, la dispersion des activités et l'étalement qu'elle a rendus possibles ont conséquemment rendu inefficace le transport collectif. Bref, sous plusieurs angles le *tout à l'automobile* va clairement à l'encontre du développement urbain durable.

*Deuxième constat : Le redéploiement des activités industrielles*

Parallèlement, la métropolisation, conséquence spatiale de la mondialisation de l'économie (Kaufmann et al. 2003) implique une reconfiguration de l'espace urbain, une reconstruction de la ville sur elle-même qui provoque des tensions. Les activités économiques se déploient dans l'espace selon des logiques nouvelles. Alors que les activités tertiaires et quaternaires subissent des effets centripètes, les activités de production et les industries subissent au contraire des effets centrifuges. Cette reconfiguration des activités urbaines à l'échelle métropolitaine n'est pas sans bouleverser le paysage urbain.

La conséquence la plus tangible de cette reconfiguration spatiale est probablement le phénomène de désindustrialisation des quartiers centraux qui se matérialise dans la généralisation des grandes friches urbaines. Ces vestiges industriels en déclin sont le témoin de notre incapacité à faire face aux enjeux contemporains.

Nous croyons que ces deux constats sont, en réalité, deux des principaux défis auxquels Montréal devra faire face en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle. Notre travail s'inscrit précisément dans une volonté d'amener des pistes de réflexion concernant ces deux constats. Notre but est avant tout de voir s'il existe une stratégie intégrée permettant de répondre à ces deux enjeux pour la ville de Montréal.

La réponse que nous proposons passe par une approche de requalification urbaine intégrée de ce que nous appellerons les zones industrielles en mutation, en relation avec les infrastructures de transport en commun existantes. Ce concept n'est pas étranger aux principes du Transit-Oriented Development, courant urbanistique qui s'inscrit en opposition à l'étalement urbain et à l'utilisation de l'automobile et qui vise à concentrer le développement urbain autour d'un axe de transport en commun. L'objectif de ce mémoire est donc de montrer comment la conséquence spatiale de la désindustrialisation des quartiers centraux de Montréal, les *zones industrielles en mutation*, pourrait devenir le prétexte à la planification d'une requalification urbaine orientée autour des transports en commun.

Le mémoire se divisera en quatre principales parties. La première partie aura pour but d'explicitier la double problématique de recherche découlant des deux constats que nous venons d'exposer. Il s'agira de soulever les enjeux et de mettre la table à nos objectifs de recherche en montrant l'importance d'agir simultanément sur les deux problématiques. C'est dans cette partie que nous présenterons notre question de recherche et en quoi une requalification urbaine orientée autour des infrastructures de transport en commun est souhaitable.

La deuxième partie est essentiellement consacrée à la démarche méthodologique. Notre démarche étant très appliquée, nous avons usé de méthodes adaptées à l'étude. Il était extrêmement important de bien justifier chaque étape afin d'assurer une rigueur à la collecte des données. C'est dans la partie sur la méthodologie que nous présenterons notre hypothèse et nos objectifs d'étude détaillés, que nous justifierons le recours à une méthodologie qualitative, que nous justifierons le territoire d'étude et le choix des zones retenues. Nous concluons cette partie par l'élaboration d'une grille de critères qui nous permettra de juger du potentiel de développement des zones industrielles en mutation.

La troisième partie est destinée à la présentation des données recueillies dans la caractérisation des différentes zones. Ces données seront présentées sous forme de fiches qui nous présentent de façon descriptive les zones d'étude en fonction des critères choisis préalablement. Chaque fiche est complétée d'une partie analytique où les principales forces et faiblesses de chacune des zones sont présentées et où une appréciation générale du potentiel de développement est faite.

La quatrième et dernière partie du mémoire est consacrée à l'analyse des résultats. C'est dans cette partie que nous tenterons de formuler des constats généraux sur le potentiel de développement des zones industrielles en mutation. C'est également dans cette partie que nous établirons une certaine hiérarchisation dans les zones étudiées quant à leur potentiel de requalification.

PREMIÈRE PARTIE

**CADRE CONCEPTUEL ET THÉORIQUE**



## CHAPITRE I

### MISE EN CONTEXTE : LES MÉTROPOLIS CONTEMPORAINES CONFRONTÉES À UNE DOUBLE PROBLÉMATIQUE

#### **1.1 La coordination du transport et du développement urbain**

Comment coordonner les transports, et plus précisément les transports en commun, avec l'aménagement du territoire? Si cette question a fait couler beaucoup d'encre chez les spécialistes de ce domaine, personne ne peut prétendre détenir la panacée. Cette question, dont les éléments de solution sont en constante évolution au même titre que la ville elle-même, est à la base de notre recherche.

Si nous revenons à l'essence d'une ville, aux raisons qui expliquent pourquoi les individus et les entreprises se concentrent en des lieux bien précis, nous pouvons mieux comprendre pourquoi la relation entre les réseaux de transport et le développement urbain est si primordiale. Dans sa définition purement économique, une ville est un marché, un lieu de production et d'échange. La ville est une place centrale pour une région donnée. Cette définition, bien que très réductrice de ce qu'est réellement une ville, est suffisante pour comprendre que la survie de celle-ci dépend de sa capacité à établir des réseaux de transport qui permettent aux biens et aux personnes de transiter. Plus la taille de cette ville est grande, plus les réseaux se complexifient, cela va de soi! Si ces réseaux sont mal planifiés, il en résulte, entre autres, de la congestion et une perte d'efficacité pour l'ensemble de la région concernée.



Dès lors, un questionnement s'impose. Faut-il planifier la ville en fonction des réseaux de transport ou les réseaux de transport en fonction de la ville? Nous ne ferons pas preuve d'une très grande originalité en affirmant qu'il est nécessaire de planifier les deux de façon intégrée car l'influence de l'un sur l'autre est indéniable.

### 1.1.1 Éclatement de la mobilité et étalement urbain

La coordination du transport et du développement urbain se complexifie encore davantage lorsqu'on touche au transport en commun plus précisément. La complexité de cette coordination s'explique principalement par deux phénomènes : l'éclatement de la mobilité des individus et l'étalement urbain. Il s'agit de deux tendances lourdes indissociables et observables dans toutes les métropoles contemporaines. Si l'on pourrait être tenté de considérer la deuxième comme une conséquence de la première, on se rend vite compte que la relation de cause à effet n'est pas univoque. Bien sûr, la hausse de l'accession à la voiture personnelle et l'expansion des grands réseaux autoroutiers qui facilitent les déplacements ont largement contribué à l'éparpillement des grandes villes. Toutefois, le mode de développement peu dense et décentralisé qui a accompagné le développement en périphérie a également transformé la manière dont les gens se déplacent. Peu importe le sens dans lequel nous observons cette relation, ces phénomènes montrent de façon éloquente la complexité de coordonner le transport en commun et le développement urbain. Voyons un peu plus en détail en quoi consistent les deux concepts de l'éclatement de la mobilité et de l'étalement urbain pour mieux comprendre leurs conséquences et en quoi ils rendent si complexe une planification coordonnée des transports en commun et du développement urbain.

#### *1.1.1.1 Éclatement de la mobilité des individus*

Dans un ouvrage intitulé *Coordonner transport et urbanisme*, Vincent Kaufmann explique ceci :

Avec l'avènement des moyens de transport rapides, il est possible d'habiter loin de son lieu de travail. Ceci permet une insertion sociale par la connexité et non plus seulement par la proximité physique.  
(Kaufmann et al, 2003).

Ceci est aussi vrai pour les activités de loisirs et révèle deux choses. D'une part, l'espace dans lequel les individus se déplacent pour leurs activités quotidiennes a pris une expansion considérable et d'autre part, la proximité physique des destinations n'est plus nécessaire dans la mesure où ces dernières sont facilement accessibles entre autres par automobile. «Dans les aires métropolitaines, ce n'est plus la distance qui structure l'espace, mais l'accessibilité.» (Ascher, 1995). Ainsi, l'aire de déplacement d'un individu n'est non pas définie par la proximité, mais bien par l'accessibilité ce qui multiplie les possibilités de déplacements et leurs longueurs.

Aussi, le modèle du déplacement pendulaire, périphérie-centre-périphérie, ne correspond plus à la majorité des déplacements pour le travail. Certes, encore beaucoup de travailleurs se rendent chaque jour vers le centre en empruntant les grands corridors de transport, mais cette proportion tend à diminuer au profit des déplacements périphérie-périphérie. Encore une fois, Kaufmann illustre bien ces propos dans le passage suivant décrivant la diffusion de l'automobile à partir des années 1965.

Cette troisième phase concorde avec le passage d'un modèle urbain centripète à un modèle urbain centrifuge : elle s'accompagne en effet d'une importante suburbanisation de l'emploi et des surfaces commerciales qui crée de nouvelles centralités articulées aux grandes infrastructures routières (jonctions autoroutières, rocadés). **On assiste à un fort accroissement des flux pendulaires (en termes de kilomètres par personne) et leur dispersion, alors qu'ils étaient encore massifiés et fortement dirigés vers le centre-ville dans la période précédente**  
(Kaufmann et al. 2003)

Ce passage laisse aussi transparaître deux principales notions, soit celle de la multiplication des destinations et celle de la décentralisation des activités. Cette dernière renvoie précisément à l'autre concept; celui de l'étalement urbain. Bref, l'éclatement de la mobilité des individus peut se traduire par (1) une multiplication des déplacements quotidiens des individus, (2) une augmentation de la distance des déplacements et surtout (3) une diversification et une décentralisation des destinations (et des origines).

### 1.1.1.2 L'étalement urbain

L'étalement urbain pour sa part est en fait le fruit d'une conjoncture économique, sociale, politique et technologique qui fait en sorte que les individus et les entreprises délaissent le centre des agglomérations au profit de la périphérie en fonction de leurs intérêts propres. Pour Gordon et Richardson, c'est la révolution dans les processus d'information et de télécommunication qui disperse les activités économiques et les populations (Gordon and Richardson, 1997, p.95). Par contre, la plupart du temps, il est vrai que les facteurs explicatifs de l'étalement urbain sont attribués à la motorisation accrue des individus, au programme de construction d'autoroutes après la Deuxième Guerre mondiale, à l'augmentation du niveau de vie et la forte poussée démographique (Bussière et Bonnafous, 1993 (Résumé)). L'étalement urbain est une tendance lourde (Bussière, 1992, p.9). Ceci est aussi avancé par une étude du *Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy* réalisé par Dena Belzer et Gerald Autler, qui identifient l'émergence des banlieues et des régions périurbaines comme une des principales tendances dans les métropoles américaines (Belzer et Autler, 2002 (préface)).

### 1.1.1.3 Conséquences de ces tendances

Si l'on admet que l'étalement urbain est à la base de problèmes comme la perte d'emplois au centre-ville, la congestion, les problèmes de financement des transports publics et la répartition du fardeau fiscal (Bussière et Bonnafous, 1993 (résumé)), mais aussi de problèmes environnementaux liés à la production de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles, il est facile de comprendre pourquoi autant de chercheurs se sont penchés sur les solutions à ce problème.



Photo 1.1 : L'autoroute Décarie à l'ouest du centre-ville de Montréal est aux prises avec des problèmes de congestion récurrents même en dehors des heures de pointe traditionnelles. (Photo prise au milieu de l'après-midi)  
Source : Thomas Bissuel-Roy

Aussi, ces deux tendances sont évidemment caractérisées par un large transfert modal des transports en commun vers les transports individualisés. D'une part, l'étalement urbain et la forme de développement ségrégué et peu dense qui y est associé ont rendu inefficace et désuet le transport en commun traditionnel dans plusieurs parties de la métropole. D'autre part, la multitude des destinations rendues possibles par le degré de liberté qu'offre l'automobile a rendu impossible une desserte en transport en commun pouvant concurrencer l'automobile.

With trip origins and destinations today spread all over the map, mass transit is often no match for the private automobile and its flexible, door-to-door, no transfer features.  
(Cervero, 1998)

En d'autres mots, la décentralisation des activités urbaines accompagnée d'une plus grande mobilité des individus possédant une automobile a contribué à complexifier les patrons de déplacement, rendant le transport en commun inefficace dans plusieurs secteurs des métropoles.

Certains auteurs mentionnent que cette situation n'est pas problématique en soi puisqu'elle reflète les choix des individus quant à leurs lieux de vie et leurs préférences pour des densités moins élevées (Gordon and Richardson, 1997). Bien sûr, un tel raisonnement est défendable dans la mesure où l'on n'attribue aucun problème à l'expansion sans bornes des villes, où l'on considère que tous les individus possèdent toutes les mêmes capacités de se déplacer, qu'on occulte complètement les effets sur l'environnement de l'automobile et qu'on priorise des valeurs purement individualistes au détriment de valeurs collectives.

La réalité est toute autre. Les choix de localisation des individus reflètent effectivement des valeurs sociales très profondément ancrées, mais dont les conséquences ne sont pas assumées individuellement. Les économistes diront que les externalités négatives liées au choix de localisation des individus ne sont pas assumées par ces mêmes individus.

Bref, nous voyons à quel point il est ardu de s'attaquer à cette problématique et, du même coup, qu'il est impératif de revoir notre façon de planifier le transport en commun, d'une part en tenant compte des nouveaux besoins de mobilité des individus et d'autre part afin

de limiter l'étalement urbain. Le *Transit-Oriented Development* (TOD) ou le *développement orienté autour des transports en commun*, est d'ailleurs une approche urbanistique qui préconise un développement urbain axé autour des transports en commun de masse dans le but d'augmenter la mobilité régionale et de limiter l'étalement urbain, mais nous y reviendrons en détail plus tard<sup>1</sup>.

## **1.2 Désindustrialisation des villes centrales et zones industrielles en mutation**

Parallèlement, la plupart des métropoles américaines subissent depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et peut-être même avant, des transformations physico-spatiales liées au redéploiement des activités économiques à l'intérieur de leurs propres territoires. Ce redéploiement dont l'une des principales conséquences est la désindustrialisation des quartiers centraux n'est pas sans créer d'importants problèmes au sein des métropoles. Montréal n'échappe pas à cette situation, bien au contraire, et il est nécessaire de remettre en contexte la conjoncture que nous connaissons actuellement.

### **1.2.1 Les années de gloire et le déclin des chemins de fer**

Revenons tout d'abord dans le passé afin de comprendre les événements qui ont marqué l'histoire ferroviaire et industrielle de Montréal. Montréal a pris son véritable essor à partir de la révolution industrielle. Bénéficiant d'une position géographique stratégique, elle s'est vite imposée comme une des grandes villes industrielles d'Amérique du Nord. En effet, son port situé à l'entrée des rapides de Lachine était une plaque tournante pour le transport des marchandises. À partir de ce point, tout un réseau de chemins de fer a été lentement développé par de grandes compagnies qui se sont succédées à la manière de « dynasties » et ont vite fait de relier les deux océans (Hanna, 1993, p.34-61). Ces grandes compagnies ferroviaires, comme le *Grand Tronc*, le *Canadien Pacifique*, le *Canadien Nord*, le *Canadien National*, ont par contre toutes laissé des empreintes de leur

---

<sup>1</sup> Voir le chapitre 3 où les principes du TOD sont clairement définis

réseau ferroviaire sur l'île, ce qui explique la très grande présence des chemins de fer à Montréal.

Ces chemins de fer n'ont pas eu le seul rôle de relier Montréal aux autres grandes villes nord-américaines. De fait, sur le territoire même de Montréal, les chemins de fer représentaient un facteur de localisation très intéressant pour les usines, manufactures et entrepôts. À cette époque, la plupart des grandes industries possédaient leur propre raccordement au chemin de fer, ce qui les assurait d'un approvisionnement efficace et régulier.

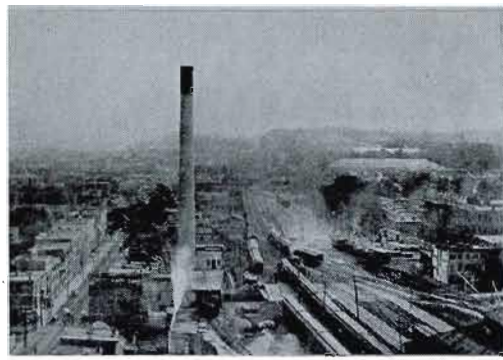


Photo 1.2 : Photo prise de la tour de la gare Windsor du CPR (1912). Les usines et les entrepôts se greffent aux voies des chemins de fer et profitent ainsi d'une meilleure desserte de transport.

Source : <http://www.banq.qc.ca>

Les industries étant le principal lieu de travail des habitants de la ville, les quartiers résidentiels ouvriers se sont nécessairement développés dans les axes des chemins de fer. Du moins, des quartiers comme Pointe Saint-Charles, Saint-Henri, le nord d'Outremont et Petite-Patrie (Hanna, 1993) sont des quartiers ouvriers qui ont vu le jour autour d'industries qui se rattachaient de près ou de loin aux voies ferrées. Le règne du chemin de fer à Montréal s'est poursuivi jusqu'aux années 30.



Photo 1.3 : La Northern Electric à Pointe Saint-Charles. Cette usine qui employait à une certaine époque plus de 8000 employés avait même construit son bâtiment afin que le train pénètre directement à l'intérieur.

Source : <http://www.banq.qc.ca>

La période qui suivit au Québec sera qualifiée de *Grande noirceur*, ce qui montre, entre autres choses, le peu de dynamisme des années qui ont suivi la crise économique de 1930. Il a fallu attendre les années soixante avant de voir Montréal et le Québec se relancer dans des projets d'envergure afin de rattraper un retard sur les autres grandes villes. Cette fois, cette « révolution » est toute tournée vers l'automobile, nouveau moyen de transport devenu accessible à la classe moyenne depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, et vers le camionnage, nouveau mode de transport plus flexible des marchandises.

Cette révolution sur quatre roues a complètement changé la façon de penser et de percevoir la ville et a rapidement relégué aux oubliettes le train qui avait été, quelques décennies plus tôt, le symbole de la prospérité économique de Montréal. C'est à ce moment que le Québec s'est lancé dans de vastes projets de modernisation comprenant les chantiers d'infrastructures autoroutières. Un peu à la manière des chemins de fer qui avaient jadis attiré les usines, les carrefours autoroutiers sont devenus des lieux de prédilection pour les nouvelles industries. Polèse affirme ceci en parlant des industries :

Plus que les autres activités, elles sont sensibles aux voies de transport de marchandises; la congestion routière du centre est donc aussi pour elles un facteur de répulsion, qui leur fait préférer des localisations plus éloignées.  
(Polèse, 2005. p.268)

Parallèlement, le gouvernement a imposé des normes extrêmement sévères aux compagnies ferroviaires afin de limiter les effets du monopole qu'elles exerçaient, favorisant ainsi l'utilisation de moyens de transport moins coûteux (Hanna, 1993). Cependant, les transformations dans les modes de transport n'ont pas été les seules raisons du changement de localisation des industries. En effet, la construction de la voie maritime au début des années 50 et la tertiarisation de l'économie ont aussi beaucoup contribué au départ des industries à l'extérieur de Montréal. Mentionnons aussi finalement que les valeurs foncières élevées dans le centre des villes ont poussé beaucoup d'industries vers les territoires périurbains tout comme les changements dans les processus de production et que les coûts élevés de la main-d'œuvre ont favorisé leur exode vers les pays en voie de développement.

Bref, voilà comment les zones industrielles se sont transformées au cours du dernier siècle et qui explique que dans plusieurs grandes villes américaines, on retrouve de grands secteurs abandonnés ou sous-utilisés le long des grands axes de chemin de fer.

### 1.2.2 De friche industrielle à zone industrielle en mutation

#### *1.2.2.1 Notion de friche industrielle*

Ces espaces vétustes et abandonnés généralement situés le long des anciennes voies de transport sont souvent désignés par le terme *friche industrielle*. Ce que nous entendons par *friche industrielle* est bien résumé par la définition qu'en fait Lucie Careau.

Tout espace bâti inoccupé ou très sous-utilisé, anciennement voué à des activités industrielles et dont la réinsertion sur les marchés fonciers et immobiliers exige un nouvel aménagement.  
(Careau, 1995, p.8)

Une friche pourrait aussi être définie comme un espace occupé par des usages industriels abandonnés ou sous-utilisés où l'expansion ou le redéveloppement est compromis par la contamination des terrains (De Sousa A. 2002. p.182). Le ministère des affaires municipales et du logement de l'Ontario de son côté parle de friches contaminées et les définit ainsi :

Les friches contaminées sont des installations industrielles et commerciales abandonnées, dysfonctionnelles ou sous-utilisées où l'expansion ou le réaménagement est compliqué par une contamination environnementale réelle ou perçue.  
(Ministère des affaires municipales et du logement ontarien, 2006, p.1).

Ceci élargit la notion de friche puisqu'elle intègre aussi les activités commerciales et elle ajoute la dimension d'espace perçu. En effet, même si un site n'est pas physiquement ou chimiquement contaminé, cela n'empêche pas qu'il soit dédaigné de la population et des investisseurs. Le contraire est aussi vrai puisque des sites fortement contaminés peuvent faire l'objet d'une très grande valorisation.



### 1.2.2.2 Notion de zone industrielle en mutation

Dans le cadre de ce travail, nous utiliserons un autre terme que nous jugeons plus approprié au contexte montréalais pour désigner ces espaces industriels en déclin. Ainsi, nous parlerons de *zones industrielles en mutation*. Alors que la friche fait référence à un état d'abandon, la zone industrielle en mutation est plutôt un processus qui mènera éventuellement à la friche. Nous avons choisi ces termes bien précis pour les raisons suivantes. Tout d'abord, le fait de parler de *zone* est beaucoup plus pertinent, parce qu'il nous permet d'englober un espace qui va au-delà du site d'une ancienne usine et de traiter un secteur industriel dans son ensemble. Mentionnons qu'une *zone industrielle* est un espace qui est majoritairement occupé par des activités industrielles, mais qui n'exclut pas d'autres activités dans la mesure où elles sont complètement intégrées à cette zone. Ensuite, parler de *mutation* plutôt que de *friche* est selon nous plus fidèle à la situation réelle que l'on retrouve au centre de Montréal. Il n'existe pas ou peu de zones industrielles complètement en friche. Il nous est apparu que la plupart des secteurs généralement considérés comme étant en friche sont en fait des zones où des signes de déclin sont apparents et où certains des bâtiments sont abandonnés en tout ou en partie.

Le départ d'activités industrielles pour cause de délocalisation ou de cessation d'activité n'est pourtant pas suffisant en soi pour constituer une friche : les entreprises sont en effet mobiles, et au départ de l'une succède souvent l'arrivée d'une autre. Lorsque ce cycle se brise, et que les départs ne sont pas remplacés, alors une friche se constitue.

(Thomann, 2005, p.25)

Ceci explique que la plupart des zones industrielles en mutation, malgré le fait que les activités d'origine aient la plupart du temps disparu, soient encore aujourd'hui utilisées par de nouvelles activités industrielles ou pseudo-industrielles (mécanique automobile, entreposage, grossistes). Ce passage indique aussi que ce cycle de transformation n'est pas infini et qu'ultimement ces zones aboutissent à l'état de friche. Ainsi, la zone industrielle en mutation est un mélange de terrains vacants, de bâtiments vacants et d'industries qui occupent temporairement des bâtiments laissés vacants. Elle est donc en quelque sorte une étape transitoire dans un processus de déclin.

Les exemples ne manquent pas pour illustrer ces propos. Que l'on pense à l'usine de *Coca-Cola* de la rue Bellechasse qui sert aujourd'hui de garage pour le service de prévention des incendies, à l'usine *Pepsi-Cola* de la rue Jean-Talon occupée par des magasins-entrepôts, à l'usine de papiers et *Carton Hinde and Dauch Paper Co.* dans Rosemont récemment démolie ou à l'immense complexe de la *Dominion Bridge* presque totalement déserté, la vaste majorité des entreprises que l'on retrouvait dans ces zones à la fin des années 50 a aujourd'hui disparu. En effet, l'analyse des plans d'assurance (USB, 1959)<sup>2</sup> de cette époque nous a permis de constater que très peu des industries en fonction à ce moment étaient encore présentes en 2009, confirmant que d'importants changements s'étaient produits dans ces zones depuis les années 60.

Les problèmes du secteur manufacturier des métropoles américaines depuis longtemps spécialisées dans des secteurs industriels autrefois porteurs mais maintenant en perte de vitesse sur leurs propres marchés américains ne sont pas de nature temporaire, mais représentent une tendance lourde; ils sont donc très ardues à résoudre.

(Lamonde, 1992, p.11)

Il est donc vain de compter sur la fonction industrielle pour redynamiser ces zones en déclin. L'avenir du secteur manufacturier dans les régions métropolitaines, s'il en est un, passe par une modernisation de celui-ci (Lamonde, 1992 p.11) et la délocalisation hors des centres de ces agglomérations est implicite dans cette modernisation.

Bref, les vestiges des industries qui ont jadis contribué à l'essor de Montréal parmi les grandes villes nord-américaines se retrouvent aujourd'hui au cœur de zones déstructurées en plein bouleversement. Ce paradoxe nous enseigne à quel point les dynamiques urbaines sont en constante transformation. En un demi-siècle, ces mêmes espaces qui ont représenté le moteur de développement de la ville de Montréal sont aujourd'hui le témoin d'une ville qui peine à se repositionner face aux nouveaux enjeux métropolitains.

---

<sup>2</sup> Les plans d'assurance ou «Insurance Plan of the City of Montreal » nous ont permis de comparer l'occupation du sol de la fin des années 50 avec celle d'aujourd'hui. La nature des activités y est indiquée de façon détaillée, nous permettant de comparer avec l'utilisation actuelle.

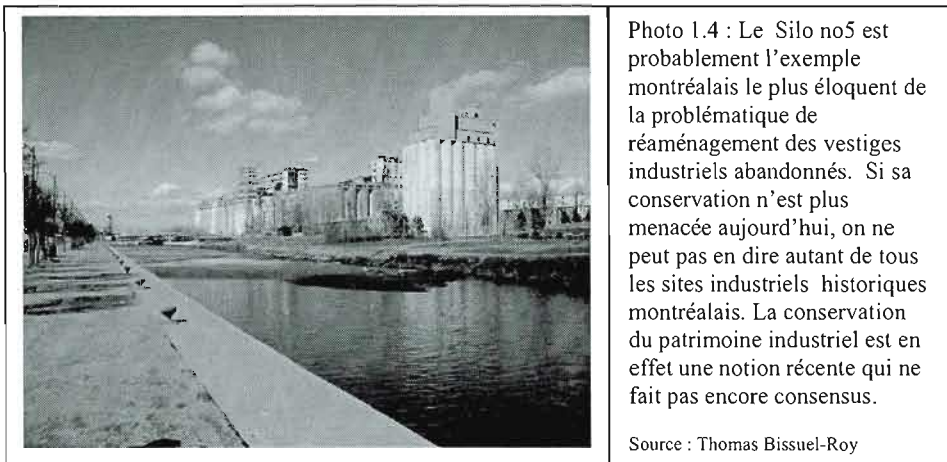


Photo 1.4 : Le Silo no5 est probablement l'exemple montréalais le plus éloquent de la problématique de réaménagement des vestiges industriels abandonnés. Si sa conservation n'est plus menacée aujourd'hui, on ne peut pas en dire autant de tous les sites industriels historiques montréalais. La conservation du patrimoine industriel est en effet une notion récente qui ne fait pas encore consensus.

Source : Thomas Bissuel-Roy

### **1.3 Double problématique : une stratégie d'intervention unique**

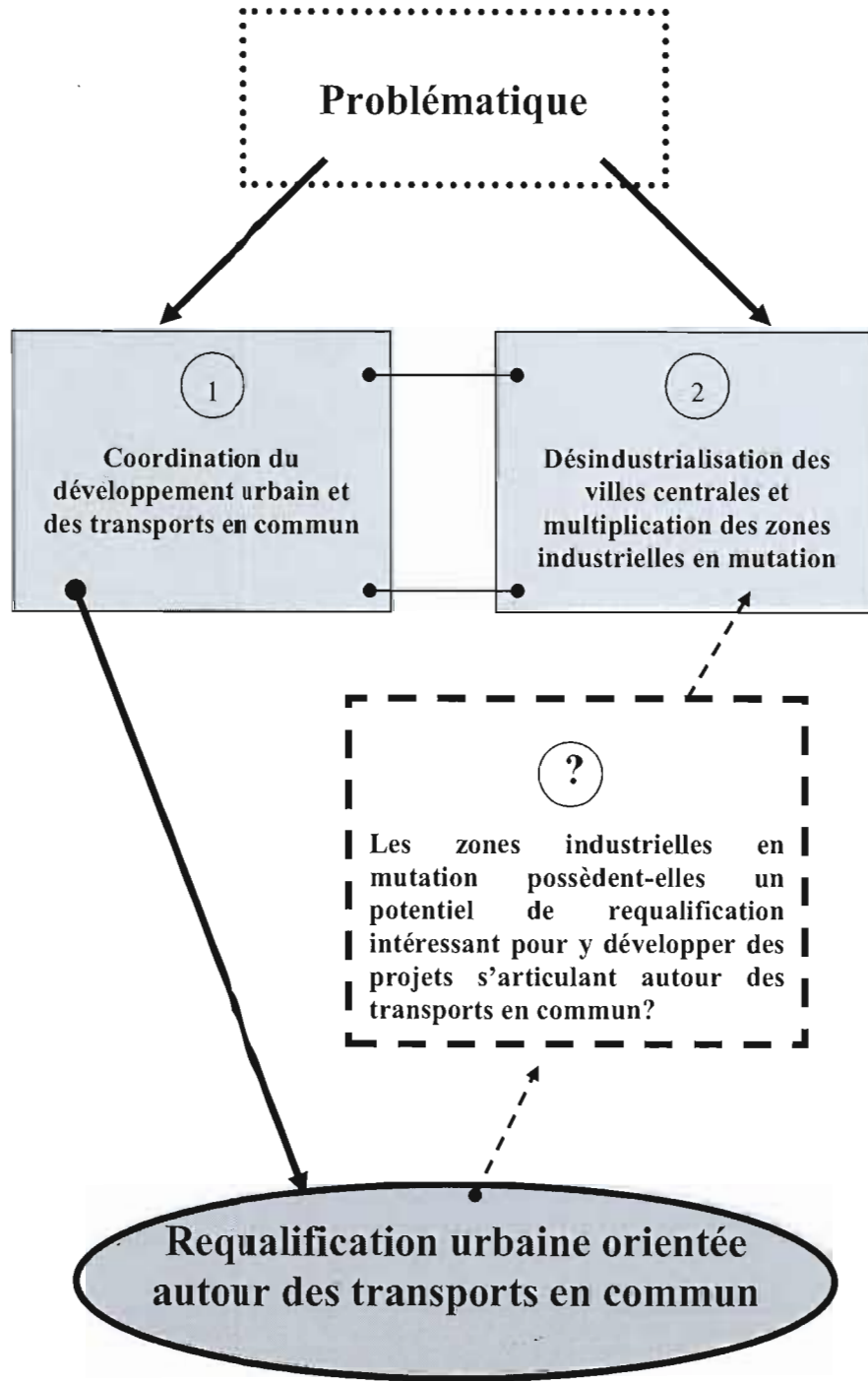
Existe-t-il une stratégie d'intervention qui permet à la fois de mieux coordonner le transport en commun et le développement urbain et de requalifier ces zones industrielles en mutation? En fait, le raisonnement doit être inversé afin de répondre à cette question.

Étant généralement situées le long de corridors ferroviaires et bénéficiant d'une position centrale à l'intérieur de milieux structurés, les zones industrielles en mutation auraient-elles le potentiel de polariser une partie du développement urbain, en suivant par exemple les principes directeurs du Transit-Oriented Development., afin de mieux structurer celui-ci autour des transports en commun?

Ainsi, dans la mesure où l'on admet d'emblée que le développement des terrains sous-utilisés déjà desservis par des infrastructures de transport en commun existantes est une étape vers une meilleure coordination du transport collectif et du développement urbain, le but est de savoir si les zones industrielles en mutation possèdent un potentiel intéressant de requalification.

En d'autres mots, il s'agit de voir si la deuxième problématique, celle de la généralisation des zones industrielles en mutation, ne pourrait pas devenir une opportunité de répondre à

la première, celle de la coordination du transport collectif et du développement urbain, par l'entremise d'une requalification urbaine orientée autour des transports en commun.





## CHAPITRE II

### ZONES INDUSTRIELLES EN MUTATION ET REQUALIFICATION URBAINE ORIENTÉE AUTOUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

Tout d'abord, afin de comprendre les raisons qui nous ont amené à ce questionnement, il est primordial de mieux comprendre ce qu'est la requalification urbaine et particulièrement celle des zones industrielles; quels en sont les enjeux, les contraintes et les limites en donnant quelques exemples de cas concrets. Il nous faut également mieux définir ce que nous entendons par une requalification orientée autour des transports en commun. Nous prendrons appui sur les principes de base du Transit-Oriented Development, tout en spécifiant les limites de cette approche en milieu urbain. Il ne s'agit pas de faire un projet TOD, mais bien de s'inspirer de ses fondements pour orienter cette requalification.

#### **2.1 La requalification urbaine**

Le concept de requalification urbaine est un sujet très complexe qu'il est nécessaire de préciser dans le cadre de cette recherche. Contrairement au développement urbain d'espaces vierges, la requalification implique une transformation d'un lieu déjà construit inséré dans un milieu de vie. Les impacts doivent donc être mesurés autant sur le milieu physique que sur le milieu humain. Longtemps l'apanage des experts du génie et de l'architecture répondant à une volonté des autorités publiques, la requalification tend de plus en plus à être initiée par des mouvements communautaires dont les enjeux se situent à l'échelle locale.

Alors que dans les années 60-70 les autorités publiques ont tenté de remédier au problème de la dégradation des quartiers centraux par les vastes opérations de démolition appelées paradoxalement *renovation urbaine*, les exemples du passé nous ont appris qu'il est impensable de transformer aussi radicalement des quartiers entiers sans, d'une part, considérer les particularités du milieu dans lequel s'insèrent ces quartiers et sans tenir compte des besoins et aspirations des populations locales, d'autre part.

Les secteurs industriels aussi font l'objet de projets de requalification. Le phénomène de désindustrialisation mentionné dans le chapitre précédent a laissé de nombreux secteurs de la ville en quête d'une nouvelle vocation. Il existe de nombreux exemples de projets de requalification à Montréal qui depuis une vingtaine d'années nous ont permis de constater toute la complexité de redonner vie à des secteurs jadis très prospères. Nous n'avons qu'à penser au Canal de Lachine, au LocoShop Angus et à la Cité du Multimédia dans le Faubourg-aux-Récollets, pour confirmer que cette requalification est bel et bien amorcée à Montréal.

Dans cette section, nous désirons préciser ce que nous entendons par le terme requalification et présenter les enjeux particuliers au contexte industriel. Notre étude tente de mesurer le potentiel de développement de certains sites industriels pour y réaliser des projets de requalification orientés autour des transports en commun, mais encore faut-il préciser ce qu'implique la requalification et quels sont ces enjeux.

### 2.1.1 Processus de requalification

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, la requalification est un processus qui implique une transformation. Plusieurs autres processus impliquant également une transformation se différencient toutefois de la requalification. Dans un article intitulé *Essai de requalification d'un site à contraintes environnementales : Le complexe environnemental Saint-Michel*, Isabelle Giasson et Michel Provost identifient quelques-uns de ces processus en précisant la visée qui lui est associée. (Giasson et Provost, 2000)

Tableau 1.1 Éléments des scénarios d'intervention

Options	Visées
Réaménagement	Changer l'organisation
Réhabilitation	Rendre utilisable
Réaffectation	Changer la vocation
Revalorisation	Augmenter la valeur
Requalification	Augmenter la qualité
Restauration	Rénover selon le caractère

(Source : Giasson et Provost, 2000, p.189)

Bien que ce tableau soit très utile afin de comprendre les distinctions entre ces différents termes souvent utilisés comme synonymes à tort, nous pensons que le terme de requalification possède ici une définition trop réductrice. La requalification, à notre sens et de la manière dont elle est comprise dans l'ouvrage de Sénécal, Malézieux et Manzagol intitulé *Grands projets urbains et requalification* possède une portée bien plus grande que la simple augmentation de la qualité d'un site. La requalification serait plutôt un terme plus englobant qui comprend l'ensemble des étapes mentionnées dans le tableau ci-haut.

Selon le Petit Robert, le mot requalifier signifie « Donner une nouvelle qualification à ». Appliqué à la ville, il s'agit donc d'un processus qui implique des transformations physiques et organisationnelles de l'espace, mais surtout un changement de la vocation principale. Ainsi, une requalification d'un site ou d'un quartier peut impliquer la *réhabilitation*, et dans le cas de sites contaminés, on parlera souvent de *décontamination*. Le *réaménagement* fait aussi partie de la requalification et renvoie à une réorganisation physique de l'espace afin de s'adapter aux nouvelles réalités. La *réaffectation* évoque le changement des activités présentes dans les bâtiments et la *restauration*, pour sa part, a une dimension plus patrimoniale et vise à conserver le caractère originel de l'espace afin de marquer un moment précis de l'Histoire. Nous voyons donc mieux à quoi fait référence le terme de requalification et il sera important de garder en tête cette définition globale tout au long de ce travail.



### 2.1.2 La requalification des zones industrielles en mutation : contexte et enjeux

Maintenant que nous avons mieux cerné les implications du terme *requalification*, il importe d'en définir les enjeux appliqués au contexte des sites industriels. Aujourd'hui, parler de requalification des sites industriels semble pratiquement un pléonasme tellement les exemples sont nombreux et dominants dans la littérature. La vaste majorité des projets de requalification portent effectivement sur d'anciens sites industriels ou du moins sur des espaces à contraintes environnementales.

#### *2.1.2.1 Les contraintes à la requalification des friches industrielles*

Il serait évidemment impossible d'aborder la requalification des zones industrielles en mutation sans aborder la liste des contraintes qui rendent si complexe la réappropriation de ces sites plus souvent qu'autrement situés à proximité des centres urbains. En parlant des zones péricentrales des grandes villes nord-américaines, Manzagol mentionne ceci :

Leur réutilisation est entravée par de lourdes contraintes environnementales ; non seulement le bâti est-il souvent délabré, les sols contaminés, la voirie désuète, mais encore le tissu social est gravement atteint : taux de chômage élevé, faible qualification professionnelle, voire insécurité.  
(Manzagol, Robitaille et Roy, 2000, p.202)

D'autres facteurs liés au marché financier et aux politiques publiques expliquent aussi la difficulté de requalifier.

We do know that government policies, tax regimes, depreciation allowances, building regulations and implicit subsidies as well as the steering practices of market agents and financial institution, act to complicate, discourage or otherwise paralyze efforts of reusing older central city and suburban land capital stocks and infrastructures.  
(Bourne, 1996, p.693-694)

Il reste que les coûts de décontamination de ces terrains demeurent l'une des principales contraintes à la réutilisation de ces espaces centraux. Les ressources nécessaires et les retards occasionnés pour la réalisation de ces travaux peuvent souvent être perçus comme des risques supplémentaires par les promoteurs et ainsi les faire pencher pour des sites plus « sûrs ».

### *2.1.2.2 La réaffectation et le rôle des acteurs locaux*

La réaffectation doit tenir compte des aspirations et des besoins locaux. Ces zones industrielles déstructurées sont souvent marquées par un haut taux de chômage accompagné d'une volonté des habitants de voir réapparaître des industries qui emploieraient une main d'œuvre locale. Le cas du redéveloppement des Locoshops Angus, exemple de requalification initiée par une organisation de développement économique communautaire (CDEC) (Klein, Fontan, Tremblay et Bordeleau, 2000), démontre cette volonté.

Dans le cas Angus, la demande sociale de la population se formule, à partir de la fin des années 1980 en termes d'emplois locaux à créer pour la population sans emploi. Le taux de chômage élevé sur tout le territoire de Rosemont - Petite-Patrie, suscite un sentiment d'urgence au sein de la population à l'égard de toute initiative ou projet créateur d'emplois sur leur territoire.  
(Fontan, Yaccarini, Klein et Tremblay, 2002)

Cela dit, la vocation industrielle étant en déclin, il n'est pas certain que la requalification de ces sites passe par la réintroduction de la fonction industrielle, du moins par le même type d'industries.

On a pu vérifier par exemple, aussi bien à Montréal que dans les villes européennes, que la volonté bien compréhensible de remplacer les emplois industriels perdus par d'autres emplois industriels et de refuser tous les autres types d'emplois, par engagement social, par fidélité aux résidents chômeurs, n'aboutissait qu'à de maigres résultats.  
(Manzagol, Robitaille et Roy, 2000, p. 205)

Ces deux visions opposées quant à la nature des activités qui doivent reprendre place montrent bien à quel point il s'agit d'un enjeu crucial dans la requalification des friches industrielles. En parlant des efforts de reconversion qui ont eu lieu ces vingt dernières années, Sénécal et Michel abondent dans le même sens

Ces efforts de reconversion ne peuvent que conduire à une réflexion sur la pertinence de la viabilité des localisations industrielles anciennes, insérées dans le cadre de vie et à grande proximité du centre-ville. En somme la reconduction des affectations du sol ne va pas de soi.  
(Sénécal et Michel, 2002 p. 162)

### *2.1.2.3 La restauration et l'importance du patrimoine industriel.*

Une autre dimension à prendre en compte dans la requalification urbaine qui s'opère sur les zones industrielles en mutation est celle de la conservation et de la restauration des éléments patrimoniaux qui s'y trouvent. Les Montréalais accordent une très grande valeur au patrimoine industriel, peut-être en raison de l'importance que cette période a eu dans le développement de la ville. Les grands bâtiments industriels que nous retrouvons sur ces sites sont en quelques sortes les « cathédrales du grand siècle industriel » (Sénécal et Michel, 2002).

Sans entrer dans les détails de la place du patrimoine dans la requalification des zones industrielles en mutation, mentionnons seulement que le patrimoine joue un double rôle contradictoire dans la requalification de ces espaces ; autant il peut être vu par le promoteur comme une contrainte liée à la conservation, autant il peut être considéré comme une plus value en terme de signification et de valorisation de l'espace.

### *2.1.2.4 Tirer avantage de la localisation*

Au-delà des contraintes mentionnées ci-haut, la requalification de ces zones n'est pas que souhaitable, mais inévitable. La localisation centrale de ces espaces leur confère un avantage comparatif de poids pour y développer certains types de projets où la proximité du centre et la présence d'infrastructures est déterminante.

Il faut miser sur les avantages compétitifs dont ces aires intra-urbaines sont dotées, à commencer par la position stratégique au voisinage du CBD, des concentrations d'affaires, des nœuds de transport, des lieux de fréquentation touristique.  
(Manzagol, Robitaille et Roy, 2000, p. 204-205)

Le type d'activités par lequel seront requalifiées ces zones sera inévitablement influencé par leur localisation et les infrastructures présentes, notamment celles de transports en commun.

Bref, la requalification urbaine, et particulièrement celle des zones industrielles en mutation, est un processus dont les enjeux se trouvent autant à l'échelle locale que métropolitaine. Si la nécessité d'agir fait pratiquement consensus, la manière de le faire

ne fait pas l'unanimité. Certaines certitudes demeurent à tout le moins. Cette requalification ne peut se faire sans une certaine concertation des acteurs locaux et elle ne peut pas non plus se baser seulement sur le retour des activités industrielles, mais plutôt sur une mixité d'activités dont la centralité est un facteur déterminant. Malgré des contraintes de taille à leur requalification, celle-ci doit miser sur la localisation, la valeur patrimoniale et surtout la présence d'infrastructures existantes comme les transports en commun.

## **2.2 La requalification orientée autour des transports en commun : s'inspirer des principes du TOD.**

Le Transit-Oriented Development est un courant en aménagement du territoire qui, comme son nom l'indique, fait la promotion d'un développement urbain orienté autour des transports en commun. Il mise principalement sur la création de pôles d'activités relativement denses et mixtes qui priorisent des moyens de transport alternatifs à l'auto pour les déplacements locaux.

TODs are **pedestrian-friendly, mixed-used development** focused around a rail transit station. They are typically built at **higher densities** than most suburban development and emphasize **public spaces** and **aesthetically pleasing streetscapes** that encourage foot traffic.  
(Boarnet and Crane, 2001, p, 114)

Ainsi, la définition la plus fréquemment utilisée pour décrire le TOD peut se résumer comme étant une densification des développements urbains autour de pôles de transport en commun intégrant des logements, des services de proximité, des bureaux et commerces et des parcs. (Colloque urba-TOD, 2006), ou comme l'affirme Robert Cervero, l'un des chercheurs les plus réputés dans le domaine, un bon projet TOD doit respecter le principe des 3D, soit la densité, la diversité et le design. (Density, Diversity and Design)<sup>3</sup>. Un TOD devrait avoir des qualités reliées à l'accessibilité aux transports, mais aussi être en lui-même un milieu de vie intéressant, diversifié et représenter un

---

<sup>3</sup> Le concept des 3D a été présenté lors d'une conférence de Robert Cervero à l'occasion du colloque Urba-TOD

centre de service régional. (Belzer et Autler, 2002, p.4). Le principe clé du TOD demeure cependant la densité puisqu'elle assure un bassin minimum d'utilisateurs qui justifie la présence d'une infrastructure de transport en commun et qu'elle est l'ingrédient de base à la création d'un milieu de vie diversifié.

Il existe aussi deux niveaux de perception du TOD. Vu de façon isolée et à l'échelle locale, le TOD est une forme de développement qui, à l'instar du quartier traditionnel urbain, fournit un cadre de vie à l'échelle du piéton où les services de proximité sont à distance de marche et où l'accès aux autres parties de la ville est rendu possible par le transport en commun qui est lui aussi à distance de marche. Vu à l'échelle métropolitaine, le TOD est une stratégie de développement urbain qui vise à contrer l'étalement en concentrant la croissance autour des nœuds de transport en commun. C'est aussi une façon d'augmenter la part de marché de ce dernier par rapport à la voiture individuelle en agissant sur la forme de la ville plutôt que sur la qualité du transport lui-même. Pris individuellement, les impacts sur le transfert modal d'un quartier TOD sont minimes. Son potentiel réside dans la possibilité de l'intégrer dans un réseau métropolitain qui relie entre eux différents pôles d'activités (TOD) par une desserte en transport en commun efficace.

Rather than stand-alone nodes, however, Calthorpe viewed TODs as a **constellation of co-dependant** centers **inter-linked** throughout a region by **high-capacity fixed-guideway transit services**  
(Cervero 2002, P. 75)

### 2.2.1 Différents types de TOD

Il existe différents types de TOD selon le contexte dans lequel ils s'insèrent. Par exemple, dans le cas des abords de stations de train de banlieue, Cervero parle du concept du *Transit Village* et le définit comme suit.

Defining a Transit Village as – a municipality that is committed to redeveloping the area around its train station (Typically ¼— to ½ mile radius) into a compact, mixed-use neighbourhood with a strong residential component  
(Cervero and al., 2004, P. 212)

D'autres parlent de Transit-Related Development (Belzer et Autler, 2002. p.6). Il s'agit dans ce cas de projets qui ne cherchent qu'à maximiser une seule des dimensions amenées par le TOD, soit la proportion du nombre de passagers des transports en commun. Concrètement, il s'agit d'annexer aux stations d'énormes stationnements, efficaces certes, mais qui ne génèrent aucune autre activité. Ces stations ne deviennent donc pas des moteurs de développement, mais seulement des stations intermodales de transit où les navetteurs se rendent en auto le matin et repartent le soir.

Aussi le TOD urbain et périurbain, bien qu'ils gardent les mêmes principes fondamentaux, se différencient sur certains aspects. Le TOD urbain est caractérisé par une part plus grande des activités commerciales et d'emplois que ceux en périphérie où la part résidentielle est beaucoup plus importante. Cervero identifie le TOD urbain comme suit :

Urban TODs [...] are located along major transit lines and feature high commercial intensities, job clusters, and moderate to high residential densities  
(Cervero, 2002 p.77)

De plus, un TOD en milieu urbain bénéficiera d'un milieu existant déjà bien établi et de la présence d'infrastructures diverses facilitant sa mise en œuvre. Il devra tenir compte de l'existant beaucoup plus qu'en milieu périurbain. Ce milieu existant peut, en certaines occasions, représenter des contraintes, mais surtout plusieurs avantages liés à la présence de milieux de vie bien établis et d'infrastructures présentes. Le TOD urbain est aussi plus facile à planifier en réseau vu les possibilités de connexions avec les infrastructures de transport en commun déjà existantes, à l'opposé du TOD en milieu périurbain dont le seul lien est souvent vers le centre-ville.

C'est de cette définition du TOD dont nous nous inspirerons le plus dans ce travail puisque notre objet d'étude, les zones industrielles en mutation, sont situées en zone centrale très urbanisée.

### 2.2.2 Principaux avantages du TOD

En regard de la définition du TOD en milieu urbain que nous venons de fournir, nous comprenons mieux en quoi elle peut servir d'inspiration à une requalification des ZIM en lien avec les transports en commun et ainsi répondre aux différents éléments de la problématique. En effet, en densifiant, le TOD réduit l'étalement urbain. En étant planifié en réseau à l'échelle régionale et en créant des milieux de vie diversifiés et denses, il réduit la dépendance à l'automobile. Si sa mise en œuvre parvient à polariser les principales fonctions urbaines, il améliore l'accessibilité à celles-ci par le biais des transports en commun.

Les principes du TOD sont aussi bénéfiques pour la réappropriation des zones industrielles en mutation. En générant des pôles autour des stations de transport en commun, le TOD a le pouvoir de redynamiser et restructurer des quartiers en déclin. Certains exemples comme le Pearl District à Portland<sup>4</sup> montrent les bienfaits du TOD pour de telles requalifications. Par sa densité, il permet aussi de maximiser l'utilisation des infrastructures urbaines déjà présentes. La densité des quartiers et les retombées immobilières qui lui sont associées sont également susceptibles de justifier les coûts de décontamination élevés, mais nécessaires. Bref, les principes du TOD permettraient d'apporter plusieurs pistes de solution aux effets négatifs de la désindustrialisation des centres urbains.

Tenter de modifier la forme que prennent les villes pour régler les problèmes urbains mentionnés plus haut est donc l'approche priorisée par les principes du TOD. Il ne s'attaque donc pas à un problème particulier, mais bien à une organisation urbaine particulière.

---

<sup>4</sup> « In the Pearl district, the streetcar investment has been strategically used to leverage large-scale redevelopment of a functionally obsolete warehouse and industrial district, as well as brownfields formerly owned by Burlington Northern Railway » (Cervero and al, 2004, p.369)

### 2.2.3 Les limites de l'approche TOD dans le cadre de notre recherche.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, les principes du TOD ne sont qu'accessoirés dans cette recherche. Il ne s'agit pas de déterminer si nous pourrions développer une série de projets TOD sur les sites choisis autant que de déterminer le potentiel de requalification de ceux-ci en s'inspirant des principes de cette approche urbanistique. Mesurer le potentiel de développement pour y réaliser d'authentiques projets TOD nous aurait demandé d'établir une grille de critère propre au TOD comprenant entre autre des données quantitatives et des données sur la demande en transport en commun. Disons seulement que les principes du TOD ont servi à alimenter notre réflexion sur l'élaboration des critères qui nous permettraient d'évaluer les différentes zones.

De ces réflexions découle notre question de recherche qui pourrait se traduire ainsi :

Acceptant d'emblée la nécessité d'agir afin de requalifier les espaces urbains centraux laissés à l'abandon suite à la désindustrialisation et l'urgence de mieux coordonner le développement urbain aux axes de transports en commun existants, nous souhaitons déterminer le potentiel d'utilisation des zones industrielles en mutation, dans l'optique de concevoir des projets de requalification urbaine s'articulant autour des transports en commun.





DEUXIÈME PARTIE

**CADRE MÉTHODOLOGIQUE**



## CHAPITRE III

### CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES GÉNÉRALES

#### **3.1 Hypothèse de départ**

Les zones industrielles en mutation que nous retrouvons dans les quartiers centraux de Montréal<sup>5</sup> sont actuellement dans une phase de transition et subissent des pressions économiques, patrimoniales et sociologiques qui poussent certaines des industries qui les habitent toujours à désertier progressivement vers des espaces possédant des facteurs de localisation plus intéressants. En effet, ces emplacements ne possèdent plus dans le contexte actuel le pouvoir d'attraction d'autrefois. De plus, ces zones font face à une pression de la part d'activités urbaines pour lesquelles la centralité est un facteur de localisation crucial.

Toutefois, ces zones sont très complexes à analyser de par leur typomorphologie singulière, leur signification patrimoniale et socioculturelle et en raison de l'interaction particulière qu'elles ont avec leur milieu environnant. C'est seulement lorsqu'on examine en détail ces zones selon différents critères d'analyse que l'on découvre la multitude de potentiels qu'elles recèlent.

À titre d'exemple, ces zones possèdent des avantages liés aux caractéristiques inhérentes du site (bâtiments ou terrains en friche, présence de bâtiments patrimoniaux, etc.), mais aussi des avantages liés à la présence d'un milieu environnant établi et structuré (présence d'une densité et d'une diversité minimale, présence d'éléments structurants, etc.). Elles possèdent également un potentiel lié à la présence d'infrastructures de transport existantes ou potentielles à leurs abords. Mises ensemble, ces conditions nous prouvent l'immense potentiel de ces zones pour y développer des projets de requalification s'articulant au

---

<sup>5</sup> Les délimitations exactes du territoire d'étude seront définies un peu plus loin dans le sixième chapitre.

réseau de transport en commun existant en s'inspirant des principes du Transit-Oriented Development.

#### *Hypothèse*

**Compte tenu de leur positionnement central le long de corridors ferroviaires et de leurs caractéristiques inhérentes, les zones industrielles en mutation recèlent un grand potentiel de développement pour la mise en oeuvre de projets de requalification urbaine s'orientant autour des infrastructures de transport en commun existantes.**

### **3.2 Objectifs de la recherche**

L'objectif de cette étude est donc de déterminer le potentiel des zones industrielles en mutation pour le développement de projets de requalification articulés au réseau de transport en commun. Par la caractérisation d'une série de sites soigneusement sélectionnés, nous tenterons de voir si ces zones sont de nature à favoriser l'émergence d'un développement urbain orienté autour des transports en commun. Ajouter : Il est bien important de rappeler que l'objectif n'est pas de proposer des projets TOD sur ces emplacements, mais bien de voir quel est le potentiel de ces zones pour une requalification s'inspirant de ces principes (importance accordée à la densité, à la mixité, au design, centré sur une infrastructure de transport en commun). La nuance est importante puisqu'il s'agit de mettre l'accent sur le D (Développement) plutôt que le T (Transport en commun). Ainsi, contrairement à l'évaluation d'un projet TOD, nous ne nous attarderons pas sur certaines dimensions telles que l'emplacement des gares, la fréquence de service nécessaire pour justifier le développement, etc.

Cette démarche essentiellement qualitative a pour but d'amener des éléments de réflexion sur une manière tout à fait nouvelle d'harmoniser la planification du développement urbain et des transports publics tout en favorisant la requalification de zones centrales déstructurées.

Il est important de préciser que le but de notre recherche n'est pas de planifier le départ de toutes les zones industrielles à l'intérieur du territoire d'étude. Les industries jouent encore, pour la plupart, un rôle très important, ne serait-ce que pour les emplois qu'elles génèrent. Il s'agit plutôt de déterminer quelles sont les zones qui seraient les plus intéressantes à redévelopper compte tenu du contexte de désindustrialisation des villes centrales et de l'importance de mieux planifier le territoire en lien avec les transports en commun.

### 3.2.1 Sous-objectifs

Cet objectif se divise en sous-objectifs qui sont en quelque sorte les étapes qui nous mèneront à élaborer notre conclusion.

1-Déterminer le territoire d'étude des zones industrielles en mutation et sélectionner les zones industrielles en mutation qui seront étudiées.

2-Élaborer une grille de critères d'évaluation des zones permettant de caractériser chacune des zones et d'en apprécier le potentiel de développement.

3-Caractériser chacune des zones retenues avec la grille de critères et faire ressortir les points saillants de chaque zone.

4-Faire ressortir des constats généraux qui touchent l'ensemble des zones, faire des comparaisons entre elles et établir de grandes catégories permettant une certaine hiérarchisation des zones en fonction de leurs potentiels respectifs.

#### *3.2.1.1 Sous-objectif 1 : Territoire d'étude*

Le premier objectif est de déterminer le territoire à l'intérieur duquel seront recensées les zones industrielles en mutation. Nous ne pouvons évidemment pas envisager de recenser toutes les zones industrielles de la région métropolitaine de Montréal dans le cadre de cette étude. Il faut donc établir des critères qui nous amèneront à rétrécir et concentrer notre champ de repérage. Ce recensement sera suivi d'une étape de sélection des zones

les plus pertinentes pour notre étude. Cette sélection se fera à l'aide de critères discriminants qui nous permettront d'éliminer les zones les moins pertinentes pour notre étude.

#### *3.2.1.2 Sous-objectif 2 : Grille de critère*

Le deuxième objectif est en quelque sorte l'élaboration du cadre théorique qui sous-tend l'analyse des zones. Il s'agit de sélectionner une série de critères en justifiant leur pertinence dans le processus d'évaluation du potentiel des zones retenues.

#### *3.2.1.3 Sous-objectif 3 : Caractérisation des zones*

Cette étape correspond *grosso modo* à la cueillette et au traitement des données. Il s'agit de rassembler les différentes données recueillies sur le terrain et de les traiter de façon à obtenir des portraits des zones comparables les uns aux autres.

#### *3.2.1.4 Sous-objectif 4 : Constats et évaluation du potentiel de chaque zone*

Cet objectif consiste à analyser les données recueillies dans les portraits de chacune des zones. Il vise à faire ressortir les potentiels de requalification propres à chaque zone, à faire ressortir des généralités et établir une première hiérarchisation du potentiel des zones.

### **3.3 Pertinence sociale**

La pertinence sociale de ce mémoire repose sur sa volonté d'apporter des connaissances nouvelles dans la résolution de grands enjeux métropolitains. De façon globale, il s'insère dans le grand mouvement du développement durable de différentes façons. Dans un premier temps, il vise à combattre le phénomène d'étalement urbain en proposant de se réapproprier des zones déjà urbanisées. L'étalement urbain est responsable de la perte de terres agricoles et de l'allongement du nombre de kilomètres parcourus en automobile par

les individus et donc de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Il est aussi un mode de développement qui compromet la viabilité financière des communautés urbaines. En effet, la trop faible densité qui accompagne le mode de développement urbain en périphérie ne permet pas de rentabiliser les investissements nécessaires en infrastructures.

Dans un deuxième temps, il répond aux objectifs de développement durable en proposant de donner une seconde vie à des espaces industriels souvent sous-utilisés et déstructurés. En plus, la requalification de ce type d'espace est un prétexte à leur décontamination, ce qui contribue également à améliorer la qualité de l'environnement urbain.

Les bénéfices sociaux de notre recherche ne se résument pas seulement en termes environnementaux. L'optimisation du développement autour des axes existants de transport en commun est aussi une façon d'améliorer de façon équitable la mobilité urbaine. Contrairement aux axes de transport routier qui profitent principalement aux ménages assez aisés pour posséder une, voire deux ou trois automobiles, le transport en commun améliore la mobilité des personnes à plus faible revenu pour qui ce genre de transport est souvent la seule option possible.

Nous pouvons ajouter à cela les bénéfices économiques que la communauté pourra retirer d'une diminution de la congestion routière, de laquelle les personnes et les marchandises sont prisonnières. Les coûts de cette congestion étaient estimés à un milliard de dollars pour la région de Montréal, selon une étude de la chambre de commerce du Montréal métropolitain réalisée en 2004.<sup>6</sup> Il va sans dire que cette situation est insoutenable.

### **3.4 Pertinence scientifique**

La pertinence scientifique de ce travail se situe dans l'originalité de son approche. Le potentiel de développement des zones industrielles en mutation n'a en effet jamais été mesuré en fonction d'un redéveloppement d'activités orientées autour des transports en

---

<sup>6</sup> «Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal»



commun. Les ouvrages portant sur la requalification s'attardent souvent aux dimensions physiques du site, aux acteurs en place et aux stratégies de requalification, mais l'opportunité de redévelopper ces sites de façon intégrée avec les infrastructures de transport en commun n'a jamais fait l'objet d'études spécifiques.

De plus, la caractérisation détaillée des zones industrielles sélectionnées permettra d'approfondir les connaissances de certains espaces industriels montréalais, souvent méconnus et peu documentés. Les données récoltées pourront servir de base à d'éventuelles études plus détaillées de chacune des zones et être utilisées par la ville afin de prendre des décisions plus éclairées sur les possibilités d'aménagement de ces sites.

Finalement, ce travail, en plus de soulever les enjeux, les opportunités et les barrières de ces zones montréalaises bien précises, proposera des critères d'évaluation qui pourront ensuite être utilisés par d'autres chercheurs pour l'évaluation de sites industriels.

### **3.5 Une démarche qualitative?**

Notre étude emprunte dans son ensemble une démarche qualitative. Nous avons jugé que les méthodes qualitatives étaient plus pertinentes afin d'atteindre les objectifs fixés. L'analyse des zones par une démarche quantitative serait certes pertinente et même nécessaire pour de futures étapes de mise en œuvre de projets concrets. Dans la présente recherche, toutefois, le but était d'obtenir une image globale des zones industrielles en mutation afin d'y vérifier un potentiel de. Une telle analyse globale demandait un échantillonnage minimum afin que les objets étudiés soient suffisamment représentatifs de la situation. En contrepartie, la taille de l'échantillonnage nous a contraints à limiter l'exhaustivité de notre grille d'analyse. Ainsi, les critères les plus pertinents à la vérification de notre hypothèse, dans les limites de cette recherche, étaient majoritairement qualitatifs.

Par exemple, nous aurions pu intégrer à nos critères d'évaluation une donnée comme le nombre de logements moyen par hectare pour chacun des milieux environnants des zones

étudiées afin d'avoir une idée précise de la densité de population. Toutefois, recueillir cette donnée pour l'ensemble des zones aurait été une démarche trop fastidieuse et pas nécessairement utile à l'atteinte de nos objectifs. Nous avons préféré à cette donnée, une évaluation sommaire de la densité par l'observation sur le terrain et l'évaluation de cartes en nous attardant à relever les typologies d'habitation et le nombre d'étages dominants. Ainsi pour une zone donnée, au lieu d'obtenir un résultat en nombre de logements par hectares nous obtenons un résultat du type : *la typologie dominante est le duplex ou le triplex de 2 à 3 étages*. Ce résultat est amplement suffisant à cette étape de l'étude et nous renseigne suffisamment sur la densité pour être pertinent à l'évaluation du potentiel global de la zone.

Encore à titre d'exemple, nous avons mentionné l'importance accordée à la dimension patrimoniale dans l'évaluation des zones industrielles en mutation. Ainsi, s'il est un domaine où l'approche quantitative est difficilement applicable en aménagement, c'est bien celui du patrimoine urbain. Les objets analysés en patrimoine nécessitent une approche qualitative et descriptive. Voilà donc certaines des raisons qui nous ont poussés à adopter une approche qualitative dans notre démarche de recherche.

### **3.6 Limites de la démarche qualitative**

L'utilisation de critères d'analyse qualitatifs est par contre accompagnée de limites quant aux conclusions que l'on peut en tirer. En effet, une analyse qualitative des différentes zones industrielles en mutation rend difficile une hiérarchisation du potentiel des zones. Premièrement, pour chaque critère, il aurait fallu attribuer un pointage plus ou moins grand (positif ou négatif) à tous les résultats observés. Aucun cadre théorique ne nous permettait d'élaborer un tel système de pointage et ce dernier aurait été totalement arbitraire et difficilement justifiable. Ce type de pondération des critères est beaucoup plus approprié aux méthodes quantitatives où une hiérarchisation des critères est possible. Deuxièmement, il aurait fallu attribuer un poids quantifiable à chacun des critères nous permettant d'établir leur importance relative.

Par contre, mentionnons que l'objectif principal de l'étude n'est pas d'établir une telle hiérarchisation des zones industrielles en mutation, mais bien de prouver l'hypothèse avancée sur le potentiel général de ces zones. L'analyse approfondie de chacun des cas nous amènera certes à cibler certaines zones comme possédant des caractéristiques particulièrement intéressantes nous permettant des comparaisons relatives, mais sans toutefois leur attribuer un pointage.

### **3.7 Territoire d'étude**

Notre territoire d'étude est situé dans la ville de Montréal qui est un exemple éloquent d'une ville ayant connu un passé industriel glorieux et qui doit aujourd'hui faire face aux enjeux de la désindustrialisation. Toutefois, vu l'importance du nombre de zones industrielles en mutation contenues à l'intérieur de ce territoire, il a fallu circonscrire celui-ci à une zone que nous avons appelée la ceinture ferroviaire du Mont-Royal (Carte 1). Il s'agit en fait d'un corridor situé de part et d'autre des voies ferrées délimitant une forme de demi-boucle qui ceinture le Mont-Royal à l'ouest, au nord et à l'est. Elle est formée du corridor du chemin de fer du CP qui part de la cour de triage Hochelaga jusqu'au fleuve St-Laurent à proximité du pont Mercier.

Carte 2.1 : Territoire d'étude; la ceinture ferroviaire du Mont-Royal



Source : photo satellite tirée du logiciel Google Earth.

Nous aurions facilement pu ajouter d'autres corridors à notre territoire d'étude. Par exemple, le corridor de la voie du CN qui part de Ville St-Pierre et qui rejoint le quai Bikerdike et le pont Victoria est lui aussi caractérisé par la présence de nombreuses zones industrielles possédant des caractéristiques similaires à celles que l'on retrouve sur le corridor du CP à l'étude. Nous aurions tout aussi bien pu considérer les anciennes emprises ferroviaires du Lasalle Loop du CP dans l'ancienne ville de LaSalle, ou encore les voies démantelées du CN dans Hochelaga-Maisonneuve qui sont le théâtre des mêmes manifestations que sur le corridor du CP. Aussi, nous aurions pu ajouter l'ensemble des zones situées le long du canal de Lachine, car les abords du canal ont aussi été presque totalement industrialisés. Par contre, vu la portée de l'étude, il était impensable de caractériser de façon suffisamment approfondie autant de sites. Nous avons donc fait le choix de se limiter au territoire décrit plus tôt en raison de la variété et de la diversité des zones industrielles en mutation qu'on y retrouve. Cela nous permettait de restreindre le nombre de sites, sans diminuer la représentativité de l'échantillon d'analyse qui nous servira à déterminer le potentiel de ces zones.

Le choix de cette délimitation est fort simple. La plupart des zones industrielles en mutation se retrouvent le long des anciennes voies de communication telles que les chemins de fer et les canaux. La grande majorité des industries, qui étaient jadis florissantes à l'époque où Montréal était un pion important sur l'échiquier des villes industrielles, se trouvait à l'intérieur de cette ceinture ferroviaire qui relie ensemble les quartiers centraux de Montréal (Careau, 1995, p.23). Aujourd'hui, plusieurs vestiges de ces industries sont toujours présents. Même si certains de ces secteurs ont déjà subi une transformation ou si les industries originelles ont été remplacées par d'autres, il n'en reste pas moins que ces zones industrielles ne correspondent plus toujours aux réalités des modes de production contemporains. Les lots sur lesquels sont installées ces entreprises sont souvent trop exigus et les voies ferrées aux abords desquelles sont situées la plupart de ces zones industrielles ne reflètent plus un facteur de localisation intéressant, les bretelles ferroviaires ayant le plus souvent été arrachées.

S'il y a 10-20 ans, la présence de la voie ferrée s'avérait un important facteur de localisation pour nombre d'entreprises industrielles, il en est tout autrement aujourd'hui. Ceci nous porte à conclure qu'à l'heure actuelle, la présence de la voie ferrée ne constitue plus un facteur de localisation industrielle fort.  
(CDEC Rosemont, 2000, p.62)

Ces terrains étant situés au centre, ils subissent aussi des pressions du marché immobilier pour des développements d'activités plus rentables, telles que les bureaux, les commerces et les logements.

Le fait de se limiter à cette demi-boucle reflète aussi une volonté de concentrer notre recherche sur les zones industrielles centrales. Les sites industriels en mutation sont généralement situés au centre des agglomérations parce que c'est à cet endroit que les effets de la délocalisation industrielle se font le plus sentir. C'est donc pour ces zones que nous avons jugé pertinent de planifier une requalification des activités.

Les anciens sites industriels étant à l'origine de la formation des faubourgs ouvriers devenus quartiers centraux, leur localisation confère aux friches un impact structurel important.  
(Careau 1995 p.110)

En effet, ce que nous identifions aujourd'hui comme les zones industrielles en mutation ont jadis été les moteurs de développement de plusieurs quartiers centraux montréalais. Les quartiers se sont donc bâtis autour de ces pôles industriels et toute une structure urbaine en a découlé. La désindustrialisation qu'ont subie ces zones a donc eu des effets négatifs pour ces quartiers. La requalification de ces zones par la création de nouveaux pôles est non seulement désirable, il s'agit d'un choix logique basé sur une compréhension historique du développement et de la structuration des quartiers ouvriers montréalais.

### **3.8 Sélection des zones d'études**

La deuxième étape est de sélectionner les zones industrielles en mutation à l'intérieur du territoire d'étude. C'est cette sélection de zones qui fera l'objet de notre étude et donc d'une caractérisation nous menant à l'évaluation du potentiel de développement. L'échantillon doit être assez grand pour être représentatif des différentes zones en mutation, mais doit être assez restreint afin que l'étude soit réalisable dans le cadre de cette recherche.

### 3.8.1 Recensement des zones industrielles dans le territoire d'étude

La première phase de la sélection est l'identification et le recensement de toutes les zones industrielles à l'intérieur du territoire d'étude<sup>7</sup>. La contiguïté des zones industrielles est le principal critère qui nous a permis de délimiter celles-ci. C'est-à-dire que pour être défini comme une zone en tant que telle, un secteur industriel ne devait pas être interrompu par une barrière importante ou par une concentration d'activités non-industrielles. Par exemple, la présence d'une importante artère (grand boulevard) ou d'un îlot résidentiel peut être suffisante à la délimitation de deux zones distinctes. Dans ce même ordre d'idées, la voie ferrée étant elle-même la plupart du temps une barrière dans le tissu urbain, il pourrait être tentant de considérer deux secteurs situés de part et d'autre de celle-ci comme deux zones distinctes. Toutefois, procéder de la sorte serait selon nous une grave erreur. La requalification de ces zones pourrait justement devenir un prétexte à la création de liens de part et d'autres de la voie ferrée et ainsi briser des coupures, qui bien qu'ayant des explications historiques, n'en sont pas moins contraignantes dans la création d'une urbanité.

Cette étape sera réalisée à l'aide d'une analyse cartographique et de photos aériennes. Les zones industrielles sont facilement identifiables par l'implantation et le gabarit des bâtiments. De plus à l'aide du moteur de recherche Virtual Earth, les vues en plongée nous permettent, dans la majeure partie des cas, de vérifier nos hypothèses.

### 3.8.2. Élaboration des critères discriminants

Une fois le recensement de toutes les zones industrielles fait, l'étape suivante consiste à élaborer une série de critères discriminants qui permettront d'éliminer de facto certaines zones industrielles qui ne correspondraient pas à la définition des zones industrielles en mutation que nous avons déterminée. Ainsi, si une des zones recensées possède l'une ou

---

<sup>7</sup> La liste complète des zones ainsi que la carte les représentant géographiquement se trouvent en annexe (voir annexe)



l'autre des caractéristiques suivantes correspondant aux critères discriminants, elle sera automatiquement exclue de notre étude.

#### 3.8.2.1 Zones portuaires ou aéroportuaires

La zone est située à l'intérieur d'une zone industrielle liée à des activités portuaires ou aéroportuaires. Les zones portuaires et aéroportuaires ont la particularité d'être très actives et ne subissent pas de la même façon les impacts de la désindustrialisation. Étant des lieux de rupture de charge, une série d'activités de différentes natures gravite autour de ces zones et en fait des lieux d'emplois et de production relativement dynamiques. En expliquant que les industries s'adaptent aux nouvelles lois de la production, Isabelle Maret mentionne ceci :

Elles s'expatrient vers des sites plus spacieux et plus fonctionnels à l'extérieur de la ville, notamment près des échangeurs autoroutiers ou des **aéroports**.

(Maret, 2003, p.17)

#### 3.8.2.2 Plan de redéveloppement

La zone fait déjà l'objet d'un plan de redéveloppement. En effet, si un tel plan est déjà prévu pour une zone ou une bonne partie de celle-ci, il serait peu utile d'en évaluer son potentiel de redéveloppement puisque nos conclusions risqueraient de n'avoir aucun impact.

#### 3.8.2.3 Intensité des activités

La totalité de la zone est occupée par des industries qui fonctionnent toujours. Pour être considéré *en mutation*, un signe de transformation doit être actuellement perceptible. Par exemple, on doit y déceler soit des terrains ou des bâtiments vacants. Les zones complètement occupées par des bâtiments encore utilisés par des activités industrielles sont donc exclues.



### 3.8.2.4 Dimensions

La zone industrielle est de trop petite taille. Ces zones ont aussi été exclues puisqu'il n'est pas possible de planifier un véritable projet de requalification urbaine sur des sites de trop petite envergure. Nous avons déterminé la superficie minimale à 5 ha (50 000 m<sup>2</sup>), mais aucun des sites retenus ne s'approchait de cette limite, le plus petit possédant une superficie de 16 ha.

### 3.8.3 Liste des zones d'étude

Tableau 2.1 : Liste des zones retenues pour l'étude

<b>Zones industrielles en mutation</b>	<b>Superficie totale (ha)</b>
<b>Zone 1 Cour de triage Hochelaga</b>	<b>43,89</b>
<b>Zone 2 Métro Préfontaine</b>	<b>16,00</b>
<b>Zone 3 Iberville – St-Joseph</b>	<b>31,31</b>
<b>Zone 4 Incinérateur</b>	<b>18,48</b>
<b>Zone 5 Viaduc Van Horne</b>	<b>31,25</b>
<b>Zone 6 Métro Namur</b>	<b>22,96</b>
<b>Zone 7 Lachine</b>	<b>81,94</b>

Carte 2.2 : Zones industrielles en mutation à l'étude



Source : photo satellite tirée du logiciel Google Earth.



## CHAPITRE IV

### ÉLABORATION DE LA GRILLE D'ANALYSE DES ZONES : SÉLECTION ET JUSTIFICATION DES CRITÈRES D'ANALYSE

Revenons à l'objectif de base du travail qui est d'évaluer le potentiel des ZIM dans une perspective de requalification orientée autour des transports en commun. Cet objectif nécessite une première étape de caractérisation afin de dresser un portrait qui nous permette de comparer les zones entre elles et d'en faire ressortir des constats généraux. Cette caractérisation passe par la sélection d'une série de critères d'évaluation qui permettent d'analyser le potentiel d'une zone pour y réaliser un projet de requalification orientée autour des transports en commun. Ces critères doivent être judicieusement sélectionnés et demeurer constants d'une zone à l'autre afin que celles-ci puissent être comparées les unes aux autres.

Nous avons identifié trois grandes catégories de critères d'évaluation. La première fait référence aux caractéristiques inhérentes du site. Ces éléments d'analyse se réfèrent à tout projet de redéveloppement en milieu urbain et pas seulement à ceux qui s'articulent autour des transports en commun. En d'autres termes, cette série de critères permet de caractériser formellement et physiquement la zone en tant que telle à l'intérieur de délimitations précises.

La deuxième catégorie de critères s'inspire fortement des principes et des critères de réussite du TOD et s'applique à l'évaluation de l'environnement immédiat de la zone. Il s'agit en fait de caractériser celui-ci afin de déterminer s'il correspond à ce que devrait être un milieu articulé autour des transports en commun. Cette catégorie de critères ne peut évidemment pas être appliquée à la zone en tant que telle puisque celle-ci, par définition, est un milieu industriel en mutation ne correspondant pas nécessairement

aux principes de densité, de diversité et du design avancés par le TOD. Ainsi, la présence d'un milieu environnant respectant ces principes nous informera sur le potentiel de développement de la zone.

La troisième catégorie de critères visera à évaluer la dimension des transports dans son ensemble. Ces critères auront comme objectif de faire le portrait des infrastructures de transport existantes, surtout celles de transport en commun, mais aussi d'évaluer les possibilités de développement de nouvelles infrastructures.

#### **4.1 Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

La première série de critères est purement descriptive et nous aide à nous faire un portrait de la zone en tant que telle. Ces critères se réfèrent à tout projet de redéveloppement en milieu urbain et pas seulement ceux qui s'articulent autour des transports en commun. Néanmoins, les critères de cette catégorie sont essentiels à la réalisation d'un portrait complet nous informant sur le potentiel global de reconversion.

Nous avons spécifiquement choisi de traiter des zones industrielles en mutation dans notre recherche pour les raisons mentionnées plus tôt dans le travail. Nous avons défini au sens large ce qu'était une zone industrielle en mutation et en quoi sa requalification orientée autour des transports en commun était bénéfique. Toutefois, toutes ces zones ne sont pas identiques, bien au contraire. Elles se distinguent par de nombreuses caractéristiques qui influencent leur potentiel de reconversion positivement ou négativement. Voici les critères que nous avons retenus afin d'évaluer leur potentiel :

- 1. Dimensions de la zone
- 2. Nature et type d'industries qui composent la zone
- 3. Niveau d'intensité des activités (pourcentage d'espaces sous-utilisés)
- 4. Présence d'éléments patrimoniaux
- 5. Structuration de l'espace et trame de rue

#### 4.1.1 Dimensions

La taille d'une zone est l'un des éléments qui nous informe sur les possibilités de développement et sur son potentiel de croissance et de rayonnement. Nous jugeons que les plus grandes zones sont plus aptes à accueillir des projets dont le rayonnement est réellement perceptible à l'échelle métropolitaine, capable de générer et d'attirer des déplacements suffisants pour augmenter significativement l'utilisation des transports en commun.

La relation entre la superficie d'une zone et son potentiel de développement n'est toutefois pas absolue. Un plus petit site ne possède pas nécessairement un moins bon potentiel s'il est déjà intégré à l'intérieur d'un quartier possédant des caractéristiques favorables à l'utilisation des transports en commun. À l'inverse, un plus grand terrain n'a pas nécessairement un meilleur potentiel s'il est complètement enclavé ou isolé à l'intérieur d'un plus grand site industriel. Disons seulement que pour toutes autres caractéristiques similaires, une grande zone possédera un plus grand potentiel qu'une plus petite. Cette donnée sera recueillie en calculant les superficies à partir de photos aériennes avec le logiciel Autocad.

#### 4.1.2 Nature et type d'industries

Le second critère d'évaluation de ces zones, et probablement l'un des plus importants, est la nature et le type d'industries qu'on y retrouve. Nous avons déjà expliqué que le terme *zones industrielles en mutation* ne correspondait pas aux sites totalement abandonnés, mais bien à ceux où les activités industrielles sont en transformation et où des signes d'essoufflement sont perceptibles. Ce critère d'analyse fait donc référence aux industries qui sont toujours en fonction à l'heure actuelle.

Toutes les industries ne possèdent pas les mêmes caractéristiques et n'ont pas toutes les mêmes influences sur le milieu. Les entreprises de production manufacturière, les lieux d'entreposage, les cours de triages et les ateliers municipaux sont tous des activités industrielles qui n'occupent pas l'espace de la même façon et ne génèrent pas tous les

mêmes effets sur le quartier environnant. Elles diffèrent également de par leurs facteurs de localisation.

Ainsi, avoir une idée des secteurs industriels qui composent la zone nous permet d'estimer la propension qu'auront celles-ci à délaisser les zones industrielles en mutation pour des sites reflétant davantage les besoins contemporains des industries. C'est ainsi que Mario Polèse, en parlant du secteur manufacturier et du secteur de l'entreposage et de la distribution affirme ceci :

Comparativement à d'autres fonctions, elles utilisent beaucoup d'espace, pour l'usine proprement dite, mais aussi pour le stockage, le stationnement et les mouvements des camions et autres véhicules et équipements nécessaires au transport et à la manutention des marchandises. Le prix élevé du sol au centre les refoule vers des localisations plus éloignées.  
(Polèse, 2005, p.268)

Polèse affirme aussi que ces secteurs d'activité sont plus sensibles aux voies de transport des marchandises et que la congestion routière du centre est pour elles un facteur de répulsion (Polèse, 2005, p.268).

Dans un mémoire portant sur l'impact des industries de la nouvelle économie sur l'organisation spatiale, Charles André Brant identifie les secteurs en déclin à Montréal (Brant, 1999)<sup>8</sup>. Selon lui, les secteurs en déclin responsables des deux tiers des faillites d'entreprises manufacturières à Montréal sont les suivants :

- L'industrie de l'entreposage
- L'industrie de la distribution et du commerce de gros
- L'industrie du meuble
- L'industrie du bois
- l'industrie de l'habillement
- L'industrie de l'imprimerie et de l'édition
- L'industrie métallurgique
- L'industrie alimentaire

---

<sup>8</sup> **Brant C-A.** (1999) « L'impact des industries de la nouvelle économie sur l'organisation urbaine et l'immobilier industriel de bureau. Étude de cas de la région métropolitaine de Montréal » P.9

Ainsi, la présence d'industries faisant partie de l'un ou l'autre de ces secteurs constituera un indice sur la probabilité de départ de ces industries et, conséquemment, sur la pertinence d'y prévoir un redéveloppement par d'autres activités.

Il est à noter que nous étudierons aussi dans cette partie la présence des activités non industrielles. Par exemple, nous regarderons si des logements, des commerces, des bureaux, des services ou des équipements publics sont inclus dans les limites de la zone. Bien que nous ayons essayé de délimiter des zones essentiellement industrielles, certaines activités non industrielles étaient parfois trop intégrées à l'intérieur de la zone industrielle pour en être exclues. Ainsi, dans la mesure où ces activités non industrielles contribuent à une diversité et à une mixité d'activités tel que mentionné dans les principes du TOD, nous jugeons qu'elles doivent être considérées comme une caractéristique avantageuse de la zone. Cette donnée sera recueillie à l'aide du rôle foncier de la ville de Montréal qui nous indique, pour chaque adresse, une description de l'activité qu'on y retrouve.

#### 4.1.3 Niveau d'intensité des activités (Pourcentage d'espaces sous-utilisés, terrains et bâtiments vacants)

Ce critère analyse de façon relativement précise le pourcentage de la zone qui est sous-utilisé. Les terrains considérés comme sous-utilisés ne sont pas seulement des terrains en friche. Il s'agit de la somme des terrains vacants, des bâtiments vacants et de tout autre terrain dont l'utilisation n'est pas maximisée. Il est à noter que les espaces de stationnement sont inclus dans les superficies d'espaces sous-utilisés. En effet, en milieu urbain, les espaces voués au stationnement des véhicules ne sont pas aussi indispensables qu'en milieu périurbain pour la survie des activités. Il existe de nombreuses alternatives qui permettent de diminuer l'espace occupé par le stationnement, comme le stationnement étagé, le stationnement sur rue, l'utilisation des moyens de transport alternatifs, etc.

Un terrain présentant un grand nombre d'espaces sous-utilisés ou carrément vacants est évidemment plus intéressant à court terme parce qu'il comporte moins de contraintes liées à l'implantation de nouvelles activités. Au contraire, un site où toutes les activités



sont encore en fonction sera moins intéressant à court terme puisqu'il nécessiterait de vastes expropriations ou une cohabitation potentiellement conflictuelle des activités.

L'évaluation des zones par ce critère n'est toutefois pas seulement quantitative. Il s'agit également de qualifier ces espaces sous-utilisés. De petits terrains peuvent être plus intéressants que des plus gros dans la mesure où ils sont mieux structurés et facilement réutilisables. Au contraire, un immense terrain, s'il est enclavé ou difficilement accessible, présentera de moins bonnes opportunités.

Il est à noter que nous évaluons cet aspect seulement par sa superficie et par sa qualité en ce qui a trait à la structure urbaine. Il serait également pertinent d'évaluer ces espaces en termes de contamination du sol, mais nous reviendrons plus tard sur les raisons qui nous ont poussés à mettre ce critère de côté. Nous aurons encore une fois recours au logiciel Autocad afin de mesurer les superficies d'espace sous-utilisé.

#### 4.1.4 Éléments patrimoniaux

Le fait de travailler sur des zones urbaines et non des zones en périphérie nous amène à évaluer une autre dimension dans notre caractérisation : le patrimoine industriel. La plupart de ces zones, vu l'époque de leur développement, possèdent une valeur patrimoniale soit en raison de la présence de bâtiments d'intérêt ou tout simplement à titre d'ensemble urbain patrimonial. Lucie Careau remarque la présence, sur certaines friches industrielles, de constructions architecturales remarquables telles que les silos, les hangars ou des bâtiments administratifs (Careau, 1995, p.40). Mais pourquoi accorder une importance particulière au patrimoine industriel? L'AQPI répond ainsi à cette question :

D'abord parce qu'une usine c'est bien davantage qu'un simple bâtiment. L'histoire de milliers de travailleurs se profile derrière les usines et les manufactures. Ensuite, parce que la question de l'intérêt patrimonial d'un bâtiment ne se pose pas uniquement en termes de critères esthétiques. En effet, la sauvegarde d'un bâtiment industriel sert surtout la mémoire collective faisant de ces lieux des témoins privilégiés de notre évolution économique, technique et sociale.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> <http://www.aqi.qc.ca/>

Vu l'intérêt grandissant des citoyens envers le patrimoine industriel, il est essentiel d'évaluer la valeur de chacune de ces zones à ce niveau. En effet, les secteurs patrimoniaux sont très valorisés par certains individus et certaines entreprises.

Or il peut être intéressant, dans le cadre de politiques d'aménagement urbain, de réhabiliter les édifices anciens, non seulement pour leur valeur archéologique, mais aussi parce qu'il est peut-être moins onéreux d'adapter un immeuble préexistant que de démolir pour construire du neuf. C'est cette logique qui a conduit des promoteurs immobiliers à créer des ensembles de bureaux, d'ateliers, d'entrepôts, etc. dans les murs des anciens "châteaux de l'industrie".<sup>10</sup>

Ainsi, nous considérons que la requalification d'une zone industrielle en mutation qui mettrait en valeur ce patrimoine aurait des effets significatifs sur son potentiel de développement. De plus, cet aspect est important dans la réalisation d'un projet de requalification urbaine en ce sens qu'il contribue à donner une identité au secteur, ce qui renforce l'idée de centralité et de milieu de vie.

Pour recenser les sites et les bâtiments possédant un intérêt patrimonial, nous nous baserons principalement sur le document d'évaluation patrimoniale de la ville de Montréal, document connexe au plan d'urbanisme. Nous compléterons cette liste par une analyse personnelle basée sur des observations sur le terrain. L'appréciation de ce patrimoine demeure de nature qualitative et très difficile à quantifier. Le but est donc plutôt de relever s'il y a, oui ou non, présence d'éléments patrimoniaux que de juger de leur qualité.

#### 4.1.5 Structuration de l'espace et trame de rue

Le dernier critère analysé est celui de la structuration de l'espace et de la trame de rue. Avec ce critère, nous étudierons comment s'organise l'espace strictement à l'intérieur des limites de la zone. L'espace est-il structuré par une trame de rue régulière ou est-il, au contraire, composé de quelques méga-îlots de formes irrégulières? Cet espace est-il

---

<sup>10</sup> <http://www.patrimoineindustrielapic.com>

enclavé ou inscrit en continuité avec son milieu environnant ? L'espace est-il facilement malléable ou figé dans une structure plutôt immuable?

En fonction des résultats observés, il existe deux façons d'évaluer les points positifs. On aura tendance à dire qu'une zone pratiquement vierge où n'existent pas de structures établies sera plus malléable et donc plus intéressante pour un projet de redéveloppement. C'est un fait, la préexistence de structures peut limiter les opportunités de développement. Ceci est vrai dans la mesure où ces structures ne s'harmonisent pas avec le développement d'un projet orienté autour des transports en commun. Dans le cas contraire, l'existence d'un milieu déjà structuré devrait être considérée comme une opportunité. Cette analyse se fera à l'aide de l'observation de photos aériennes et d'observations directes sur le terrain.

#### **4.2 Critères reliés au milieu environnant**

Cette série de critères s'inspire fortement des critères préconisés par le TOD. Nous l'avons mentionné plus tôt, la principale différence entre les principes du TOD en milieu urbain et ceux du TOD en milieu périurbain est la préexistence d'un milieu environnant déjà établi. Dans le cadre de notre étude, nous avons défini des zones industrielles en mutation qui sont inscrites à l'intérieur de quartiers qui possèdent une dynamique et une structuration existante. L'arrivée de nouvelles fonctions et la création d'un pôle d'activités orienté autour des transports en commun demandent donc une étude du milieu environnant afin d'en assurer une intégration harmonieuse.

C'est pourquoi la différence élémentaire entre les grandes friches industrielles situées en région et celles qui sont insérées dans le tissu des villes centrales est principalement reliée à l'étroite interaction de ces friches avec le milieu environnant.

(Careau, 1995, p.10)

Cette intégration sera d'autant plus aisée que les caractéristiques du milieu environnant correspondent déjà en partie aux principes du TOD. Pour se remettre en contexte, voici la définition que nous en avons donnée plus tôt :

TODs are **pedestrian-friendly, mixed-used development** focused around rail transit station. They are typically built at higher densities than most suburban development and emphasize public spaces and aesthetically pleasing streetscapes that encourage foot traffic.  
(Boarnet and Crane, 2001, p.114)

Ainsi, la présence d'un milieu environnant dense, diversifié et possédant des caractéristiques de design urbain propices au TOD intensifiera le potentiel de développement de cette zone. Il sera aussi intéressant d'analyser l'existence ou l'absence de barrières physiques ou psychologiques et la nature des liens qui existent entre la zone et les secteurs environnants.

Nous avons défini le milieu environnant comme le territoire étant situé dans un rayon de 500 m des limites d'une zone. Comme les zones possèdent des dimensions variables et des formes irrégulières, la distance de 500 m a été calculée à partir des limites de la zone et non d'un point central difficile à définir. Cette distance est la plus fréquemment utilisée dans la littérature pour décrire le rayon dans lequel les gens sont habituellement enclins à se déplacer à pied pour se rendre à une station de transport en commun.

Typiquement, la zone d'influence d'une station de transport collectif, et donc de l'étendue du territoire TOD, est d'environ 500 m de rayon et peut s'étendre à un kilomètre en particulier lorsque les espaces de marches sont agréables.  
(Joubert et Lewis, 2004).

Nous en resterons néanmoins au rayon de 500 m pour notre analyse. Les cinq critères analysés dans cette section seront donc les suivants :

- 1. Relation de la zone avec son milieu environnant
- 2. Densité du milieu environnant
- 3. Diversité du milieu environnant (mixité des activités)
- 4. Design urbain global du milieu environnant (grille de rue, espaces publics)
- 5. Pôle générateur de développement

#### 4.2.1 Relation de la zone avec son milieu environnant

Ce critère est purement qualitatif. Il nous permet d'analyser le degré d'intégration de la zone avec son milieu environnant. On examinera la présence de barrières physiques ou psychologiques ou la présence de zones tampons qui peuvent créer un effet d'enclavement. Ces barrières ou obstacles peuvent être des éléments géographiques (lignes de relief, cours d'eau, forêt, etc.) ou construits (routes, voies ferrées, grands domaines, etc.) (Panerai, Depaule, Demorgon, 2005). À l'inverse, nous examinerons aussi l'existence de relations claires entre la zone et les secteurs adjacents. C'est principalement en observant le maillage de la trame de rue et la proximité des fonctions résidentielles que nous serons en mesure de qualifier cette intégration.

La façon d'évaluer ce critère sera d'attribuer un plus grand intérêt aux zones dont les secteurs environnants ne sont pas coupés par des barrières. En d'autres mots, l'absence de barrières sera considérée comme une opportunité liée aux avantages que la zone tirera de l'intégration à un milieu déjà bien établi et structuré.

#### 4.2.2 Densité

Ce critère nous permettra d'analyser, encore une fois de façon qualitative, la densité des secteurs environnants à la zone. Ainsi, en étudiant de façon générale, par l'observation sur le terrain et par l'observation à l'aide d'outils comme *Virtual Earth*<sup>11</sup>, nous qualifierons les typologies dominantes d'habitations et le nombre d'étages des bâtiments qui nous donnent des informations précieuses sur la densité d'habitants et de logements dans les différents secteurs. Une étude quantitative du nombre d'habitants aurait pu être réalisée par l'analyse des données de recensement par aire de diffusion, mais nous avons jugé que cette donnée n'était pas nécessaire à la réalisation de cette étape, l'objectif étant simplement d'avoir une idée approximative de la densité. Le choix de traiter un grand nombre de zones nous a aussi contraints à moins de précision. Néanmoins, un éventuel projet de développement de ces zones demanderait une étude de caractérisation du milieu plus approfondie où des données plus précises sur la densité seraient nécessaires.

---

<sup>11</sup> Virtual Earth [www.bing.com/maps/default.aspx](http://www.bing.com/maps/default.aspx)

Ce critère a été jugé nécessaire à l'analyse des zones vu l'importance qui lui est accordée dans la littérature sur le TOD. En effet, si tous les auteurs ne s'entendent pas sur les seuils minimaux de densité nécessaires pour la réalisation d'un TOD, tous s'accordent pour dire que la densité en est une caractéristique essentielle. Les avantages d'un milieu dense sont vastes. Ils vont de la conservation de l'énergie à la réduction de la pollution, à l'amélioration de la mobilité urbaine (Cervero, 1994). Pour Tumlin et Millard, les avantages d'une plus grande densité sont liés à une plus faible utilisation de la voiture, à une plus grande propension des résidents à la marche et à une diminution du nombre de véhicules automobiles par ménages (Tumlin et Millard, 2003). Lewis en rajoute en disant que cette densité doit être comparable à celle que l'on retrouve, par exemple, dans les quartiers centraux montréalais pour qu'il soit véritablement possible d'accroître l'achalandage du transport collectif (Joubert et Lewis, 2004). Cervero est même allé jusqu'à quantifier cet accroissement<sup>12</sup> en affirmant que pour tous autres facteurs constants, une augmentation de dix pour cent (10 %) de la densité de population était reliée à un accroissement de six pour cent (6 %) du nombre de passagers des stations de SLR (Cervero, Ferrell and Murphy, 2002).

Bref, les avantages d'un milieu dense ne font pas de doute. En plus d'accroître l'achalandage des transports en commun, la forte densité encourage la marche, diminue l'étalement urbain et favorise une diversité des activités. Le fait de retrouver des secteurs denses à proximité des zones industrielles en mutation sera donc considéré comme une opportunité.

#### 4.2.3 Diversité des activités urbaines

Un autre des principes fondamentaux du TOD repose sur la diversité des activités urbaines. La première condition nécessaire à la création d'un milieu de vie diversifié est la présence d'une densité suffisamment élevée de population fréquentant le quartier soit parce qu'elle y réside ou pour tout autre motif (Jacobs, 1991 p.155). Nous voyons donc que les critères de densité et de diversité sont intimement liés.

---

<sup>12</sup> Étude menée en 1995 sur 291 stations de 19 villes nord-américaines

La diversité des activités permet principalement trois choses. Premièrement, elle permet de réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements courts (commerces, services, loisirs, etc.). Le fait que les résidents des quartiers périphériques utilisent plus leurs voitures pour les déplacements quotidiens est en grande partie attribuable à la faible diversité des activités situées à distance de marche (500 m). Deuxièmement, cette diversité d'activités dont les heures de fréquentation varient d'une à l'autre permet de justifier et de soutenir une desserte en transport en commun en dehors des heures de pointe et assure une animation constante du quartier, le rendant plus convivial et plus sécuritaire. Troisièmement, la diversité des activités permet de faire de ces quartiers des lieux d'origine autant que de destination des déplacements. « *Mixed and balanced land uses ensure mixed and balanced traffic flows.* » (Cervero and all, 2004)

Le fait de créer des pôles diversifiés attire des déplacements autant qu'il en génère et favorise une desserte en transport en commun bidirectionnelle. Ce dernier argument est particulièrement intéressant dans l'optique de l'amélioration de la mobilité urbaine dans un contexte d'éclatement des patrons de déplacements.

Comme dans le cas de la densité, il est ardu de *mesurer précisément* la diversité des activités. Encore une fois, c'est d'une manière qualitative que nous décrirons les activités présentes dans le milieu environnant. Pour ce faire, nous allons diviser ce dernier en différents sous-secteurs que nous analyserons indépendamment les uns des autres. Pour chacun, nous relèverons systématiquement toutes les activités ou groupes d'activités non résidentielles. Pour cette dernière activité, nous estimerons le pourcentage de la superficie occupé pour chacun des sous-secteurs. Les activités relevées seront classées selon quatre principales catégories; commerciale, institutionnelle/service public, bureau, industrielle.

Le but est donc de faire ressortir la présence d'une forte mixité de fonctions pour différents secteurs. Plus le nombre d'activités non résidentielles sera élevé et distribué dans différentes catégories, plus le milieu environnant correspondra à ce principe du TOD. Une forte diversité du milieu environnant contribuera ainsi à rehausser le potentiel de développement d'un projet de requalification orienté autour des transports en commun. L'identification des activités non résidentielles se fera à l'aide de l'outil *Virtual Earth* qui nous donne accès à des vues en plongée de toute la ville de Montréal. Les bâtiments non résidentiels sont donc identifiables par différents éléments comme la différence de leur

volumétrie, de leur gabarit, de leur implantation ou encore par la présence d'affichage. Dans les cas plus ambigus, l'activité précise de certains bâtiments recensés a été déterminée par les données du rôle foncier de la ville de Montréal.

Notons finalement qu'il serait intéressant dans une étude plus approfondie d'analyser un autre aspect de la diversité soit la diversité des typologies de bâtiment et l'âge de ceux-ci. En effet, un milieu diversifié nécessite une mixité de bâtiments d'âges et de typologies différents pour répondre à des besoins variés. Comme nous l'apprend Jane Jacobs :

[...] Le district doit comporter un mélange d'immeubles qui diffèrent par leur date de construction et leur standing : ce mélange doit inclure une forte proportion d'immeubles anciens pour que l'éventail des loyers soit très ouvert [...]  
(Jacobs, 1991, p.155)

Malheureusement, relever cette donnée n'était pas envisageable dans le cadre de cette étude, mais nous estimions nécessaire de mentionner l'importance de ce critère qui devrait être considéré dans une étude plus approfondie de chacune des zones.

#### 4.2.4 Design urbain global du milieu environnant (grille de rue, espaces publics)

Le design urbain est aussi un critère d'analyse récurrent dans la littérature sur le TOD. Autant les études de recherche que le marché immobilier ont démontré l'importance du design urbain, particulièrement dans les quartiers denses à proximité des stations de transport en commun (Cervero, Ferrell, Murphy, 2002, p.76). Ce critère, nous en convenons, est très large et demeure subjectif dans une certaine mesure. Nous avons tout de même cru essentiel d'intégrer certains des éléments d'analyse du design urbain dans la caractérisation du milieu environnant afin de juger du potentiel de reconversion des zones. Nous avons choisi deux principaux éléments d'analyse, soit la grille de rue et la présence d'espaces publics. Nous aurions très bien pu analyser d'autres critères de design comme la présence d'art urbain, l'aménagement des rues (mobilier urbain, éclairage, plantations, etc.), mais il s'agit d'éléments qui n'ont pas un caractère aussi



permanent et structurant que la grille de rue et les espaces publics. Voilà pourquoi nous ne traiterons que ces deux aspects précis.

#### 4.2.4.1 La grille de rue

La grille de rue a d'abord une influence sur la facilité de desserte par transports en commun. Une grille orthogonale, par exemple, permet une hiérarchisation des artères qui facilite la desserte en transport en commun et répartit aussi le trafic automobile sur plusieurs artères. Comme le montrent les passages suivants d'une recherche de Robert Cervero, les tracés orthogonaux des quartiers traditionnels sont généralement associés à un transfert des déplacements automobile vers les déplacements piétonniers et à vélo et facilite la desserte en transport en commun.

A comparison of two contrasting neighbourhood designs showed that neighbourhoods with rectilinear streets layouts averaged 43 percent fewer vehicle miles traveled.

(Cervero and Gorham, 1995, p.211)

In a study of shopping trips in the San Francisco Bay Area, Handy (1992) found that residents from two areas that most closely resemble neotraditional proposals made two-to-four more walking and bicycle trips per week to retail stores than did those living in nearby areas that were served mainly by automobile-oriented.

(Cervero and Gorham, 1995, p, 212)

[...] pedestrians often have to walk exceedingly long distances because through-paths are cut off by cul-de-sac, and transit vehicles cannot serve cul-de-sac or efficiently filter through neighborhoods with curvilinear layouts or branch roads.

(Cervero and Gorham, 1995, p, 210)

Une trame orthogonale, formée de petits îlots, favorise d'autant plus les diversités des patrons de déplacement et le développement d'une diversité de commerces de proximité. Diminuer la taille des îlots revient à multiplier les possibilités de déplacement et à répartir sur plusieurs artères autant le trafic piétonnier que le trafic automobile. En énumérant les caractéristiques de ce que devrait être un vrai TOD dans un article intitulé « *How to make Transit-Oriented Development work* », Tumlin et Millard affirment ceci :

The average block perimeter is limited to no more than 1,350 feet. This generates a fine-grained network of streets, dispersing traffic and allowing for the creation of quiet and intimate thoroughfares.

(Tumlin and Millard, 2003, p.17)

Jane Jacobs abonde dans le même sens :

De par leur nature, les grands blocs constituent donc des obstacles à la création et au développement de nombreuses petites activités, étroitement spécialisées, dans la mesure où pour vivre, celles-ci doivent pouvoir compter sur une clientèle tirée d'une grande masse de gens de passage.

(Jacobs, 1991 p.187)

Ainsi, nous voyons que tant la forme du tracé que la grandeur des îlots ont un impact sur la création d'un milieu de vie favorisant l'utilisation des transports en commun. Voilà pourquoi nous analyserons de façon générale, à l'aide de photographies aériennes, la trame de rue du milieu environnant de chacune des zones.

#### 4.2.4.2 *Espaces publics*

La présence d'espaces publics est un des éléments qui contribue à rendre un quartier convivial. Il est important de retrouver dans les milieux urbains des espaces verts en nombre suffisant pour pallier à la densité qui peut quelquefois paraître étouffante. Les espaces publics permettent aussi de créer des milieux intéressants pour les familles dans le cas des parcs et de créer des lieux de rencontre dans le cas des places publiques. En fait, un aménagement de qualité du domaine public en général est susceptible de créer un environnement propice à l'utilisation des transports alternatifs. Joubert et Lewis vont jusqu'à affirmer que la convivialité du quartier dépend beaucoup plus des aménagements réalisés autour de la station de transport et dans le quartier que de la disponibilité d'un service de transport collectif de masse (Joubert et Lewis, 2004, p.9)

Dans le cadre de notre étude, nous nous attarderons spécifiquement à relever les parcs et places publiques. Nous en ferons un recensement pour chacune des zones et tenterons de souligner ceux qui sont susceptibles de générer une plus-value pour le développement de la zone soit par leur proximité ou par leur taille. Ces données seront recueillies par des observations sur le terrain et l'analyse de photographies aériennes.

#### 4.2.5 Pôles générateurs de déplacements

Depuis le début de ce chapitre, nous avons strictement considéré les éléments qui se trouvaient à une distance de 500 m ou moins des limites de la zone. Toutefois, il existe certains équipements majeurs ou des pôles secondaires situés au-delà de cette limite qui sont susceptibles de polariser des déplacements. Dans un rayon approximatif d'un kilomètre, nous noterons la présence de quelques pôles d'activité qui sont susceptibles d'influencer positivement la requalification de la zone.

Il s'agit de pôles commerciaux (centres commerciaux, artères commerciales d'envergure), récréatifs (centres sportifs, stades, parcs avec équipements), touristiques (parcs de plaisance, musées, parc d'attractions, marinas), institutionnels (églises, universités, cégeps, hôpitaux), ou d'emplois (secteurs industriels, concentrations de bureaux) composés d'un ou de plusieurs bâtiments qui sont susceptibles d'attirer des déplacements venant de l'extérieur du quartier immédiat.

La présence de plusieurs de ces équipements à une distance relativement restreinte des limites de la zone est positive pour le développement de la zone dans la mesure où elle contribue au dynamisme du quartier et à la création d'un pôle d'envergure métropolitaine.

#### 4.3 Critères relatifs à la desserte en transport actuelle et potentielle

Finalement, la dernière série de critères d'analyse des zones a trait à la desserte en transport, principalement celle en transport en commun. L'objectif de la recherche étant de déterminer le potentiel de développement de ces zones en tant que pôle orienté autour des transports en commun, il est primordial d'accorder une attention particulière à cet aspect. Nous dresserons donc un portrait du transport en commun en faisant l'inventaire de ce que l'on retrouve à l'intérieur de la zone et à une distance de 500 m de celle-ci. Nous analyserons ensuite comment le site se positionne dans le réseau métropolitain actuel de transport en commun. Notons que nous porterons aussi un regard sur le positionnement du site à l'intérieur du réseau routier afin de juger de son accessibilité en général. Ensuite, nous identifierons, s'il y a lieu, les projets de transport en commun

inscrits aux documents de planification de la ville de Montréal, susceptibles d'influencer positivement le développement de la zone. Finalement, nous relèverons la présence d'opportunités de développement des transports en commun liés à la présence d'emprises ou d'infrastructures existantes. Ainsi, les quatre critères analysés dans ce chapitre sont les suivants :

- 1. Portrait du réseau routier
- 2. Portrait du réseau de transport en commun
- 3. Positionnement sur le réseau de transport en commun
- 4. Opportunités de développement du transport en commun

#### 4.3.1 Portrait du réseau routier

Nous analyserons premièrement la position de la zone dans le réseau routier métropolitain. Bien que ce critère n'ait pas de lien avec la desserte en transport en commun, il nous renseigne sur l'accessibilité de la zone de façon générale. Ainsi, à travers l'analyse de cartes routières, nous décrirons quelles sont les principales artères encadrant et traversant la zone. Nous regarderons aussi globalement à quoi ces artères sont rattachées. En d'autres termes, il s'agit de vérifier si le site est bien connecté avec d'autres pôles et si à l'inverse, il est facile d'y accéder.

#### 4.3.2 Portrait du réseau de transport en commun

Par ce critère d'analyse, nous présenterons les principales infrastructures de transport en commun desservant la zone et son milieu environnant. Nous nous intéresserons principalement à la présence d'infrastructures lourdes de transport comme les lignes et les stations de métro et de trains de banlieue. Nous nous concentrerons seulement sur ces deux modes puisque ce sont les deux seuls modes de transport lourd en site propre actuellement en service à Montréal. Notons que le métro sera jugé comme un atout plus important que le train de banlieue pour les raisons clairement expliquées par le passage suivant tiré d'une étude de Joubert et Lewis.

Généralement, les quartiers TOD sont aménagés autour des transports collectifs sur rail. Le train de banlieue est une infrastructure sur rail, mais dont la capacité ou l'achalandage sont relativement faibles, comparativement au métro, au tramway ou même à l'autobus, en partie à cause de la faible fréquence des trains. L'achalandage du train de banlieue est loin d'être aussi élevé que pour le métro. L'impact sur le territoire est donc moins significatif que pour le métro. Il le sera d'autant moins que les trains de banlieue ne forment pas un véritable réseau, mais sont constitués de lignes distinctes qui ne se rejoignent pas facilement. (Joubert et Lewis, 2004, p.27)

C'est entre autres parce que les lignes d'autobus ont un caractère beaucoup moins permanent et sont plus malléables que nous avons choisi de nous attarder seulement aux transports collectifs sur rail. La présence des lignes d'autobus sera mentionnée plutôt à titre indicatif puisque leur nombre peut tout de même nous donner un indice intéressant de la desserte en transport en commun générale de la zone. Il sera aussi intéressant de relever la présence de voie réservée pour autobus ce qui, à tout le moins, indique déjà une priorité accordée au transport en commun et une volonté de réduire le trafic automobile.

Il est à noter que, tout comme pour l'analyse du milieu environnant, le recensement se fera à l'intérieur d'un rayon de 500 m des limites de la zone. Cela correspond, comme nous l'avons mentionné plus tôt, à la distance maximale moyenne que les utilisateurs du transport en commun sont prêts à marcher pour se rendre à une station. Ainsi, nous décrirons dans un premier temps combien de ces stations sont présentes, autant pour le métro que pour le train de banlieue et à quelle distance se trouvent les stations de la limite de la zone. Si l'une d'elles se retrouve à l'intérieur de la zone, nous inscrirons une distance nulle.

#### 4.3.3 Positionnement sur le réseau de transport en commun

Au-delà du portrait de la desserte actuelle de transport en commun, l'évaluation du potentiel de la zone nécessite de prendre en compte le positionnement de celle-ci dans le réseau métropolitain de transport en commun. En d'autres termes, à quoi cette zone est-elle reliée? Qu'est-ce que les infrastructures en place permettent de rejoindre? L'offre de transport en commun est-elle pluridirectionnelle? Ce critère sert tout simplement à situer

la zone à une échelle macro et vérifier à quoi elle est reliée par les transports en commun existants.

Nous avons mentionné précédemment l'importance de mettre en réseau plusieurs pôles TOD pour que les effets sur les déplacements à l'échelle métropolitaine soient maximisés. En citant Calthorpe, Cervero spécifie l'importance de cette mise en réseau.

Rather than stand-alone nodes, however, Calthorpe viewed TODs as a constellation of co-dependant centers inter-linked throughout a region by high-capacity fixed-guideway transit services.  
(Cervero, Ferrell et Murphy, 2002 P. 75)

En parlant du rôle que devraient avoir les agences de transport, Belzer et Autler abondent dans le même sens :

Plan for TOD at the system-wide scale, assessing opportunities at each station site and thinking regionally about the interplay between land uses around each station and the way they can affect system-wide ridership.  
(Belzer and Autler, 2002 P. 32)

Bref, le potentiel de développement d'une zone sera d'autant plus intéressant que notre analyse nous révélera que celle-ci est connectée à une multitude d'autres pôles d'activités.

#### 4.3.4 Potentiel de développement du transport en commun

Finale­ment, nous estimerons quelles sont les possibilités de développement de transport en commun de chacune des zones. Dans un premier temps, nous recenserons les différents projets inscrits au plan de transport de Montréal, mais aussi ceux inscrits à l'intérieur d'autres documents de planification.

Dans un deuxième temps, nous vérifierons l'existence d'emprises ou d'infrastructures susceptibles d'accueillir un mode de transport en commun dans une perspective de long terme. Nous regarderons précisément s'il existe des emprises ferroviaires sous-utilisées ou abandonnées qui pourraient servir à une ligne de transport en commun en site propre. Le but ici n'est pas d'évaluer la faisabilité ou la pertinence de développer ces emprises,

mais plutôt de les prendre en considération comme étant éventuellement utilisables à cette fin.

Nous relèverons aussi la présence d'une ligne de transport en commun, même si aucune station n'est aménagée à l'intérieur de la zone d'étude ou de son milieu environnant. Le simple fait que la ligne traverse la zone à l'étude représente un potentiel de développement lié à l'éventuel ajout d'une station ou au déplacement d'une existante.

Ainsi, une zone ne bénéficiant pas d'une desserte de transport en commun particulièrement intéressante pourra tout de même être considérée comme ayant un potentiel de développement élevé à ce niveau si des projets y sont actuellement en cours ou s'il existe des opportunités d'y intégrer de futurs modes de transport.

#### **4.4 Critères à considérer**

En conclusion, nous aimerions mentionner une série de critères qui auraient facilement pu faire partie intégrante de notre étude, mais qui ont dû être écartés pour des considérations méthodologiques ou pour la difficulté d'accès aux données. Nous pensons néanmoins que ces critères devraient être inclus dans une future analyse de chacune des zones précédant la réalisation d'un projet de requalification. Voici quelques-uns de ces critères :

##### **4.4.1 La contamination du sol**

Notre étude portant sur des zones industrielles, il serait très intéressant de connaître leur niveau de contamination des sols. Nous considérons par contre que ce critère est neutre en ce sens que l'information qu'il nous aurait apportée sur la contamination de la zone n'aurait pas eu d'effet sur le potentiel de développement. Il existe effectivement deux façons de voir la contamination d'un site. Du point de vue du promoteur immobilier par exemple, la contamination représente une contrainte de par les coûts et les délais de construction supplémentaires qu'elle engendre. Pour le citoyen et l'administration publique, l'intérêt de développer un site sera d'autant plus grand que le niveau de

contamination sera élevé dans la mesure où la décontamination sera vue comme une amélioration de l'environnement et de la qualité de vie urbaine. Avec un tel raisonnement, les sites les plus contaminés seraient les plus intéressants à requalifier puisque ce sont ceux pour lesquels il est le plus urgent d'intervenir. Ainsi, puisque les informations recueillies ne nous auraient pas informés directement sur le potentiel d'une zone, nous avons préféré le laisser de côté.

#### 4.4.2 Le marché immobilier

L'état du marché immobilier est un autre critère d'évaluation pertinent à évaluer. Plusieurs projets n'ont pas donné les résultats escomptés entre autres en raison de la mauvaise santé du marché immobilier. Toutefois, nous avons écarté ce critère parce qu'il demande des connaissances économiques et des bases de données auxquelles nous n'avons pas accès, mais aussi parce que cette donnée pouvait être trompeuse dans la mesure où la faiblesse du marché immobilier peut-être directement lié à la présence de la zone industrielle en mutation.

#### 4.4.3 Portrait socio-économique

Nous avons choisi d'étudier le critère de diversité seulement à partir des activités urbaines, mais pas en termes de caractéristiques de la population. Les données socio-économiques des résidents d'un quartier peuvent en effet s'avérer très précieuses dans l'évaluation du potentiel de reconversion d'une zone, ne serait-ce que par les informations qu'elles nous fournissent sur la diversité et le nombre potentiel d'utilisateurs du transport en commun. Toutefois, considérant la taille de l'échantillon de zone que nous avons retenu, nous avons jugé qu'il ne serait pas envisageable de collecter ces données à l'intérieur de cette étude.



#### 4.4.4 Gouvernance et acteurs

Il aurait aussi été intéressant de connaître les intérêts de différents acteurs face à la requalification de chacune des zones. La planification urbaine contemporaine ne peut plus faire fi de l'opinion citoyenne dans les projets qu'elle entreprend. Les différents acteurs locaux ont des visions et des enjeux différents à défendre qui peuvent nuire ou encourager le genre de requalification proposée dans notre travail.

De plus, il serait intéressant de tenir compte des intérêts des instances municipales en regard de ces sites. La municipalité est le principal acteur impliqué dans la planification urbaine et connaître ses objectifs pour ces zones ainsi que la réglementation affectée à chacune d'elles serait un élément essentiel à prendre en compte dans une analyse plus précise.

Bref, nous ne prétendons aucunement présenter une grille de critère exhaustive. Bien au contraire, nous avons volontairement mis de côté des critères que nous jugeons essentiels à l'évaluation du potentiel de requalification. Toutefois, nous avons choisi de garder les critères les plus pertinents dont la collecte de données était possible dans le cadre de cette étude où l'accent était mis sur la taille de l'échantillonnage plutôt que sur l'exhaustivité des éléments d'analyse.

Tableau 2.2 : Grille de critères d'évaluation des zones

Critères	Objectifs	Outil/Méthodologie
<b>Chapitre 7.1 : Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone</b>		
1. Dimensions	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer les possibilités de développement et d'expansion d'un futur projet</li> <li>-Déterminer le potentiel de rayonnement d'un futur projet de requalification orienté autour des transports en commun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Calcul des superficies des zones sur des photos aériennes avec le logiciel <i>Autocad</i>.</li> </ul>
2. Nature et type d'industries	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer si les activités industrielles en place font partie des secteurs en déclin à Montréal</li> <li>-Mesurer approximativement la probabilité de voir disparaître ces industries à court ou moyen terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recensement exhaustif des activités et de leur nature à l'intérieur des limites de la zone en utilisant les données du rôle foncier de la ville de Montréal et en effectuant des recherches sur internet.</li> </ul>
3. Niveau d'intensité des activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer à quel niveau la zone subit les effets de la désindustrialisation</li> <li>-Déterminer la quantité de terrain réutilisable à court terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recensement exhaustif des terrains sous-utilisés (terrains vacants, en friche, bâtiments vacants ou terrains de stationnement)</li> </ul>
4. Éléments patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer si la zone possède une valeur patrimoniale susceptible de hausser son attrait et son potentiel de développement</li> <li>-Déterminer la présence de bâtiments possédant un intérêt en vue d'une requalification</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Identification des secteurs et des bâtiments patrimoniaux d'intérêts à l'aide premièrement du document d'évaluation du patrimoine de la ville de Montréal et deuxièmement par l'observation sur le terrain.</li> </ul>
5. Structuration de l'espace et trame de rue	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer le niveau de contrainte lié à la préexistence d'une structure déjà établie ou au contraire relever les avantages d'une structuration propice au développement des transports en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Analyse de la structure urbaine, de la trame de rue et de la forme des îlots par l'observation des photographies aériennes.</li> </ul>

Critères	Objectifs	Outil/Méthodologie
<b>Chapitre 7.2 : Critères reliés au milieu environnant de la zone</b>		
1. Relation de la zone avec son milieu environnant	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer le degré d'intégration de la zone industrielle à son milieu environnant.</li> <li>-Faire ressortir la présence de barrières physiques ou psychologiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Analyse de l'interaction qui existe entre la zone et son milieu environnant aux limites de celle-ci par l'observation de cartes et de photographies aériennes.</li> <li>-Observations sur le terrain</li> </ul>
2. Densité	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer si le quartier environnant possède une densité correspondant aux principes du TOD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Analyse des typologies d'habitations et du nombre d'étages des bâtiments du milieu environnant à l'aide d'observations sur le terrain et des vues en plongées du logiciel <i>Virtual Earth</i>.</li> </ul>
3. Diversité des activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer si le milieu environnant possède une diversité d'activités correspondant aux principes du TOD.</li> <li>-Qualifier cette diversité par une classification par secteurs d'activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recensement des activités présentes par l'observation sur le terrain et des vues en plongées du logiciel <i>Virtual Earth</i>.</li> <li>-Utilisation des données du rôle foncier</li> </ul>
4. Design urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer si certaines des caractéristiques du design urbain (grille de rue et espaces publics) correspondent aux principes du TOD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Analyse de la grille de rue à l'aide de cartes et de photos aériennes.</li> <li>-Recensement des espaces publics (parcs et places publiques) à l'aide de cartes, de photos aériennes et d'observations sur le terrain</li> </ul>
5. Pôles générateurs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer la présence de pôles générateurs de déplacement et les classer par grands secteurs d'activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recensement des pôles d'emplois à l'aide d'observation de cartes, cartes thématiques et photos aériennes.</li> </ul>

Critères	Objectifs	Outil/Méthodologie
<b>Chapitre 7.3 : Critères relatifs à la desserte en transport actuel et potentiel</b>		
1. Portrait du réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Déterminer de façon générale l'accessibilité à la zone</li> <li>-Connaitre les connexions qui existent entre la zone et les autres pôles de la ville.</li> </ul>	-Analyse de cartes du réseau routier
2. Portrait du réseau de transport en commun	-Déterminer l'ensemble des éléments de transport en commun qui sont susceptibles de pouvoir contribuer à la création d'un pôle d'activités orienté autour des transports en commun	-Analyse de cartes du transport en commun
3. Positionnement sur le réseau de transport en commun	-Déterminer la position de la zone à l'intérieur du réseau métropolitain de transport en commun dans le but de connaître à quoi elle est reliée et si elle bénéficie d'une desserte multidirectionnelle.	-Analyse de cartes de transport en commun
4. Opportunités de développement du transport en commun	-Déterminer s'il existe des opportunités de développement du transport en commun premièrement parce qu'elles sont prévues à l'intérieur de documents de planification ou par la présence d'infrastructures ou d'emprises sous-utilisées ou abandonnées.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Identification des projets de transport en commun prévus aux différents documents de planification de la ville de Montréal</li> <li>-Recensement des différentes emprises et infrastructures sous-utilisées par l'observation sur le terrain et l'analyse de photos aériennes.</li> </ul>



TROISIÈME PARTIE

**CARACTÉRISATION DES ZONES**



## CHAPITRE V

### ANALYSE MULTICRITÈRES DES ZONES INDUSTRIELLES EN MUTATION RECENSÉES ET ÉVALUATION DES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT

Ce chapitre sera consacré à la présentation des sept zones recensées. Pour chacune des zones nous procéderons de la même manière. La première partie de chaque étude de cas sera réservée à une présentation factuelle de toutes les données correspondant aux critères de la grille d'analyse. Une deuxième partie sera ensuite dédiée à une analyse des données obtenues afin d'y montrer le potentiel de développement.

L'ordre de présentation des zones est le suivant :

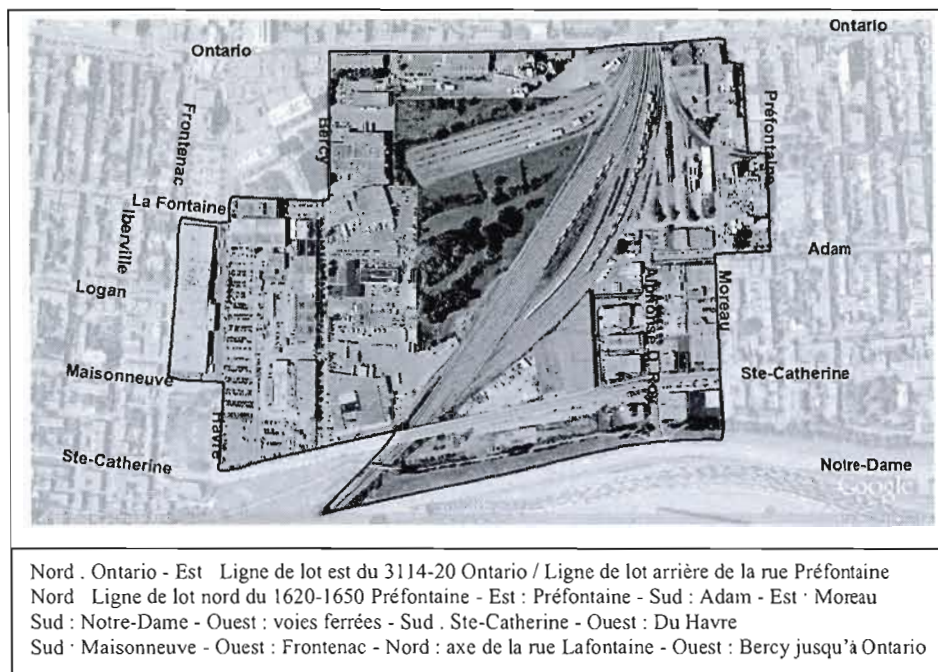
- 1-Zone de la cour de triage Hochelaga
- 2-Zone du métro Préfontaine
- 3-Zone Iberville – St-Joseph
- 4-Zone de l'incinérateur
- 5-Zone du viaduc Van Horne
- 6-Zone du métro Namur
- 7-Zone Lachin





### 5.1 Zone de la cour de triage Hochelaga

Carte 3.1.1 : Délimitation de la zone



#### Données Statistiques

Tableau 3.1.1 Données sur les superficies

Superficie de la zone (ha)	43,89	Superficie totale vacante (ha)	11,23
Superficie de terrains vacants (ha)	10,80	Pourcentage total d'espace vacant (%)	25,6
Superficie des bâtiments vacants (ha)	0,43		

Tableau 3.1.2 Données sur les activités

Superficie de terrain occupée par secteur d'activité industriel (ha)				Autres activités (nbr. de bâtiments)	
Chemin de fer (2) <sup>13</sup>	14,04	Fabr. de meubles (1)	0,57	Logement	86
Alimentation (9)	8,10	Impression (1)	0,26	Commerce	0
Ateliers/garages (2)	7,57	Courrier (1)	0,18	Institution / service public	0
Ateliers municipaux (1)	1,51	Friche (2)	1,31	Bureaux	4
Mécanique automobile (3)	1,50	Non déterminé (2)	0,57		
Fabr. de pièces usinées (2)	0,80	<b>Total</b>	<b>36,41</b>		

<sup>13</sup> Le chiffre entre parenthèses désigne le nombre de propriétés foncières différentes pour chaque secteur d'activité

Carte 3.1.2 : Éléments marquants de la zone



## 1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone

### Nature et type d'industries

#### *Activités industrielles*

On compte un total de 26 industries différentes dans la zone de la cour de triage Hochelaga. Les activités directement liées au triage, (1)<sup>14</sup> situé au centre de la zone, occupent plus de la moitié de la superficie de la zone (Photo 3.1.1). Une série d'industries gravitent autour de celui-ci. Ces industries sont de différentes natures, mais on retrouve

une importante concentration d'entrepôts frigorifiques et autres entreprises liées à l'alimentation principalement situées sur les rues Bercy, Ontario et Moreau. Outre cette concentration d'industries, nous retrouvons aussi quelques industries liées à l'automobile et des manufactures diverses dans le secteur des rues Adam et Alphonse-D.Roy.



Photo 3.1.1 : Cour de triage Hochelaga. Photo prise à partir du viaduc de la rue Ste-Catherine.  
Source : Thomas Bissuel-Roy

#### *Autres activités*

Outre les industries, on dénombre un total de 86 logements à l'intérieur des limites de la zone. Ces logements ont été inclus parce qu'ils sont fortement imbriqués dans cette dernière et les exclure aurait demandé un découpage du territoire qui ne nous paraissait pas logique. Notons de surcroît que certains de ces logements sont récents et ont été construits sur des terrains anciennement en friche (2). Nous ne retrouvons aucun commerce ni de proximité ni de grande surface à l'intérieur des délimitations, mais on compte quatre immeubles à bureaux.

<sup>14</sup> Le chiffre entre parenthèses dans le texte correspond au numéro d'identification sur la carte 3.1.2 située au début de la section.



### Niveau d'intensité des activités

De façon générale, les activités qu'on retrouve sur le site sont toujours en fonction. Toutefois, parmi les bâtiments inclus dans la zone, on en compte deux qui montrent des signes d'inoccupation (3) en plus des 24,6% de terrains sous-utilisés. Aussi, l'industrie de l'alimentation, qui domine cette zone au chapitre du nombre d'entreprises, est un secteur d'activité industrielle en déclin dans le centre de Montréal.

### Éléments patrimoniaux<sup>15</sup>

Un seul bâtiment de cette zone est identifié au document d'évaluation du patrimoine de la ville de Montréal. Il s'agit du Bureau du fret situé au 1770 rue Moreau (4). Il y est classé comme immeuble avec valeur patrimoniale intéressante. Ce n'est pas tant la qualité architecturale qui donne sa valeur à ce bâtiment plutôt que la période de grand déploiement industriel de Montréal à laquelle il fait référence et le rôle vital que jouaient les chemins de fer dans l'économie de la distribution. (Photo 3.1.2).



Photo 3.1.2 : Bureau du fret du CPR dont la construction remonte à 1890

Source : Thomas Bissuel-Roy



Photo 3.1.3 : Usine occupée par la compagnie Sanimax située au 2820 rue Ontario.

Source : Thomas Bissuel-Roy

Mis à part ce bâtiment, nous pensons qu'il serait intéressant de retenir la valeur patrimoniale de l'ancienne usine de la *Cie de Bœuf de l'Ouest* sur Ontario (5) en raison de la présence des silos et de la singularité du paysage que cet élément provoque. (Photo

<sup>15</sup> L'identification des éléments patrimoniaux se base principalement sur le document d'évaluation du patrimoine de la ville de Montréal, document connexe au plan d'urbanisme.

3.1.3). La voie ferrée elle-même possède aussi une valeur intéressante puisque ce fut la première à s'implanter dans le quartier Hochelaga.

Inaugurée en 1876 par la QMO&O (Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway) et rachetée en 1882 par le CPR (Canadian Pacific Railway), sa cour de triage fut en service jusqu'en 1951 où elle fut déménagée dans l'ouest de Montréal à Côte St-Luc.<sup>16</sup>

#### Structuration de l'espace et trame de rue

Cette zone est composée principalement du vaste îlot de la cour de triage. Mis à part dans le petit secteur situé au sud-est de la zone et le long de la bande située à l'ouest, aucune rue ne traverse la zone, la rendant très peu perméable comparativement au tissu urbain environnant. Toutefois, les voies qui ceinturent cet îlot correspondent au prolongement de la trame orthogonale des quartiers avoisinants, ce qui en fait une zone relativement bien circonscrite, un peu à l'instar d'un grand parc urbain.

La diagonale qu'empruntent les voies ferrées de la cour de triage crée de vastes espaces résiduels difficiles à aménager vu l'absence de rues et la présence d'un front bâti le long de cet îlot. De plus, le passage de la voie ferrée au-dessus de la rue Ontario renforce la barrière physique de part et d'autre de celle-ci.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

Le site est directement intégré au tissu urbain sauf sur son côté sud. Sur ce côté, la zone fait face à la rue Notre-Dame qui, à cet endroit, représente une barrière importante. De l'autre côté de la rue Notre-Dame, les terrains du port de Montréal renforcent la barrière. Par contre, vers l'ouest, l'est et le nord, la zone est directement intégrée au tissu urbain puisque ce sont des quartiers résidentiels qui y font face.

<sup>16</sup> [http://www.milieuxdefavorises.org/hm/serie\\_A/31.html](http://www.milieuxdefavorises.org/hm/serie_A/31.html)



Densité

Les secteurs situés à l'est, au nord-est et au nord de la zone sont similaires en termes de densité du cadre bâti. On y retrouve majoritairement des habitations de type «plex» de deux à trois étages comptant généralement de trois à cinq unités de logement et quelques immeubles de type «walk-up» de plus de cinq logements. Le cadre bâti est continu et on n'y trouve que très peu de terrains vacants et d'espaces de stationnement ce qui en fait des secteurs très denses. La densité est encore plus élevée dans le secteur situé à l'ouest de la zone où l'on retrouve quelques tours de bureaux et d'habitation.

Diversité des activités

Secteur est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Ontario
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Ste-Catherine
Centre commercial	Ontario (Aylwin)
Hôtel	Ste-Catherine (Préfontaine)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Caserne de pompier	Ste-Catherine (Darling)
École primaire	Adam (Darling)
Bibliothèque	Davidson (Ontario)
Église	Ontario (Dézéry)
Centre communautaire	St-Germain (Ontario)
Piscine municipale	Davidson (Ontario)

Secteur nord-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 75%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Ontario
Garage	Rouen (Darling)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
École primaire	Darling (Hochelaga)
Aréna	Rouen (Dézéry)
<b>Industriel</b>	
Zone industrielle en mutation	Voir zone 2 (Métro Préfontaine)
Industrie (n/d)	Rouen (Préfontaine)



## Secteur nord :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Ontario
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Rouen
Salle de spectacle-réception (Bain Mathieu)	Ontario (Florian)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
École primaire	Rouen (Hogan)
Maison pour personnes en difficulté	Rouen (Hogan)
<b>Industriel</b>	
Secteur industriel en mutation	Le long de la voie ferrée (Hochelaga-Ontario)

## Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 85%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Ontario
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Rouen
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Centre de la petite enfance	Fullum (Ontario)
Église	Fullum (Larivière)
<b>Bureaux</b>	
Immeuble à bureaux	Fullum (Ontario)
<b>Industriel</b>	
Industrie de tabac	Ontario (Dufresne)

## Secteur ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 70 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Ontario
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Ste-Catherine
Centre d'achat	Ontario (Havre)
Théâtre	Fullum (Coupal)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
École primaire	Ontario (Fullum)
École primaire	Fullum (Logan)
Maison de la culture	Havre (Ontario)
Couvent	Fullum (Ste-Catherine)
Église	Ste-Catherine (Fullum)
<b>Bureaux</b>	
Immeuble à bureaux Sureté du Québec	Fullum (Coupal)
Immeuble à bureaux Télé-Québec	Ste-Catherine Fullum
Bureaux gouvernementaux	Ste-Catherine Fullum

Secteur sud :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 0%)</b>	
<b>Industriel</b>	
Port de Montréal	Au sud de la rue Notre-Dame

### Design urbain

#### *La grille de rues*

De façon globale, la grille de rues des milieux environnants respecte le tracé orthogonal des quartiers ouvriers traditionnels de Montréal. Ce parcellaire donne forme à des îlots rectangulaires dont les côtés est-ouest sont généralement quatre fois plus longs que les côtés nord-sud. On note une exception à ce tracé orthogonal dans le secteur ouest où les îlots ont des grandeurs plus variées et où les tracés de rue sont moins réguliers.

#### *Les espaces publics*

On dénombre plus d'une dizaine de petits parcs dans le rayon de 500m autour des délimitations du site. Il n'y a toutefois aucun grand parc régional, les plus importants étant les parcs Raymond-Préfontaine et le parc Hochelaga. Bien que les berges du fleuve soient à proximité, elles sont en pratique inatteignables en raison de la rue Notre-Dame et des infrastructures du port. Notons la présence du parc linéaire (6) à la limite sud du site qui sert de tampon entre les quartiers résidentiels et les activités bruyantes de la rue Notre-Dame et du port de Montréal. Ce parc est traversé dans sa longueur par une piste cyclable (7) qui est reliée au reste du réseau cyclable de l'île de Montréal.

### Pôles générateurs de déplacements

Pôle	Description	Emplacement
Collège Maisonneuve	CEGEP	Sherbrooke (Bourbonnière)
Hôpital Pasteur	CHSLD	Sherbrooke ((Moreau)
Promenade Ontario	Promenade commerçante	Ontario (St-Germain –Pie-IX)
Port de Montréal	Centre d'emploi et plaque tournante de marchandises	Notre-Dame (Autoroute 25 et Pont Jacques-Cartier)

### **3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**

#### Portrait du réseau viaire

La zone est encadrée par plusieurs artères majeures. La principale, la rue Notre-Dame, est située au sud de la zone. Cette rue, qui fait actuellement l'objet d'un projet de transformation en boulevard urbain joue pratiquement le rôle d'autoroute. Elle permet de rattacher la zone directement au centre-ville et de rejoindre le boul. Pie-IX et l'autoroute 25 vers l'est. Ensuite, on dénombre plusieurs artères secondaires comme les rues D'Iberville, de Lorimier, Ste-Catherine et Ontario. Les deux premières, situées à l'ouest de la zone, relient celle-ci au boul. Métropolitain ainsi qu'à plusieurs artères d'orientation est-ouest d'importance comme Sherbrooke, Rosemont et Jean-Talon. Les deux dernières, d'orientation est-ouest, traversent plusieurs quartiers de part et d'autre de la zone, mais leur principale fonction n'est pas le transit.

#### Portrait du réseau de transport en commun

À l'intérieur du rayon de 500 m des limites de la zone on compte deux stations de métro, soit le métro Frontenac et le métro Préfontaine sur la ligne verte. Notons que ces deux stations sont situées respectivement à une distance de 180 m et de 514 m. Malgré le fait que la station Préfontaine soit située à une distance de 514 m des limites de la zone, nous avons décidé de la prendre en compte vu l'importance et le pouvoir d'attraction que possède une station de métro. Aussi, cette dernière station est située au nord-est de la zone alors que la station Frontenac est située à l'ouest. Vu les dimensions considérables de la zone, la station Préfontaine se trouve à une plus courte distance d'une importante partie de la zone, c'est pourquoi nous avons cru pertinent de la prendre en considération. Il n'existe pas d'autres modes de transport lourd dans le rayon de 500 m car les voies ferrées ne sont utilisées que pour les convois de conteneurs au port et pas pour le train de banlieue. On dénombre aussi un total de 11 lignes d'autobus dont six sont des parcours de nuit.

### Positionnement sur le réseau de transport en commun

Cette zone possède une position très avantageuse dans le réseau de transport en commun. En plus d'être desservie par deux stations de métro dans un rayon approximatif de 500m, le site est desservi par différentes lignes d'autobus qui possèdent des fréquences élevées.

Notons que la station Frontenac a la particularité d'être le terminus de certaines lignes, ce qui fait en sorte que la zone reçoit un important flux en période de pointe du matin, mais a le désavantage de ne pas desservir la zone pour ceux qui doivent la quitter le matin. Ceci est vrai en ce qui a trait aux autobus, mais ne s'applique pas au métro puisque les deux stations bénéficient d'un achalandage comparable dans chaque direction. Ces deux stations de métro situées sur la ligne verte permettent toutes deux de rejoindre le centre-ville et l'ouest de Montréal en plus de se connecter à deux stations de la ligne orange. Elles permettent aussi de rejoindre l'est de Montréal jusqu'au métro Honoré-Beaugrand en passant par le pôle du stade olympique/Parc-Maisonnette.

Il est intéressant de remarquer que bien que la desserte en transport en commun soit importante pour les directions Est-Ouest (deux stations de métro, autobus 34, 85, 125, 185), une seule ligne d'autobus permet de relier le site vers le nord soit la ligne 94 (Iberville).

### Opportunités de développement du transport collectif :

#### *Projets indiqués au plan de transport*

On note le projet du service rapide par bus (SRB) avec potentiel de transformation en tramway. Ce SRB emprunterait la Rue Pie-IX et la rue Notre-Dame en reliant le centre-ville et le nord de l'île jusqu'au boulevard Henri-Bourassa.

#### *Infrastructures et emprises existantes*

Parmi les infrastructures déjà présentes qui pourraient potentiellement être réutilisées, on note la cour de triage et ses voies ferrées. L'emprise occupée par les voies de cette cour de triage serait amplement suffisante pour faire passer un moyen de transport qui utiliserait les voies ferrées ou leurs emprises.

#### **4. Analyse du potentiel :**

##### **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

###### *Dimensions*

La superficie de la zone de la cour de triage Hochelaga est telle que les possibilités de redéveloppement sont très grandes. Avec ses 43,89 hectares elle est en fait la deuxième plus grande zone analysée dans ce travail et ces dimensions considérables permettent d'imaginer un projet d'envergure.

###### *Nature et type d'industries*

Ensuite, bon nombre des industries qu'on y retrouve font partie d'un secteur d'emploi en déclin dans le centre-ville de Montréal. C'est entre autre le cas du secteur de l'alimentation qui est le deuxième en importance en termes de superficie dans cette zone. Il est donc pertinent d'émettre l'hypothèse qu'à moyen ou long terme, ces activités se déplaceront vers des secteurs plus périphériques et mieux desservis en infrastructures de transport routier. Par contre, un grand nombre d'industries sont toujours actives en ce moment et même si ces dernières font partie d'un secteur d'activité qui est en perte de vitalité, il n'en reste pas moins que leur activité complexifie une requalification de la zone à court terme.

###### *Niveau d'intensité des activités*

Même sans ce départ, une superficie importante de la zone est déjà inoccupée ou sous-utilisée. Il s'agit tout simplement soit de terrains en friche ou de terrains de stationnement. Dans les deux cas, cette sous-utilisation du sol témoigne également du faible dynamisme de cette zone industrielle et permet de prévoir une première phase de requalification à court terme. En contrepartie, il est important de nuancer cette donnée par le fait que plusieurs de ces terrains sont en fait des espaces résiduels causés par le passage de la voie ferrée et situés dans l'arrière-cour des industries qui ont pignon sur rue. Le développement d'une grande partie de ces terrains ne serait donc rendu possible que par un remodelage de la trame urbaine et/ou par le départ de certaines industries qui désenclaverait ces espaces. Dans un autre ordre d'idée, mentionnons que la construction récente d'une série de condominiums (2) sur la rue Ontario directement insérée dans le

secteur industriel est un signe des pressions du marché immobilier pour transformer ce secteur à d'autres fins.

#### *Éléments patrimoniaux*

Pour ce critère, mentionnons tout simplement que cette zone ne possède pas une grande valeur patrimoniale. On y retrouve bien quelques bâtiments d'intérêt, mais il n'y a pas d'éléments marquants ou d'ensembles qui pourraient réellement générer une plus-value et servir de levier au développement du site.

#### *Structuration de l'espace et trame de rue*

La très grande taille des îlots et l'absence d'une grille de rue est intéressante dans la mesure où il n'existe pas de contraintes liées à une trame existante. Cela donne une grande marge de manœuvre à l'élaboration d'un plan de redéveloppement possédant des caractéristiques favorables au transport en commun. Toutefois, bien que les contraintes liées à la trame de rue existante soient minimales, il reste que la cour de triage et les voies ferrées liées au trafic important du port, notamment des conteneurs, limitent les possibilités de lien entre les différentes parties de la zone, du moins dans les conditions actuelles.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

#### *Relation de la zone avec son milieu environnant*

Cette zone est complètement intégrée au tissu urbain l'entourant. En plus de représenter une cassure dans celui-ci par la dimension des îlots qui sont créés, cette zone provoque des conflits d'usages liés à la cohabitation d'industries et d'habitations. Nous jugeons donc que sa requalification serait très bénéfique pour les secteurs qui l'entourent par opposition à la requalification d'un secteur industriel isolé qui ne provoque pas ce type de conflits d'usages. Par contre, la barrière créée par la rue Notre-Dame et la zone occupée par le port limitent le rayonnement que pourrait avoir le projet de requalification du côté sud.

*Densité*

La densité du cadre bâti des quartiers environnant est généralement élevée. Le tissu urbain y est continu et les typologies d'habitations dominées par le *plex* rencontrent amplement les exigences de densité identifiées par les principes du TOD.

*Diversité des activités*

On note une diversité d'activités intéressante spécialement pour les secteurs situés à l'est et à l'ouest de la zone où l'on retrouve des rues commerciales fournissant une quantité et une diversité intéressante de commerces ainsi que des services publics. Notons que certains de ces tronçons commerciaux semblent manquer de dynamisme et de diversité dans la gamme de services offerts, mais que cette situation pourrait changer avec la requalification des activités industrielles en milieu de vie diversifié. Enfin, les secteurs au nord sont complémentaires puisqu'on y retrouve une quantité importante de petites industries et entreprises qui assurent un bassin d'emplois à proximité.

*Design urbain*

La trame de rue orthogonale qui caractérise les secteurs environnants est aussi un élément du cadre physique propice à l'utilisation des transports en commun. La requalification de cette zone bénéficierait donc déjà d'un milieu bien établi correspondant aux grandes lignes du TOD.

Notons également la présence de plusieurs petits parcs de proximité améliorant la qualité de vie urbaine des résidents. Le parc linéaire longeant la rue Notre-Dame est aussi un élément tampon qui atténue les effets négatifs du trafic automobile de la rue Notre-Dame et qui fournit une piste cyclable s'intégrant au réseau cyclable montréalais. Il s'agit d'un élément fort de cette zone dans la mesure où l'on veut prioriser les déplacements alternatifs à l'automobile. Toutefois on relève un manque en termes de grands parcs ou places publiques, éléments essentiels à la création d'un milieu de vie intéressant ou à la préservation d'un environnement urbain de qualité.

### 3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle

#### *Portrait du réseau viaire*

La localisation de la zone à l'intérieur du réseau viaire est très avantageuse ; elle bénéficie d'un accès rapide au centre-ville par la rue Notre-Dame et elle est desservie par un réseau d'artères secondaires d'orientation est-ouest et nord-sud très bien structuré et hiérarchisé.

#### *Portrait du réseau de transports en commun*

Le potentiel de requalification de la zone est aussi de beaucoup amélioré par la présence d'infrastructures de transports déjà bien établies. La présence de deux stations de métro qui sont à distance raisonnable de marche est probablement l'un des éléments les plus intéressants dans l'optique d'une requalification orientée sur les transports en commun. Ces deux stations de métro procurent un accès direct au centre-ville sans transfert. On note aussi la présence de lignes d'autobus assurant une bonne desserte sur les artères est-ouest.

#### *Positionnement sur le réseau de transport en commun*

Comme nous l'indiquent les principes du TOD, ce n'est pas seulement la desserte en transport en commun qui fait qu'une zone est intéressante, mais aussi son positionnement sur le réseau. Les deux stations de métro sont situées sur la ligne verte à quelques stations du centre-ville et de la station Berri-UQAM, principale intersection du réseau de métro qui permet de transférer vers deux autres lignes. La ligne verte est également la plus longue et permet de rejoindre l'est et l'ouest de la ville sans transfert. Par contre, bien que nous ayons noté une très bonne desserte en transport en commun sur les corridors est-ouest, la desserte en transport nord-sud reste très minime, le seul lien étant la ligne d'autobus de la rue Iberville.

#### *Opportunités de développement du transport en commun*

En ce qui concerne le potentiel de développement des transports en commun de cette zone, on note principalement le projet de développement du SRB (service rapide par bus) sur la rue Notre-Dame. Ce service serait en fait la première étape de la mise en œuvre d'une ligne de tramway. Le tracé emprunterait l'axe de la rue Pie-IX, la rue Notre-Dame et se raccorderait à la phase initiale du projet de tramway au centre-ville. La zone bénéficierait avec ce projet d'un meilleur accès vers le centre-ville, surtout pour la portion sud de la zone qui est la plus loin du métro. Cela permettrait aussi un bien meilleur accès

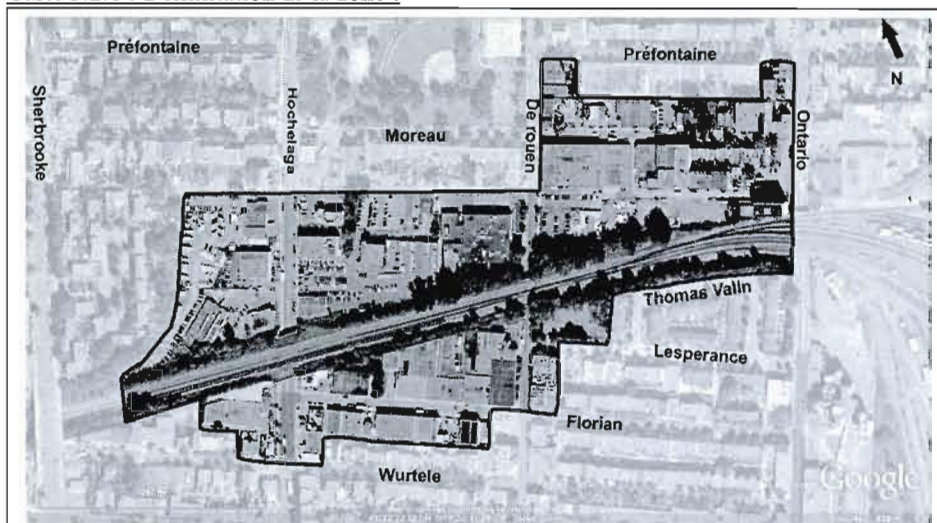


vers le nord jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. Aussi, l'axe Pie-IX - Notre-Dame étant l'un des axes les plus achalandés sur l'île de Montréal, la zone bénéficierait d'un achalandage constant facilitant par exemple la création d'un pôle d'activité complémentaire au centre-ville.

La voie ferrée et son emprise, bien qu'elle ne soit utilisée actuellement que pour le transport des marchandises, représente aussi un potentiel de développement d'un futur transport collectif utilisant les rails ou les emprises de la voie ferrée. Dans cette zone, l'emprise des voies ferrées est considérable puisqu'on y trouve une cour de triage. De plus, on compte une importante superficie d'espace vacant ce qui laisse croire que l'implantation d'une structure permettant de faire passer un tramway, par exemple, serait réalisable. La présence des voies ferrées nous laisse aussi imaginer la possibilité d'y faire passer un train de banlieue dont le terminus pourrait même être situé à cet endroit précis.

## 5.2 Zone du métro Préfontaine

Carte 3.2.1 : Délimitation de la zone :



Nord : Lisière d'arbres derrière la place de Léry - Est : Ruelle de la rue Moreau - Nord : Rouen  
 Est : Préfontaine / Ruelle Préfontaine / Préfontaine. - Sud : Ontario - Ouest Chemin de Fer  
 Sud : sud du terrain vacant sur Lesperance - Ouest : Lesperance - Sud : Ruelle sud de la rue Rouen  
 Ouest : Florian - Sud : ruelle nord de la rue Rouen - Ouest : ruelle de la rue Wurtele et Florian Sud :  
 ruelle sud de la rue Hochelaga - Ouest : Wurtele - Nord : ruelle Nord de Hochelaga Ouest : Limite de lot  
 du garage : Nord : Limite de lot du garage : Ouest : Voies ferrées jusqu'à la lisière d'arbres.

### Données Statistiques :

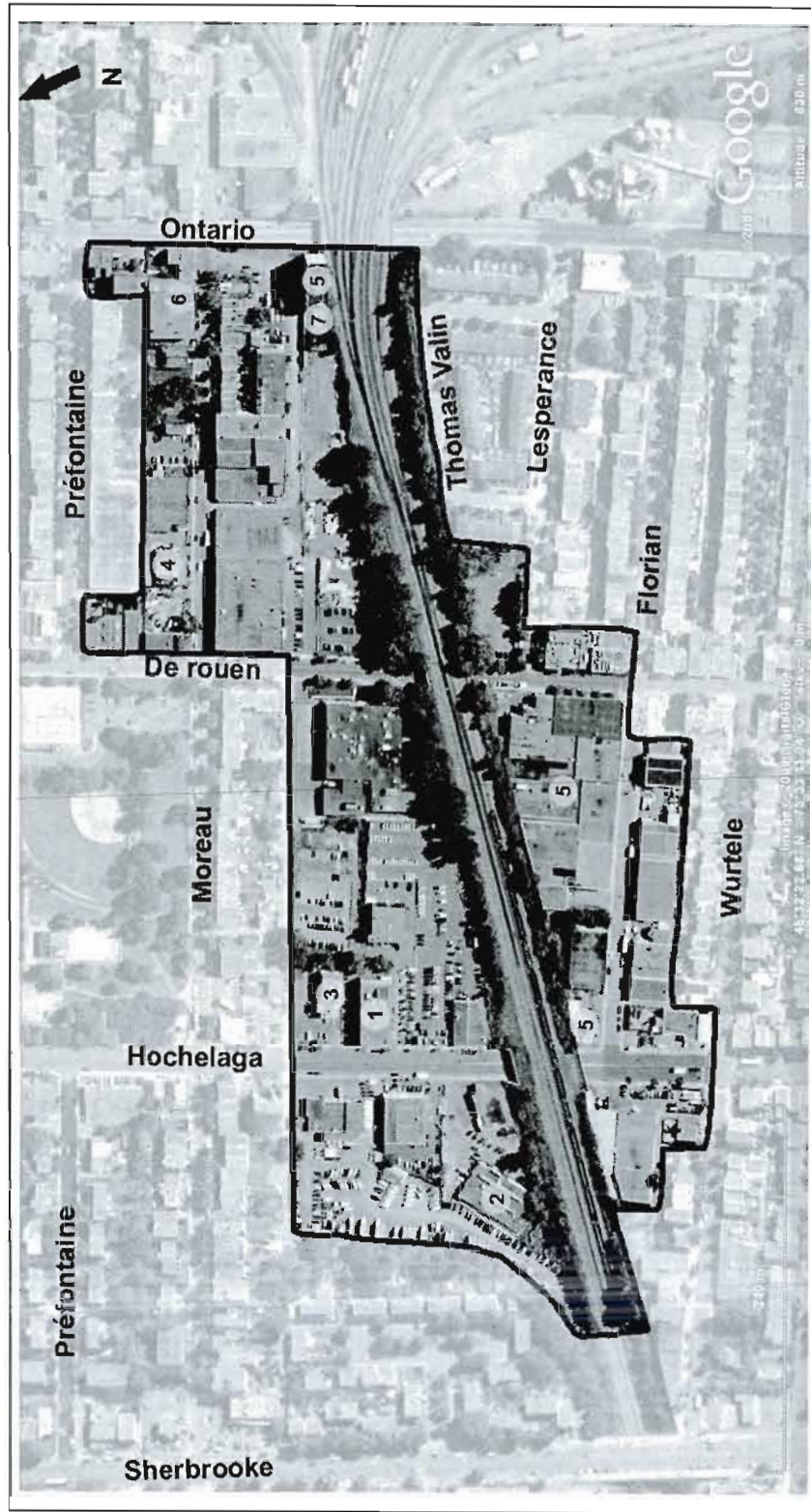
Tableau 3.2.1 : Données sur les superficies

Superficie de la zone (ha)	16,00	Superficie totale vacante (ha)	5,15
Superficie de terrains vacants (ha)	4,27	Pourcentage total d'espace vacant (%)	32,2
Superficie des bâtiments vacants (ha)	0,88		

Tableau 3.2.2 : Données sur les activités

Superficie de terrain occupée par secteur d'activité industriel (ha)				Autres activités (nbr. de bâtiments)	
Mécanique automobile (7)	2,19	Impression (2)	0,22	Logement	69
Alimentation (5)	1,36	Ateliers et petites indus. (1)	0,11	Commerce	2
Manufactures divers (2)	0,59	Friche (3)	1,44	Institution / service public	1
Entrepôt (3)	0,32	<b>Total</b>	<b>6,47</b>	Bureaux	1
Vêtement (2)	0,24				

Carte 3.2.2 : Éléments marquants de la zone



## **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

### Nature et type d'industries

#### *Activités industrielles*

Les industries de cette zone se concentrent dans deux principaux secteurs : les services aux automobiles (garages et ventes de pièces) et l'alimentation. Les autres industries présentes dans la zone appartiennent au domaine du vêtement, de l'impression, de l'entreposage en général et au domaine manufacturier. On note finalement des immeubles commerciaux dont l'activité n'a pas pu être relevée de manière précise.

#### *Autres activités*

Outre les activités industrielles, nous retrouvons dans la zone l'institut Teccart (1), institution de formation spécialisée en technologies. Une importante proportion de cette zone est aussi occupée par des logements. En ce qui a trait aux commerces, on ne retrouve qu'un concessionnaire automobile (2) et un restaurant de type «fast food»(3). Finalement, on note la présence d'un immeuble à bureaux sur la rue Moreau (4). Il est important de noter que ces bâtiments ont été retenus vu leur forte imbrication à l'intérieur de la zone industrielle.

### Niveau d'intensité des activités

Une superficie correspondant approximativement au tiers de la zone a été identifiée comme vacante. Il s'agit pour la plupart de petits terrains résiduels entre deux bâtiments ou le long de la voie ferrée ou encore de terrains de stationnement. Parmi ces espaces inoccupés on compte trois bâtiments industriels désaffectés (5). Parmi ces bâtiments, un était anciennement relié à l'industrie du vêtement et l'autre à celle de l'alimentation.

### Éléments patrimoniaux.

Aucun bâtiment de la zone n'est identifié au document d'évaluation patrimoniale de la ville de Montréal. Néanmoins, nous avons relevé la présence d'au moins deux bâtiments nécessitant une attention plus particulière. Il s'agit de l'immeuble situé au 2019 rue Moreau au coin de la rue Ontario (6) et de celui situé en face au 3081 rue Ontario (7).

Le premier bâtiment dont la construction remonte à 1920 est une ancienne manufacture de vêtements qui a été transformée en ateliers d'artistes. L'immeuble en briques rouges marque le paysage par son architecture et sa volumétrie qui évoque le style des bâtiments des années où le quartier Hochelaga-Maisonneuve était un quartier industriel en pleine effervescence (photo 3.2.1). Le deuxième bâtiment datant de 1925 est marquant entre autres par sa hauteur qui en fait un repère visuel dans le quartier. Ce bâtiment aussi était une usine de vêtement, mais semble pour sa part être actuellement désaffecté.



Photo 3.2.1 : Ancien manufacture de vêtement situé à l'angle des rues Ontario et Moreau aujourd'hui occupé par des ateliers d'artistes.

Source : Thomas Bissuel-Roy

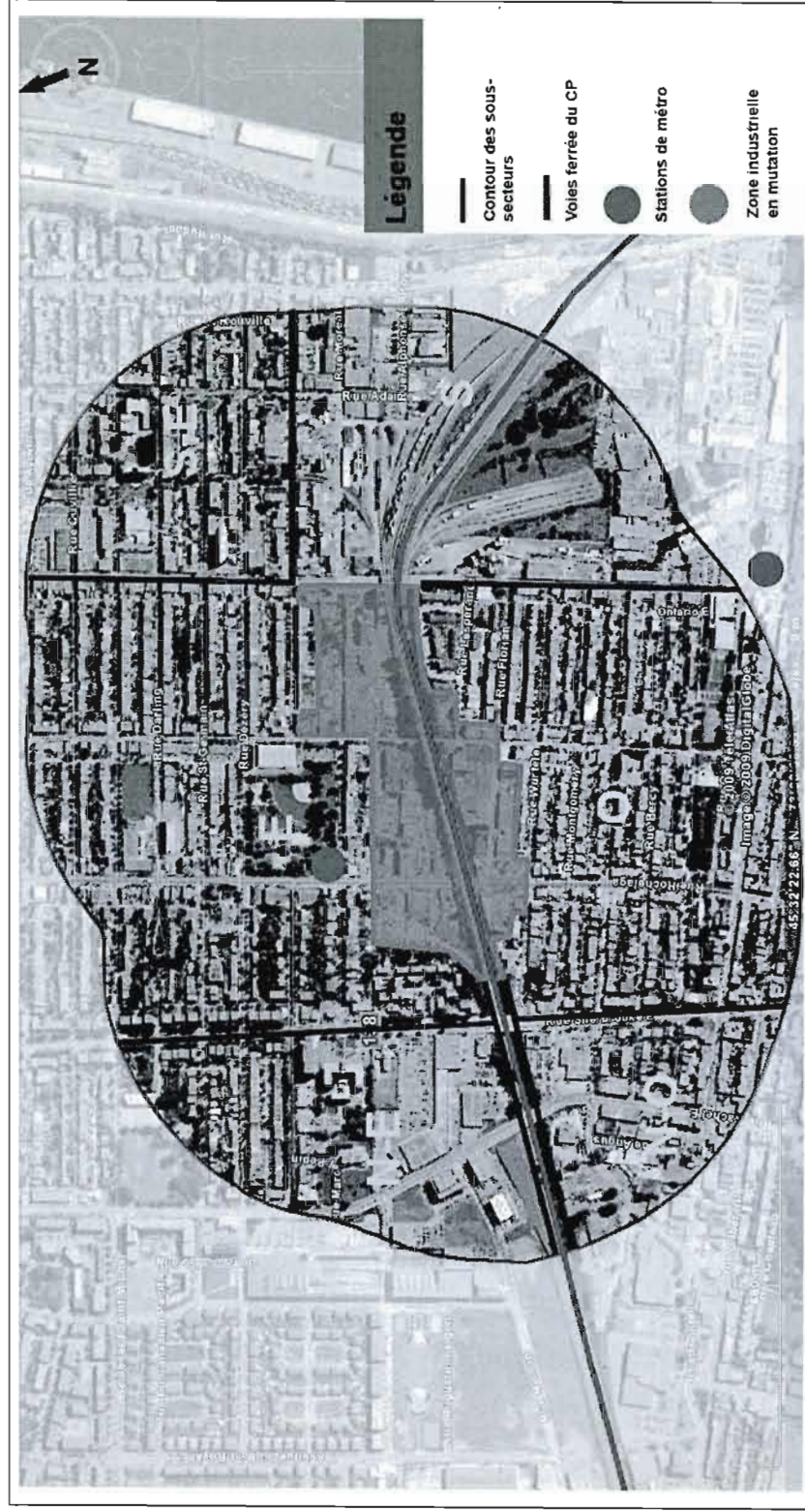
#### Structuration de l'espace et trame de rue

La voie ferrée, qui traverse la zone de façon oblique par rapport au quadrillage des rues, donne lieu à des formes d'îlots irrégulières le long de celle-ci. Ces îlots sont de plus grande taille que ceux des quartiers environnants bien que de taille relativement petite si on les compare au méga-îlot de la zone précédente.

Le passage de la voie ferrée a aussi pour effet de couper toutes les rues d'orientation nord-sud entre les rues Wurtele et Moreau. Toutefois la zone reste relativement bien structurée par les rues d'orientation est-ouest Hochelaga, Rouen et Ontario. Ces artères assurent l'arrimage de la zone avec les quartiers environnants et en font une zone relativement perméable.



Carte 3.2.3 : Milieu environnant (Zone 2)



## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

Cette zone est complètement intégrée au milieu environnant. Il n'y a aucune zone tampon ou infrastructure qui sépare la zone des quartiers limitrophes. Elle fait directement face aux quartiers résidentiels de Hochelaga et de Centre-sud de part et d'autre de la voie ferrée. En fait, la zone elle-même représente une barrière entre ces quartiers. Il n'y a qu'au sud-ouest que la zone ne fait pas face à un quartier résidentiel, mais il s'agit de la zone de la cour de triage Hochelaga que nous avons étudiée précédemment.

### Densité (Photo 3.2.2)

Mis à part les secteurs situés au sud et au nord occupés en grande partie par des activités industrielles, la densité de population est considérable dans les quartiers environnants. De façon générale, les secteurs adjacents sont construits de façon continue et on y retrouve presque exclusivement des habitations de 2 à 4 étages. Le type dominant d'habitation est le duplex ou le triplex, mais l'on retrouve aussi quelques conciergeries et des tours d'habitation. Les maisons unifamiliales sont aussi présentes, mais dans une proportion très peu significative.



Photo 3.2.2: Rue typique des quartiers environnants à l'est et à l'ouest de la zone. On y retrouve principalement des logements de type *plex* de deux à trois étages.

Source : Thomas Bissuel-Roy

Diversité des activités

Secteur est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Ontario
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Hochelaga
<b>Institutionnel/ service public</b>	
Aréna	Rouen (Dézéry)
École primaire	Darling (Hochelaga)
École secondaire	Hochelaga (Darling)
Église	Hochelaga (Dézéry)
<b>Industriel</b>	
Garage	Rouen (Darling)
Industrie (n/d)	Rouen (Préfontaine)

Secteur nord-est:

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 30 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Centre commercial	Sherbrooke (Place de Léry)
Bistro/bar	André-Laurendeau (Rachel)
Centre de conditionnement physique	André-Laurendeau (William-Tremblay)
Restaurant	Sherbrooke (Place de Léry)
<b>Institutionnel/service public</b>	
Hôpital Pasteur (CHSLD)	Sherbrooke (Préfontaine)
Église	Sherbrooke (Davidson)
École primaire	Rivier (Darling)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux de Bell téléphone	Rachel (Molson)
Bureaux (Technopôle Angus)	Molson (Rachel)
Bureaux (2) (Technopôle Angus)	Rachel (Molson)
<b>Industriel</b>	
Manufacture	William-Tremblay (Molson)

Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 20%)</b>	
<b>Industriel</b>	
Secteur industriel divers	(Rachel – Voie ferrée – Mont-Royal – Iberville)



Secteur ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 95%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Ontario
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Rouen
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Hochelaga
Salle de spectacle-réception (Bain Mathieu)	Ontario (Florian)
Station de service	Sherbrooke (Wurtele)
<b>Institutionnel/service public</b>	
Église	Hochelaga (Gascon)
École primaire	Rouen (Hogan)
Maison pour personnes en difficulté	Rouen (Hogan)
<b>Industriel</b>	
Garage/station de service	

Secteur sud-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 5%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne	Ontario
Centre commercial	Ontario (Bercy)
<b>Industriel</b>	
Zone industrielle en mutation	Voir zone 1 (Cour de triage Hochelaga)

Secteur sud-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Ontario
Centre commercial	Ontario (Aylwin)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
École primaire	Adam (Darling)
Bibliothèque	Davidson (Ontario)
Église	Ontario (Dézéry)
Centre communautaire	St-Germain (Ontario)
Piscine municipale	Davidson (Ontario)

Design urbain*La grille de rues*

La grille de rues des secteurs situés à l'est et à l'ouest de la zone suit un tracé orthogonal régulier caractérisant la majorité des quartiers centraux traditionnels de Montréal. Dans les secteurs Nord et Sud, le passage de la voie ferrée et les activités qui se trouvent à ses abords modifient substantiellement ce tracé régulier et donnent forme à des îlots de plus grande taille et de forme irrégulière. Au sud, c'est la présence du méga-îlot créé par la cour de triage qui crée une brisure dans la trame régulière et au nord, c'est essentiellement l'angle que prend la voie ferrée qui donne lieu à des îlots incongrus.

*Les espaces publics*

On dénombre un total de sept parcs dans l'ensemble des secteurs environnants de la zone industrielle. Il s'agit pour la plupart de petits parcs de quartier. Le plus gros de ces parcs est le parc Raymond-Préfontaine au sud du métro Préfontaine. Il est intéressant de noter que la piste cyclable parcourant la rue Rachel passe dans les secteurs au nord de la zone. Bien qu'une piste cyclable ne soit pas une infrastructure aussi immuable qu'un parc, le fait qu'elle soit aménagée en site propre et qu'elle soit reliée au réseau pan-montréalais est un élément à souligner.

Pôles générateurs de déplacements

Pôle	Description	Emplacement
Collège Maisonneuve	CEGEP	Sherbrooke (Bourbonnière)
Hôpital Pasteur	CHSLD	Sherbrooke ((Moreau)
Technopôle Angus	Centre d'emploi	Nord de Rachel / est de la voie ferrée
Promenade Ontario	Promenade commerçante	Ontario (St-Germain –Pie-IX)
Port de Montréal	Centre d'emploi et plaque tournante de marchandises	Notre-Dame (Autoroute 25 et Pont Jacques-Cartier)

### **3. Critères reliés à la desserte en transport**

#### Portrait du réseau routier

Le réseau routier desservant la zone est caractérisé par la présence de nombreuses artères d'importance d'orientation est-ouest, mais par peu d'artères majeures d'orientation nord-sud. En effet, on retrouve la rue Sherbrooke complètement au nord de la zone. Cette artère de transit importante permet de relier la zone au boulevard Pie-IX et à l'autoroute 25 à l'est. Vers l'ouest elle relie la zone au centre-ville ainsi qu'à une multitude d'artères importantes d'orientation nord-sud comme les rues Papineau, St-Denis, Parc, etc. D'autres artères d'orientation est-ouest de moindre envergure sillonnent aussi la zone comme les rues Ontario, de Rouen et Hochelaga. Les seules artères d'importance d'orientation nord-sud sont les boulevards St-Michel à l'est et D'Iberville à l'ouest, mais elles se situent à une distance importante des limites de la zone.

#### Portrait du réseau de transport en commun

La zone est desservie par deux stations de métro comprises à l'intérieur d'un rayon de plus ou moins 500m. Il s'agit des deux mêmes stations de métro que la zone précédente, mais dans ce cas-ci, c'est la station Préfontaine qui se trouve à la plus courte distance. Elle est en effet située à une distance de moins de 100 m du point le plus proche de la zone. La seconde station est le métro Frontenac qui est situé à 545m du point le plus proche. Toutefois, contrairement à l'exemple précédent, la station Préfontaine est la plus proche peu importe le point où l'on se trouve dans la zone. Nous avons tout même cru bon de tenir compte de la présence du métro Frontenac.

On compte neuf lignes d'autobus différentes dans un rayon de 500 m en plus de cinq lignes d'autobus de nuit. Deux de ces neuf lignes assurent une desserte sur les axes d'orientation nord-sud et sept assurent les liaisons sur les artères est-ouest. Parmi ces neuf lignes cinq possèdent des fréquences inférieures à 10 minutes en heure de pointe en direction du centre-ville (24-67-85-97-125). Notons que deux de ces lignes possèdent des arrêts situés directement à l'intérieur de la zone soit, la ligne 85-Hochelaga et la ligne 29-Rachel.

#### Positionnement sur le réseau de transport en commun

La présence des deux stations de métro, toutes deux situées sur la ligne verte, assure un lien direct vers le centre-ville. La ligne verte permet aussi de relier l'ouest de la ville jusqu'au métro Angrignon dans l'arrondissement Lasalle et l'est de la ville jusqu'au métro Honoré-Beaugrand en passant par le pôle du parc olympique. La ligne verte est aussi connectée aux lignes orange et jaune qui permettent de rejoindre avec un seul transfert les quartiers au nord de Montréal, Laval, Longueuil et l'arrondissement St-Laurent.

Comme pour la zone précédente, la desserte par autobus sur les axes est-ouest est plus complète que pour les axes nord-sud. Sur le total des lignes desservant le secteur, seulement deux sont des lignes desservant les corridors nord-sud, soit les lignes 67 et 94 respectivement sur les axes St-Michel et Iberville. Mentionnons toutefois que la ligne 67 possède une très bonne fréquence de desserte, l'intervalle de temps étant de 6 minutes ou moins aux heures de pointe. Ces deux lignes permettent de rejoindre les stations de métro du même nom sur la ligne bleue.

#### Opportunités de développement du transport en commun

##### *Projets indiqués au plan de transport*

Il n'y a aucun grand projet de transport en commun prévu pour cette zone.

##### *Infrastructures et emprises existantes*

La zone industrielle du métro Préfontaine est située à cheval sur le corridor ferroviaire du CP (Photo 3.2.3). À cet emplacement, l'emprise de la voie ferrée est d'un peu plus de 40m, soit approximativement deux fois l'emprise de la rue Notre-Dame. Il serait donc raisonnable de prétendre que l'emprise puisse servir au passage d'un autre mode de transport sur rail. De plus, il existe actuellement quatre voies distinctes à cet emplacement permettant techniquement de disposer de deux voies dans chaque sens pour des utilisations différentes.

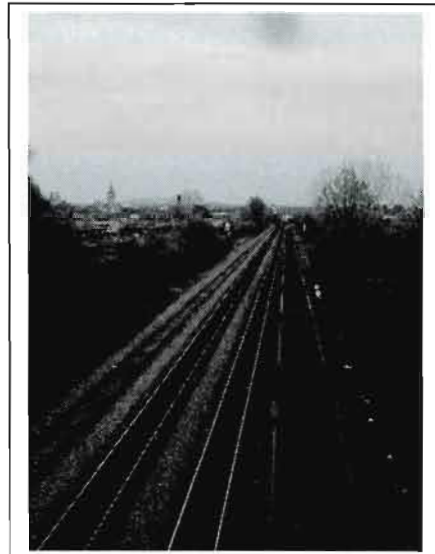


Photo 3.2.3 : Corridor ferroviaire du CP

Source : Thomas Bissuel-Roy

#### **4. Analyse du potentiel**

##### **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

###### *Dimensions*

Parmi toutes les zones retenues, celle du métro Préfontaine est la plus petite. Cette caractéristique représente une contrainte dans la mesure où comparativement aux autres, les possibilités d'y développer un projet d'envergure sont limitées. Néanmoins, comme elle n'avait pas été éliminée lors de l'étape des critères discriminants, nous jugeons qu'elle possède une taille suffisante pour y développer un projet d'envergure.

###### *Nature et type d'industries*

Nous avons constaté que plusieurs des activités industrielles en place étaient reliées à des domaines en déclin dans le centre de Montréal. Si les entreprises liées à l'automobile

représentent des services de «proximité» en ce sens qu'elles sont essentielles pour desservir une population locale, les entreprises liées au secteur de l'alimentation et du vêtement ont pour leur part démontré au cours des dernières années des signes d'essoufflement dans le centre-ville de Montréal. D'ailleurs, les deux bâtiments désaffectés anciennement occupés par ces secteurs d'activités en témoignent. Une requalification de cette zone n'irait donc pas à contre-courant des grandes conjonctures économiques de localisation des industries.

#### *Niveau d'intensité des activités*

Bien que les petites dimensions de la zone ne soient pas une caractéristique qui avantage particulièrement cette zone, le pourcentage élevé de terrains sous-utilisés lui confère un potentiel intéressant. Près du tiers de la zone est à l'heure actuelle libre d'activités. Parmi ces terrains disponibles, nous notons quelques bâtiments en friche. En plus de nous informer sur le faible dynamisme de la zone, ces bâtiments offrent une opportunité de redéveloppement pour de nouvelles activités. Par contre, nous tenons à apporter un bémol à la grande disponibilité des terrains. Même si la quantité totale de terrains vacants est importante, ces derniers sont, de façon générale, assez petits, morcelés et situés dans des espaces résiduels, ce qui complique le développement de projets de plus grande envergure. La requalification de cette zone par de plus gros projets implique donc le départ de certaines activités et repose sur les décisions de celles-ci. Il est donc plus difficile de prévoir une requalification à court terme.

#### *Éléments patrimoniaux*

Deuxièmement, malgré la présence de deux bâtiments possédant certaines caractéristiques patrimoniales intéressantes, l'ensemble de la zone n'a pas une valeur patrimoniale exceptionnelle. Ceci n'est pas nécessairement une contrainte à la requalification de la zone, même que certains promoteurs immobiliers pourraient y voir une absence de contraintes, mais notons seulement que l'absence d'intérêt patrimonial pourrait rendre cet espace moins intéressant par rapport à d'autres sites de développement.

### *Structuration de l'espace et trame de rue*

La zone est bien structurée par les artères d'orientation est-ouest qui la traversent et qui relient les quartiers à l'ouest et à l'est de celle-ci. Cette structuration permettrait à un futur projet de requalification de s'arrimer plus facilement aux quartiers limitrophes.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### *Relation de la zone avec son milieu environnant*

Nous avons décrit cette zone comme étant complètement intégrée dans le tissu urbain adjacent et représentant en quelque sorte une barrière entre les quartiers à l'est et à l'ouest. Ce phénomène de barrière n'est pas étranger au passage de la voie ferrée qui a souvent pour effet de créer une cassure dans le tissu urbain. La requalification de cette zone serait donc intéressante dans la mesure où la création d'un pôle rayonnant de chaque côté de la voie ferrée atténuerait les effets de la barrière physique. Aussi, malgré une légère déstructuration de la trame urbaine donnant forme à des îlots irréguliers, la zone reste relativement bien structurée et rattachée aux quartiers environnants par les artères est-ouest, ce qui faciliterait sa restructuration.

### *Densité*

La densité des quartiers environnants rencontre amplement le niveau de densité identifié par les principes du TOD. En effet, les secteurs situés à l'est et à l'ouest sont caractérisés par une typologie dominante de *plex* de deux ou trois étages. Une requalification orientée autour des transports en commun à cet endroit bénéficierait donc d'un bassin de population déjà bien établi.

### *Diversité des activités*

Au niveau de la diversité des activités, on note la présence d'une bonne mixité de commerces principalement situés sur Sherbrooke et sur Ontario. En dehors de ces deux artères, les commerces de proximité sont presque absents sur les rues Hochelaga et De Rouen. Les extrémités de la zone sont bien desservies, mais au centre, les commerces sont rares. Il n'existe pas de rues commerçantes du type de Mont-Royal ou Laurier qui génèrent une activité piétonne et une vie de quartier. Notons aussi que les commerces sur la rue Sherbrooke, bien qu'à proximité de la zone, fournissent pour la plupart de grands

espaces de stationnement, ce qui est un incitatif à utiliser la voiture. Cette dernière caractéristique s'inscrit à l'encontre d'un redéveloppement axé sur les transports en commun.

Outre les commerces, on note aussi à distance de marche des limites de la zone, quelques institutions d'enseignement, des églises et autres centres culturels et sportifs principalement dans les secteurs à l'est et à l'ouest de la zone. Ces activités contribuent à la mixité des quartiers qui permettent aux habitants de minimiser l'utilisation de la voiture.

#### *Design urbain*

En ce qui a trait au critère du design urbain, notons que la trame de rue orthogonale favorable à l'implantation du transport en commun est celle que l'on retrouve en majorité dans les quartiers adjacents.

Au niveau des espaces publics, le Parc Raymond-Préfontaine, adjacent aux limites est de la zone, est un atout de taille dans la réalisation d'un projet de requalification. Sa taille et sa proximité en font un levier de développement très intéressant. Toutefois, en dehors de ce parc, le petit nombre d'espaces publics et d'espaces verts ainsi que la faible qualité de leur aménagement n'est pas un aspect très positif. Les parcs et les places publiques sont des éléments essentiels à la création d'un milieu de vie intéressant à l'échelle humaine. Ils favorisent les interactions sociales en plus d'améliorer la qualité de l'air de façon générale. Ces espaces sont essentiels à l'équilibre d'un quartier, surtout dans un contexte de densité urbaine.

### **3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**

#### *Portrait du réseau viaire*

La zone a l'avantage de posséder une excellente desserte en artères majeures d'orientation est-ouest, mais a le désavantage de se trouver loin des artères majeures d'orientation nord-sud.



*Portrait du réseau de transport en commun*

Pour ce qui est du transport en commun existant, on retiendra la présence des deux stations de métro et spécialement de la station Préfontaine qui assurent une desserte en transport en commun efficace. Une station de métro est en effet, un incitatif plus grand qu'une simple ligne d'autobus vu sa plus grande capacité et sa plus grande rapidité ce qui entraîne un plus fort pouvoir d'attraction.

*Positionnement sur le réseau de transport en commun*

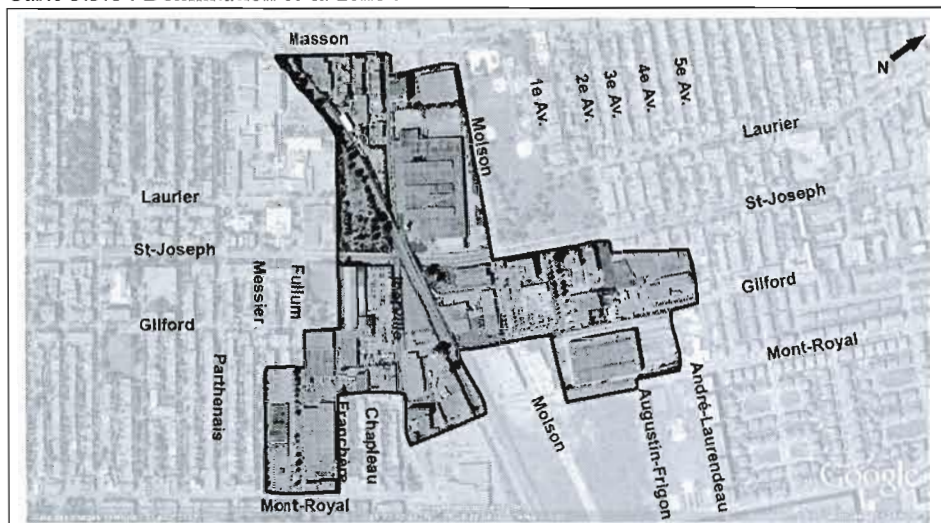
Cette zone se positionne sensiblement de la même façon sur le réseau de transport en commun que la zone de la cour de triage Hochelaga, étant desservie par les mêmes stations situées sur la même ligne. Notons que tout comme la première zone, la desserte en autobus est beaucoup moins diversifiée sur les axes nord-sud que sur les axes est-ouest.

*Opportunités de développement du transport en commun*

Pour ce qui est du potentiel de développement du transport en commun, notons que même si aucun projet concret n'est actuellement prévu pour cette zone, la présence des voies ferrées et de l'emprise recèle un potentiel à long terme pour y développer un axe de transport en commun.

**5.3 Zone Iberville – St-Joseph**

Carte 3.3.1 : Délimitation de la zone :



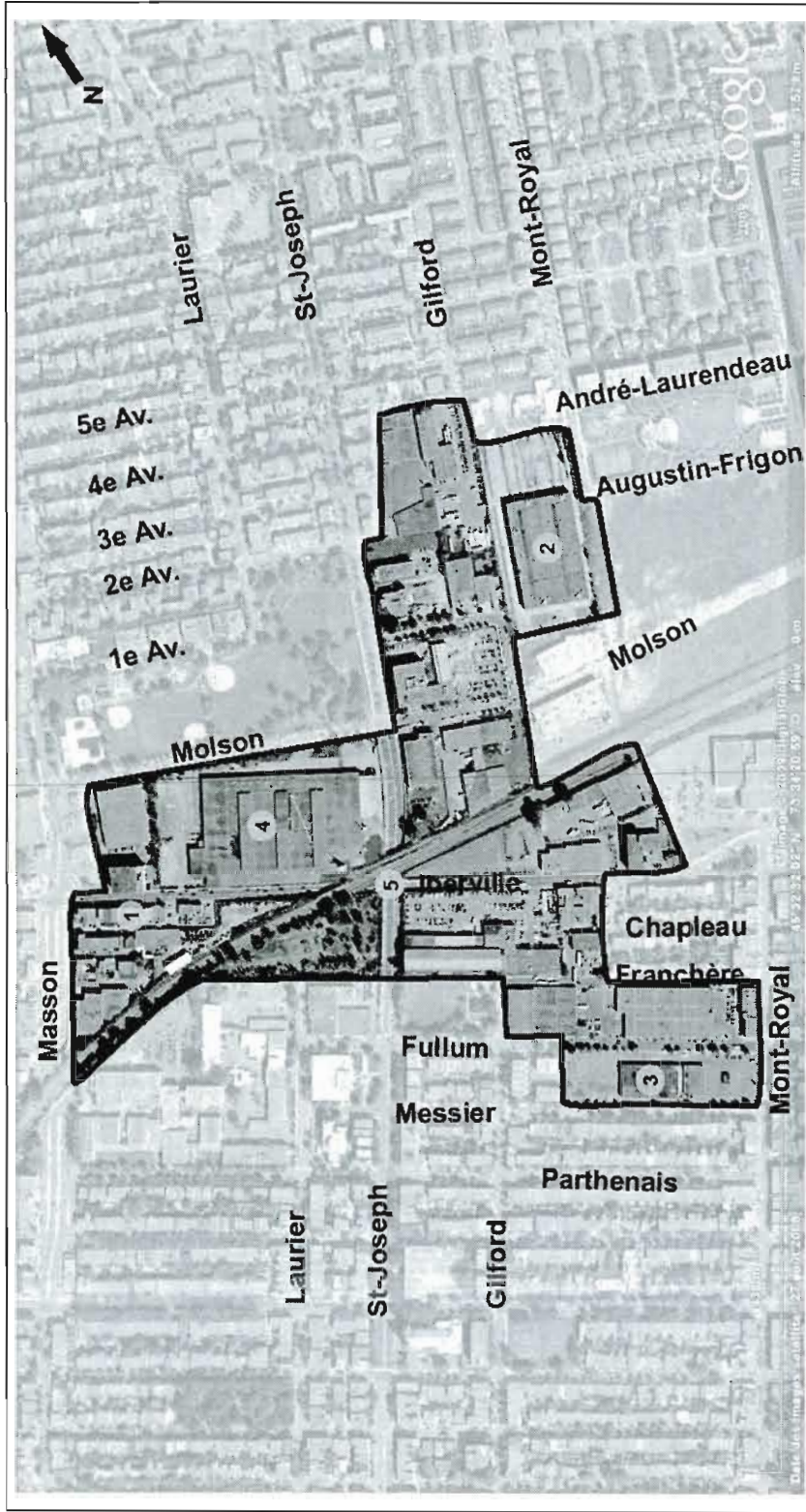
Nord : Masson - Ouest : Extrémité est du terrain de stationnement - Ouest : Extrémité ouest du terrain vacant – axe de la rue Franchère - Nord : Gilford - Ouest : Fullum - Nord : Ligne de lot nord du terrain vacant - Ouest : Messier - Sud : Mont-Royal - Est : Franchère - Sud : Limite nord du secteur résidentiel de la rue Chapleau -Ouest : Iberville - Sud : Limite nord du terrain du journal de Montréal - Est : Limite est de la voie ferréeSud : Limite du terrain de la société Angus - Ouest . Limite ouest du terrain du bâtiment en fricheSud : Axe de la rue Mont-Royal - Est : Limite est du terrain du bâtiment en friche Sud : Axe de la rue Gilford - Est : 4 e av. - Nord : Gilford - Est : 2e av - Nord . St-Joseph - Est : Molson Nord . Ruelle de la rue Masson - Est : Iberville jusqu’à Masson

Données Statistiques

Superficie de la zone (ha)	31,31	Superficie totale vacante (ha)	14,43
Superficie de terrains vacants (ha)	12,96	Pourcentage total d'espace vacant (%)	46,1
Superficie des bâtiments vacants (ha)	1,47		

Superficie de terrain occupée par secteur d'activité industriel (ha)				Autres activités (nbr. de bâtiments)	
Alimentation (5)	3,64	Mécanique (2)	0,04	Logement	107
Entrepôt (5)	3,45	Friche (3)	4,89	Commerce	3
Ateliers/garages (1)	1,78	Non déterminé (1)	0,11	Institution / service public	0
Impression (2)	0,93		<b>14,84</b>	Bureaux	4

Carte 3.3.2 : Éléments marquants de la zone



## 1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone

### Nature et type d'industries

#### *Activités industrielles*

Deux secteurs d'activités industrielles sont dominants dans cette zone. Tout d'abord on compte cinq industries liées au domaine de l'alimentation. Il s'agit principalement d'entrepôts frigorifiques ou d'usines de production. On note aussi cinq bâtiments qui servent à l'entreposage.

#### *Autres activités*

Les activités non-industrielles sont relativement nombreuses à l'intérieur des limites de la zone. On compte quelques édifices à bureaux et quelques commerces, mais c'est le nombre de logements qui est hors du commun. Il y a effectivement plusieurs petits logements insérés dans la zone, principalement le long de la rue Iberville (1).

### Niveau d'intensité des activités

La plupart des bâtiments sur le site sont toujours en fonction à part deux bâtiments qui sont vacants. Le premier est un imposant bâtiment situé à la limite nord du technopôle Angus (2) (Photo 3.3.1) et le deuxième est situé à l'extrémité ouest de la zone sur la rue Mont-Royal (3). Au-delà des bâtiments vacants, c'est surtout l'importante superficie de terrains vacants qui marque ce secteur.



Photo 3.3.1 : Bâtiment industriel désaffecté et terrain vacant situé au sud de la zone en bordure du Technoparc  
Source : Thomas Bissuel-Roy



L'un des plus importants terrains vacants entre les rues Molson et Iberville (4) au nord de St-Joseph abritait une usine qui vient tout juste d'être démolie et fait actuellement l'objet de travaux de décontamination possiblement en vue d'un redéveloppement des terrains (Photos 3.3.2)



Photo 3.3.2 : Terrain vacant entre les rues Molson et Iberville

Source : Thomas Bissuel-Roy

#### Éléments patrimoniaux.

Aucun bâtiment compris à l'intérieur des limites de la zone n'est inclus au document d'évaluation patrimoniale de la ville de Montréal. Nous n'avons pas non plus relevé sur le terrain de bâtiment qui possédait des caractéristiques ou une valeur symbolique digne de mention.

Par contre, nous croyons essentiel de noter la présence de certains secteurs directement adjacents à la zone qui, bien que ne faisant pas partie intégrante de la zone, possèdent une valeur qui ne peut être ignorée dans sa caractérisation. Tout d'abord, mentionnons la proximité des anciennes locoshops Angus, véritable moteur du développement du quartier Rosemont. Cette industrie de fabrication et de réparation de locomotives, ouverte en 1904, employait de façon régulière 3000 personnes. Les infrastructures qui l'accompagnaient (parcs, hôpital, banque etc.) en faisaient une ville dans la ville<sup>17</sup>. C'est cette usine qui a vraiment amorcé le développement résidentiel de Rosemont. Seulement trois des 31 bâtiments jadis présents sur le site ont été récupérés dans l'immense projet de développement amorcé en 1992 après la fermeture définitive des ateliers. La conservation de ces bâtiments nous permet de nous rappeler l'importance qu'a eue cette entreprise pour le quartier et même pour Montréal.

<sup>17</sup> Document d'évaluation du patrimoine urbain de la ville de Montréal

Dans une moindre mesure, le quartier du vieux Rosemont-Est, possède aussi une valeur digne de mention, même si lui non plus n'est pas directement intégré à la zone. Ce quartier résidentiel situé tout juste au nord des ateliers Rosemont est en fait l'un des premiers quartiers résidentiels destinés aux employés des ateliers Angus.

Notons également la présence, du côté de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, des boulevards St-Joseph et de la rue Mont-Royal. Le premier revêt un intérêt particulier puisqu'il s'agit du premier grand boulevard urbain de Montréal construit en 1901<sup>18</sup>. Sa construction s'inscrit dans le courant hygiéniste où l'esthétisme avait une place importante. Ses caractéristiques les plus intéressantes sont la présence du terre-plein et l'homogénéité de son cadre bâti.

La rue Mont-Royal, quant à elle, ne se distingue pas pour son cadre bâti ni pour son esthétisme (Photo 3.3.3). Au contraire, c'est son hétérogénéité et son caractère informel qui en font un endroit convivial. Outre ce caractère décontracté, les percées visuelles qu'offre cette avenue sur le Mont-Royal et le Stade olympique, deux des éléments symboliques les plus forts de Montréal, rajoutent à la valeur patrimoniale de ce secteur.



Photo 3.3.3 : Avenue Mont-Royal

Source : Thomas Bissuel-Roy

#### Structuration de l'espace et trame de rue

La zone s'articule autour de deux principaux axes, soit l'axe d'orientation nord-sud Iberville et celui d'orientation est-ouest St-Joseph. Ces deux artères permettent à la zone de s'arrimer aux quartiers environnants et établissent une certaine organisation de l'espace. Bien que ces deux artères se croisent à l'endroit qui s'approche du point de

<sup>18</sup> Idem 1

gravité de cette zone, l'intersection (5) ne joue pas pleinement son rôle structurant puisqu'elle se trouve sous le niveau du sol en raison de la voie ferrée.

La structure urbaine de cette zone est plutôt complexe à définir. La voie ferrée emprunte à cet endroit une courbe qui vient modifier la régularité des îlots de la trame orthogonale des quartiers limitrophes. Les rues Masson et St-Joseph doivent passer sous les voies ferrées et les tranchées occasionnées provoquent une coupure de part et d'autre.

Principalement dans la partie à l'est de la voie ferrée, les îlots sont de grande taille et peu perméables. Cela complexifie l'arrimage de la zone avec les quartiers limitrophes, bien que les rues St-Joseph et Masson assurent un lien de part et d'autre de la zone. Dans la partie ouest, les îlots sont de plus petite taille et suivent de façon générale la trame de rue des quartiers adjacents.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

La relation de la zone avec son milieu environnant est complexe à décrire vu la forme irrégulière de celle-ci. De façon générale, la zone est complètement intégrée aux quartiers environnants. Aucune grande infrastructure ne marque de coupure ni n'enclave la zone. Sur la totalité de son côté ouest, la zone fait directement face au quartier du Plateau Mont-Royal. Au sud, la zone fait face au Technopôle Angus et au quartier Hochelaga-Maisonneuve. À l'est elle fait face au vieux Rosemont. Au nord c'est en partie un quartier industriel composé de petites industries qui y est adjacent.

### Densité

Les quartiers du Plateau Mont-Royal, de Hochelaga-Maisonneuve et de Rosemont possèdent des densités similaires, généralement assez élevées. Ils sont composés en majorité d'habitations de type «plex» de deux ou trois étages en rangées.





Même le quartier industriel situé au nord est composé de plusieurs petites entreprises et de tours abritant plusieurs ateliers. Le seul secteur possédant une plus faible densité est celui situé au sud de la zone, correspondant aux terrains toujours vacants du technopôle Angus.

#### Diversité des activités

Secteur est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 80 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Restaurant fast food	Masson (Iberville)
Station de service	Masson (Molson)
<b>Institutionnel / Service public</b>	
École élémentaire	St-joseph (9 <sup>e</sup> Av.)
Centre communautaire	9 <sup>e</sup> Av. (Laurier)
Église Baptiste	St-Joseph (St-Michel)
<b>Bureaux</b>	
Bureau de comptable	Laurier (8 <sup>e</sup> Av.)
Clinique + bureaux	St-Joseph (10 <sup>e</sup> Av.)

Secteur nord-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale locale de forte intensité	Masson
Artère commerciale locale de faible intensité	Dandurand
Station de service	Masson (Iberville)
Station de service	Iberville (Dandurand)
Restaurant	Masson (Iberville)
Épicerie	Masson (Molson)
<b>Institutionnel / Service public</b>	
Église	Masson (5 <sup>e</sup> Av.)
<b>Industriel</b>	
Ateliers divers	Iberville (Masson)
Entrepreneur en construction	Iberville (Masson)
Entreposage	Iberville (Dandurand)
Industrie de portes et fenêtres	Iberville (Dandurand)

Secteur nord :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 10 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Restaurant	Iberville (Dandurand)
<b>Bureaux</b>	
Immeubles à bureaux (mairie d'arrondissement)	Iberville (Dandurand)
<b>Industriel</b>	
Entreposage	Iberville (Holt)
Secteurs de petites industries diverses	Secteur Iberville-Holt
Industrie d'import-export	Holt (Fullum)
Atelier de Videotron	Fullum (Dandurand)
Industrie de pain	Dandurand (Des Érables)
Ébénisterie	Fullum (Masson)
Atelier divers (Imprimerie, Alimentation)	Fullum (Dandurand)
Atelier divers	Dandurand (De Lorimier)
Atelier divers	Dandurand (De Lorimier)
Station électrique	Dandurand (Des Érables)

Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 75 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale locale de moyenne intensité	Laurier
<b>Institutionnel / Service public</b>	
École nationale de meuble et d'ébénisterie	De Lorimier (Masson)
Institution de formation spécialisée	Parthenais (Laurier)
Centre récréatif	St-Joseph (Messier)
Centre de la petite enfance	Laurier (Fullum)
Centre de réadaptation	Laurier (Messier)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux Sceno Plus	De Lorimier (Masson)
<b>Industriel</b>	
Ateliers divers	Masson (Des Érables)
Garage	Des Érables (Masson)
Atelier divers	Masson (De Lorimier)
Industrie de portes et fenêtres	Masson (Bordeaux)
Garage	Masson (De Lorimier)
Équipement restauration	St-Joseph (Fullum)

Secteur ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 95 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale régionale de forte intensité	Mont-Royal
Artère commerciale locale de faible intensité	Gilford
<b>Institutionnel / Service public</b>	
École élémentaire	St-Joseph (De Lorimier)
Église	St-Joseph (Bordeaux)
Église Baptiste française	Cartier (St-Joseph)
CLSC	De Lorimier (Gilford)
Service de protection des incendies (immeuble patrimonial)	Mont-Royal (Parthenais)
<b>Bureaux</b>	
Bureau de spécialistes de la santé	St-Joseph (Messier)

Secteur sud-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (Environ 75 %)</b>	
<b>Commerce</b>	
Artère commerciale régionale de forte intensité	Mont-Royal
Artère commerciale locale de faible intensité	Marianne
<b>Institutionnel / Service public</b>	
Aréna	Marianne (Bordeaux)
École secondaire	Marianne (Bordeaux)
École élémentaire	Rachel (Chapleau)
École élémentaire	Rachel (Parthenais)
Église	Rachel (Fullum)
Maison pour personnes retraitées	Rachel (Messier)
<b>Industriel</b>	
Imprimerie Journal de Montréal	Frontenac (Mont-Royal)
Impression de magazines	Frontenac (Marianne)
Industrie de recherche pharmaceutique	Frontenac (Marianne)
Industrie de viandes	Hogan (Angus)
Secteur de petites industries diverses	Secteur Hogan-Angus-Frontenac-Rachel

Secteur sud-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (Environ 40 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Restaurant	André-Laurendeau (Rachel)
Épicerie	William-Tremblay (Dezery)
SAQ	Rachel (Dézéry)
<b>Bureaux</b>	
Immeuble à bureaux	Molson (Rachel)
Immeuble à bureaux	William-Tremblay (Molson)
Bureaux et ateliers divers	William-Tremblay (André-Laurendeau)
Clinique	Mont-Royal (André-Laurendeau)
Immeuble à bureaux	Molson (Mont-Royal)
Immeuble à bureaux	Molson (Mont-Royal)

### Design urbain

#### *La grille de rues*

La trame de rue des quartiers situés à l'ouest de la zone est orthogonale et suit le parcellaire caractérisant l'ensemble du quartier du Plateau Mont-Royal. Au nord, la courbe qu'emprunte la voie ferrée donne lieu à une série d'îlots de plus grande taille, mais qui suivent tout de même une organisation orthogonale. À l'est, la trame est similaire à celle à l'ouest, si ce n'est une légère modification dans l'orientation des îlots. Le seul secteur qui déroge à ce tracé régulier est celui situé au sud où se trouvaient les locoshops Angus. Le développement plus tardif de ces terrains explique la différence dans l'organisation des rues. Ainsi, on retrouve des quartiers résidentiels plus fermés et organisés autour des petits squares ce qui reflète davantage les principes du *nouvel urbanisme* (Fischler, 2003 p.9) que la poursuite de la trame traditionnelle du quartier Rosemont. Les îlots situés en bordure de la voie ferrée sont de plus grandes dimensions et moins réguliers, ce qui s'explique par la présence de la voie ferrée.

#### *Les espaces publics*

On dénombre un total de huit parcs principalement répartis dans les secteurs à l'ouest et à l'est de la zone. Ils sont relativement bien répartis autour de la zone malgré leur absence dans le secteur au nord. Mis à part les parcs Pélican, Baldwin et Jean-Duceppe possédant des tailles permettant la présence d'infrastructures diverses de récréation, les parcs sont relativement petits.

Présence de pôles générateurs de déplacements :

Pôle	Description	Emplacement
Parc Lafontaine	Parc	(Rachel-Papineau)
Hôpital Pasteur	CHSLD	Sherbrooke ((Moreau)
Rue Mont-Royal	Rue commerçante	Mont-Royal (Iberville-Parc)
Secteur industriel	Centre d'emplois	Iberville (Dandurand)

### **3. Critères reliés à la desserte en transport**

#### Portrait du réseau routier

Les principales artères desservant cette zone sont les rues D'Iberville et St-Joseph dont le carrefour se situe à l'intérieur des délimitations de la zone. La première, d'orientation nord-sud, permet un accès direct vers la rue Notre-Dame au sud en croisant la rue Sherbrooke, artère majeure de Montréal. Vers le nord, elle permet de rejoindre le boulevard métropolitain (autoroute 40) en croisant les artères majeures telles que les rues Rosemont et Jean-Talon. La rue St-Joseph pour sa part assure une connexion est-ouest. Vers l'est, elle aboutit à l'angle du boulevard Pie-IX à la hauteur du Parc Maisonneuve et vers l'ouest elle rejoint la côte Sainte-Catherine et le Mont-Royal en croisant des artères majeures telles que Papineau, St-Denis et Parc.

Notons aussi la présence de plusieurs autres artères d'importance qui desservent la zone. Tout d'abord, dans l'axe est-ouest, les rues Rachel, Mont-Royal et Masson qui assurent les liens vers les quartiers Rosemont et Plateau Mont-Royal. Dans l'axe nord-sud, notons la présence de la rue St-Michel et de l'avenue De Lorimier qui permet de rejoindre le pont Jacques-Cartier.

#### Portrait du réseau de transport en commun

Aucune station de métro n'est située dans un rayon de 500m autour des délimitations de la zone. La station la plus près, le métro Préfontaine, est située à un peu plus d'un kilomètre du point le plus proche de la zone.

En contrepartie, la zone est desservie par un réseau de lignes d'autobus. En tout, 11 lignes dont trois services de nuit assurent le service de transport en commun pour cette zone. Parmi ces 11 lignes, six passent soit directement à l'intérieur des délimitations de la zone, soit bordent les limites de celle-ci.

#### Positionnement sur le réseau de transport en commun

Les circuits principaux d'orientation Nord-Sud comme les lignes 94 (Iberville), 67 (St-Michel) et 10 (De Lorimier) permettent de relier le site aux stations de la ligne verte qui offre la possibilité de rejoindre directement le centre-ville. D'autres part, les lignes 97 (Mont-Royal), 47 (Masson), 27 (St-Joseph), 29 (Rachel) et 25 (Angus) d'orientation est-ouest se rallient toutes aux stations de métro de la ligne orange (Laurier, Mont-Royal, Sherbrooke), elle aussi directement reliée au centre-ville.

#### Portrait des opportunités de développement du transport collectif

##### *Projets indiqués au plan de transport*

Il n'y a pas de projet indiqué au plan de transport de Montréal pour cette zone.

##### *Infrastructures et emprises existantes*

Cette zone est située à cheval sur un tronçon du chemin de fer du Canadien Pacifique dont l'emprise à cet endroit est d'environ 25m. C'est sur ce tronçon que le nombre de voies passe de quatre à trois. Ainsi, nous comptons un minimum de trois voies disponibles qui, actuellement, ne sont utilisées que pour le transport des marchandises.

#### **4. Analyse du potentiel :**

##### **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

###### *Dimensions*

Les dimensions de la zone industrielle Iberville – St-Joseph, la troisième en importance à ce chapitre, sont très attrayantes pour un projet de requalification. Il y a effectivement suffisamment d'espace pour imaginer un véritable pôle diversifié. La complexité de sa transformation repose plutôt dans sa forme irrégulière qui en fait une zone intégrée dans plusieurs contextes différents.

###### *Nature et type d'industries*

Malgré l'importante superficie de la zone, on compte un nombre relativement restreint d'entreprises industrielles. On note par contre un nombre assez important de bureaux, de commerces et surtout de logements si on compare avec les autres zones. Cette diversité d'activité déjà présente serait un avantage si l'on se reporte aux principes du TOD.

Les activités industrielles se concentrent surtout à l'intérieur de deux principaux secteurs d'activité, soit l'alimentation et l'entreposage. Comme nous l'avons vu précédemment, ces deux secteurs industriels font partie de ceux qui connaissent un déclin à Montréal ces dernières années. Il est donc justifié de s'interroger sur la possibilité de les voir partir à court ou moyen terme. Advenant le départ graduel de ces entreprises, il serait pertinent de planifier une requalification qui prévoit de nouvelles activités urbaines mixtes.

###### *Niveau d'intensité des activités*

Le pourcentage d'espaces vacants et sous-utilisés est aussi le plus élevé parmi toutes les zones étudiées, soit près de 50%. Contrairement à certaines des zones, ces espaces vacants ne sont pas des terrains résiduels et seraient facilement réutilisables dans le contexte actuel. Ceci représente un atout considérable de cette zone dans la mesure où une requalification à court terme de cette dernière est plus facilement envisageable.

Le plus grand de ces terrains est une ancienne industrie qui vient tout juste d'être démolie. Des travaux de décontamination sont actuellement en cours, ce qui laisse croire que les terrains seront prochainement utilisés à d'autres fins. Ces signes de transformation

sont des témoins du faible dynamisme des industries de ce secteur et renforcent la pertinence d'y planifier un redéveloppement.

#### *Éléments patrimoniaux*

La proximité d'éléments patrimoniaux majeurs situés dans les secteurs limitrophes de la zone pourrait être susceptible de bénéficier à son redéveloppement, malgré l'absence de bâtiments patrimoniaux directement intégrés à l'intérieur des limites de la zone. Par exemple, le succès qu'a connu le quartier Angus situé sur les anciennes locoshops du même nom pourrait se répercuter dans une moindre mesure sur une partie de la zone qui lui est adjacente.

De plus, la zone se trouve à l'extrémité de la rue Mont-Royal, l'une des artères commerciales de Montréal les plus connues et les plus achalandées. Une requalification de la zone pourrait aisément prendre avantage du rayonnement de cette artère.

#### *Structuration de l'espace et trame de rue*

Bien que la zone soit relativement bien structurée par certaines artères majeures, le passage sous la voie ferrée crée d'importantes coupures de part et d'autre de la voie ferrée. Par contre, l'absence de méga-îlots rend beaucoup plus facile la reconversion des terrains vacants qui sont déjà intégrés à l'intérieur de la trame de rue.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

#### *Relation de la zone avec son milieu environnant*

Un des points positifs de ce site est qu'il est directement intégré aux secteurs résidentiels qui le bordent, autant du côté du quartier Rosemont que du côté du Plateau Mont-Royal. Un éventuel redéveloppement de cette zone bénéficierait de la présence de quartiers environnants déjà bien établis.

Comme elles sont directement intégrées au tissu résidentiel environnant, les activités industrielles de cette zone causent par endroits des conflits d'usages liés aux bruits, aux odeurs et autres émissions polluantes. La requalification de ces entreprises par de nouvelles fonctions mixtes serait bénéfique pour les quartiers environnants.



*Densité*

La densité des quartiers environnants constitue un autre atout de taille dans une éventuelle requalification orientée autour des transports en commun. Ceux-ci sont formés d'un tissu résidentiel dense et continu où l'on trouve en majorité des habitations de type *plex* de deux à trois étages. Le quartier résidentiel Angus récemment construit possède lui aussi une densité intéressante d'habitations permettant d'une part, d'assurer un bassin d'utilisateurs du transport en commun et d'autre part, d'assurer un nombre suffisant d'habitants permettant la création d'un milieu possédant une diversité d'activités urbaines intéressante.

Le seul bémol en ce qui a trait à la densité se trouve dans l'important nombre de terrains vacants situés au sud de la zone. Ces terrains font partie du Technopôle Angus qui se veut un constituant reconnu de la Technopôle montréalaise de la santé de par la masse critique de chercheurs œuvrant au Centre des Biotechnologies Angus<sup>19</sup>. Bien que ces terrains soient actuellement vacants et que le développement du Technopôle ne se réalise que lentement, la requalification de la ZIM pourrait servir de levier au développement de ces terrains.

*Diversité des activités*

On retrouve deux artères commerciales de forte intensité dans un rayon de 500m autour de la zone, soit les rues Mont-Royal et Masson. Ces artères sont caractérisées par une forte densité de commerces de proximité, boutiques, restaurants et épiceries. En plus de procurer l'ensemble des services de proximité nécessaires aux besoins quotidiens, ces rues commerçantes favorisent l'utilisation de la marche à l'opposé des centres d'achats conventionnels, en plus de constituer des lieux publics animés contribuant à l'amélioration du cadre de vie urbain. Ces artères polarisent les commerces dans ces secteurs ce qui fait en sorte que l'offre commerciale au nord et au sud est plutôt faible.

Ces secteurs ont par contre l'avantage de concentrer plusieurs petites entreprises industrielles et quelques bureaux fournissant un bon bassin d'emplois et améliorant la diversité globale des activités dans l'ensemble des secteurs environnants. On note

---

<sup>19</sup> [www.technopoleangus.com](http://www.technopoleangus.com)

finalement une bonne répartition des bâtiments publics, notamment des écoles et églises, mis à part, encore une fois, pour les secteurs au nord et au sud de la zone.

#### *Design urbain*

Le design des quartiers environnants est généralement similaire aux principes prescrits par les principes du TOD. La trame de rue orthogonale est propice à l'exploitation du transport en commun et à un environnement favorable aux piétons.

Au niveau des espaces publics, le parc Pélican est probablement le plus intéressant. C'est de fait le plus grand et il joue deux rôles, soit celui d'oasis de verdure dans un quartier dense et celui de lieu de récréation avec plusieurs équipements. Ce genre d'espace est essentiel à la création d'un milieu de vie urbain dense de qualité. Le fait qu'il soit directement adjacent à la zone est aussi un atout puisque les terrains à ses abords immédiats auront un plus grand potentiel de développement.

### **3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**

#### *Portrait du réseau viaire*

Le positionnement de cette zone au carrefour de deux artères majeures de Montréal est sans contredit un atout. En effet, les rues d'Iberville et de St-Joseph permettent un excellent accès à cette zone.

#### *Portrait du réseau de transport en commun*

Une des principales lacunes de cette zone réside dans l'absence de station de transport en commun en site propre. Il y a bel et bien quelques lignes d'autobus possédant des fréquences intéressantes et reliant des points stratégiques comme la ligne 94 sur Iberville, mais l'absence d'une station de métro ou de train est une lacune importante de cette zone.

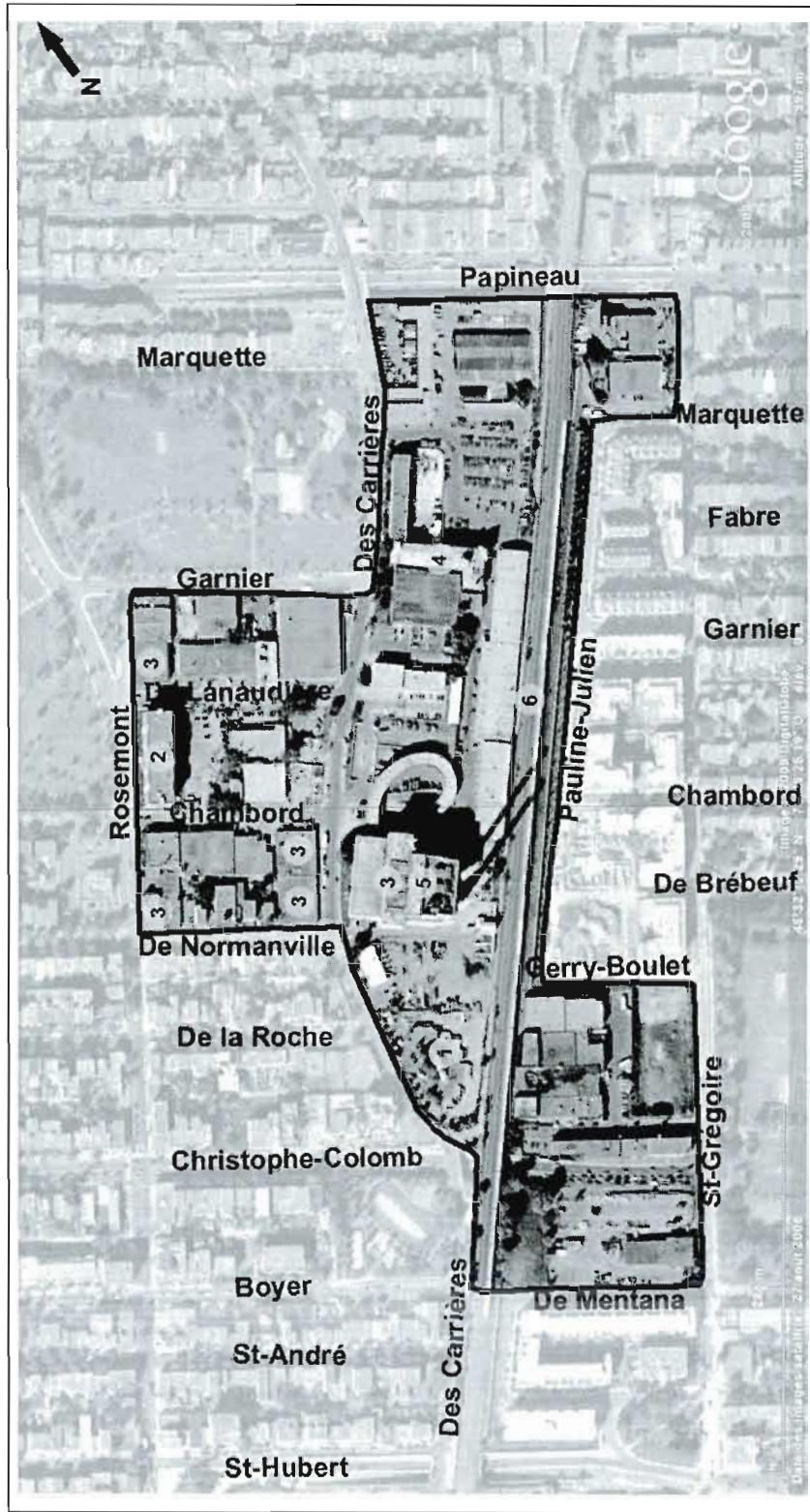
#### *Opportunités de développement du transport en commun*

Il est à noter que l'emprise ferroviaire, tout comme dans les deux zones précédentes, pourrait à long terme accueillir un axe de transport en commun en site propre et assurer une desserte directe vers le centre-ville.





Carte 3.4.2 : Éléments marquants de la zone



## **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

### Nature et type d'industries

#### *Activités industrielles*

Les industries de cette zone se concentrent dans deux principaux secteurs soit les services aux automobiles (garages, vente de pièces, etc.) et les ateliers municipaux. Cette dernière catégorie possède un statut particulier puisque les ateliers municipaux relèvent plus de l'entreposage et des ateliers d'usinage que de la production de biens.

On note aussi la présence d'industries dans les domaines de la bière, de l'entreposage et de la menuiserie. Notons finalement la présence d'un éco-centre (1) où sont récupérés des matériaux de construction et autres déchets domestiques.

#### *Autres activités*

Outre les activités industrielles, nous retrouvons dans la zone plus de 140 logements essentiellement concentrés à l'intérieur d'une seule tour à logement sur la rue Rosemont(2). Autrement, l'on retrouve un centre culturel bouddhique, quelques bâtiments abritant des bureaux et un restaurant.

### Niveau d'intensité des activités

Les terrains vacants et les bâtiments inoccupés représentent un total d'approximativement 5,48 ha soit près de 30 % de l'ensemble de la zone. La grandeur des terrains vacants varie entre 1 ha et 0,1 ha et ceux-ci sont répartis de façon relativement égale sur l'ensemble de la zone. Parmi ces terrains, on compte des espaces de stationnement, des terrains laissés en friche et des espaces résiduels.

On dénombre cinq bâtiments industriels désaffectés (3) dont le plus important est sans aucun doute l'imposant bâtiment de l'incinérateur. Les deux bâtiments qui y font face semblent aussi inoccupés. Une autre manufacture vient tout juste d'être démolie pour faire place à un projet immobilier résidentiel au coin des rues de Normanville et Rosemont.



### Éléments patrimoniaux

Un seul bâtiment de la zone est inscrit au document d'évaluation patrimoniale de la ville de Montréal. Il s'agit de l'immeuble situé au 1440-520 rue des Carrières (4) (photo 3.4.1). Ce bâtiment anciennement occupé par des écuries municipales est aujourd'hui la propriété de la ville de Montréal. Il se distingue par ses particularités architecturales comme son toit pentu en cuivre et la présence de tourelles. Bien qu'il ne soit pas inclus au document d'évaluation de la ville de Montréal, le bâtiment de l'incinérateur (5) possède assurément une valeur patrimoniale, ne serait-ce que par sa visibilité dans le paysage du quartier et bien au-delà (Photo 3.4.2). Ses deux grandes cheminées sont effectivement un point de repère dans le quartier peu



Photo 3.4.1 : Anciennes écuries situées sur la rue des Carrières abritant aujourd'hui des bureaux des travaux publics.

Source : Virtual Earth



Photo 3.4.2 : Au premier plan : Usine des Brasseurs R.J. Au deuxième plan : Incinérateur sur la rue des Carrières aujourd'hui désaffecté.

Source : Thomas Bissuel-Roy

importe la valeur esthétique qu'on peut leur attribuer. C'est donc pourquoi nous jugeons important d'intégrer ce bâtiment dans le patrimoine de cette zone. Ensuite, la rue des Carrières est identifiée parmi les tracés fondateurs du quartier. Son tracé sinueux qui se démarque de la trame orthogonale permettait de rejoindre différentes carrières du quartier de la Petite-Patrie bien avant que le développement urbain n'ait entamé cette portion de l'île.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Document d'évaluation du patrimoine urbain de la ville de Montréal

### Structuration de l'espace et trame de rue

Le méga-îlot central qui longe la voie ferrée du côté nord où se trouve l'incinérateur crée une coupure dans la trame urbaine. Toutes les rues d'orientation nord-sud entre les rues Papineau et Christophe-Colomb sont interrompues entre les rues Des Carrières et St-Grégoire, ce qui a pour effet de séparer les quartiers du Plateau Mont-Royal et Rosemont. La seule artère traversant en entier la zone est la rue des Carrières, mais sa trajectoire sinueuse et son caractère local ne contribuent pas à structurer de façon claire ce secteur. Par contre, les trois îlots situés au nord de la zone sont de plus petite taille et suivent la trame orthogonale du quartier Rosemont.

La partie de la zone située au sud de la voie ferrée est une bande longeant cette dernière et n'est traversée que par la rue Christophe-Colomb qui établit le lien de part et d'autre de la voie ferrée entre les quartiers de Rosemont et du Plateau Mont-Royal

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

Cette zone possède différents niveaux d'intégration à son milieu environnant. À l'ouest et au nord-ouest, la zone est directement intégrée au tissu résidentiel du quartier Rosemont. Au nord et au nord-est, la zone fait directement face au parc Père-Marquette dans lequel elle est imbriquée. À l'est, la dépression de la rue Papineau causée par la voie ferrée crée une coupure avec le quartier situé à l'est, bien que le lien se fasse par la rue des Carrières. Au sud et au sud-est, la zone fait face à un nouveau développement résidentiel situé sur d'anciens terrains industriels. Ce secteur résidentiel agit comme tampon entre la zone et les secteurs résidentiels traditionnels du Plateau Mont-Royal. Au sud-ouest, la zone fait directement face au parc Laurier et, encore une fois, à un secteur résidentiel plus récent développé sur d'anciens terrains industriels.





Densité

Les secteurs environnants sont en majorité composés de quartiers résidentiels dont la typologie dominante est le «plex» de deux ou trois étages. On retrouve aussi quelques immeubles à logements de quatre étages ou plus. Il est à noter que la densité résidentielle globale des secteurs environnants est quelque peu affectée à la baisse par la présence de deux grands parcs régionaux qui sont les sites d'anciennes carrières.

Diversité des activités

Secteur nord :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 50 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité et de gros de moyenne intensité	Papineau
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Rosemont
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Bellechasse
Centre de conditionnement physique	Bellechasse (Lanaudière)
<b>Institutionnel/ Service public</b>	
École secondaire	Bellechasse (Marquette)
Aréna	Bellechasse (Marquette)
École primaire	Christophe-Colomb (Rosemont)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux du SRAM	Christophe-Colomb (des Carrières)
<b>Industriel</b>	
Garage	Bellechasse (Chambord)
Secteur de petites industries	Des carrières (De la Roche)

Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	St-Hubert
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Rosemont
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Bellechasse
<b>Institutionnel/ Service public</b>	
Église Hindoue	Bellechasse (Boyer)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux de syndicat	Boyer (Rosemont)
<b>Industriel</b>	
Garage	Bellechasse (Chambord)
Secteur de petites industries	Des Carrières (De la Roche)

Secteur sud-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 50%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	St-Denis et Laurier
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Boucher
Épicerie Métro	St-Hubert (Boucher)
École primaire	
<b>Institutionnel / Service public</b>	
Institut de formation spécialisé	St-Denis (St-Grégoire)
Institut de formation spécialisé	Laurier (St-Hubert)
École primaire	
Église	Laurier (Rivard)
Couvent des Carmélites	Du carmel (St-Denis)
Métro Laurier	Laurier (Rivard)
Centre récréatif	Rivard (Laurier)
<b>Industriel</b>	
Imprimerie	Resther (Voie ferrée)
Automobile	St-Grégoire (Berri)

Secteur sud :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 70%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Laurier
Artère commerciale de proximité et de gros de moyenne intensité	Papineau
Station-service	Laurier (Papineau)
<b>Industriel</b>	
Automobile	Papineau (St-Grégoire)
Friche	St-Joseph (De la Roche)

Secteur sud-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 80%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Laurier
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Masson
Artère commerciale de proximité et de gros de moyenne intensité	Papineau
Station-service	Papineau (Masson)
Concessionnaire automobile	Papineau
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Maison des jeunes	Laurier (Cartier)
Église	Masson (Cartier)
<b>Industriel</b>	
Secteur industriel divers	Long de la voie ferrée
Garage	Masson (Cartier)
Garage	Masson (De Lorimier)

Secteur nord-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 70%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Rosemont
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Bellechasse
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Des Carrières
Artère commerciale de proximité de faible intensité	De Lorimier
Artère commerciale de proximité et de gros de moyenne intensité	Papineau
Caisse Desjardins	Rosemont (De Lorimier)
Station de service	De Lorimier (Rosemont)
Station de service	De Lorimier (Des Carrières)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Église	Rosemont (Chabot)
École primaire	Bellechasse (Chabot)
<b>Industriel</b>	
Secteur industriel divers	Des Carrières
Secteur industriel divers	Holt
Secteur industriel garages	Papineau (Des Carrières)
Station électrique	Des Carrières (De Lorimier)

### Design urbain

#### *La grille de rues*

De façon générale, la trame de rue des quartiers environnants suit la trame orthogonale des quartiers centraux de Montréal. Cette trame est par contre légèrement affectée d'une part par le passage de la voie ferrée qui décrit une courbe à l'est, créant quelques irrégularités dans les îlots qui la bordent, et d'autre part par la courbe qu'emprunte la rue des Carrières. Ces irrégularités, aussi causées par le parc Père-Marquette font en sorte que beaucoup de rues d'orientation nord-sud sont interrompues.

#### *Les espaces publics*

On dénombre un total de quatre parcs dans l'ensemble des secteurs environnants de la zone industrielle dont deux sont de rayonnement régional, soit les parcs Père-Marquette et Sir-Wilfrid-Laurier. Les deux autres sont de petits parcs de quartier. Il est intéressant de noter la présence de la piste cyclable longeant la voie ferrée (6). Ce tronçon est relié au reste du réseau montréalais entre autres par les pistes situées sur les rues Boyer et Clark. Bien qu'une piste cyclable ne soit pas une infrastructure aussi immuable qu'un parc, le

fait qu'elle soit aménagée en site propre et qu'elle soit reliée au réseau panmontréalais est un élément à souligner.

#### Pôles générateurs de déplacements

Pôle	Description	Emplacement
Plaza St-Hubert	Rue commerçante	St-Hubert (Bellechasse et Jean-Talon)
Rue Mont-Royal	Rue commerçante	Mont-Royal (Parc-Iberville)
Rue St-Laurent	Rue commerçante	St-Laurent
Secteur industriel	Centre d'emploi	St-Denis (Rosemont)
Secteur industriel	Centre d'emploi	Iberville (Dandurand)
Secteur industriel	Centre d'emploi	Casgrain (St-Viateur)

### **3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**

#### Portrait du réseau routier

La zone est bordée par trois artères de transit majeur de Montréal. Tout d'abord, l'extrémité est de la zone est délimitée par la rue Papineau qui la relie au sud au pont Jacques-Cartier en croisant les artères majeures Sherbrooke et Notre-Dame. Vers le nord elle permet de rejoindre le boulevard métropolitain (Autoroute 40). Tout juste à l'ouest de la zone on note la présence de la rue St-Denis qui rejoint le Quartier Latin, le centre-ville et l'autoroute Ville-Marie vers le sud en croisant les mêmes artères est-ouest que la rue Papineau. Vers le nord elle permet également de rejoindre le boulevard Métropolitain. Dans l'axe est-ouest, la zone est bordée par le boulevard Rosemont. L'axe Rosemont-Van Home permet de rejoindre la plupart des grandes artères collectrices d'orientation nord-sud comme les rues Papineau et Pie-IX à l'est et St-Denis, du Parc et le boulevard Décarie à l'ouest.

#### Portrait du réseau de transport en commun

Seule la station de métro Rosemont se trouve à l'intérieur du rayon de 500m des limites de la zone. Par contre, elle n'est à 500m que d'une petite proportion de la zone. La partie la plus éloignée de la zone est en fait à près de 1,2 km. Dans ce même rayon de 500m on compte 11 lignes différentes d'autobus desservant les artères suivantes : Rosemont, St-Grégoire, Laurier, St-Joseph, De Lorimier, Papineau, Christophe-Colomb et St-Denis. Toutefois, aucune de ces lignes ne traverse à l'intérieur des délimitations de la zone. Ajoutons à cela trois lignes d'autobus de nuit qui assurent une desserte 24 heures sur 24.

#### Positionnement sur le réseau de transport en commun

La station Rosemont sur la ligne orange assure la connexion du site vers le centre-ville. Cette ligne de métro permet aussi de relier le terminus Montmorency (Centre-ville de Laval), le Vieux-Montréal et le pôle d'emploi de l'arrondissement St-Laurent. La ligne orange est aussi connectée à toutes les autres lignes de métro par les stations Berri et Jean-Talon, permettant avec un seul transfert d'avoir accès à l'ensemble du réseau de métro de la ville. La ligne d'autobus 197 sur Rosemont assure la connexion vers l'est de la ville entre autre vers le Cégep Rosemont, le Boul. Pie-IX, le Parc Maisonneuve et l'hôpital Maisonneuve-Rosemont. Par ailleurs, la ligne d'autobus 45 sur l'avenue Papineau assure la connexion vers la ligne verte et le centre-ville.

#### Opportunités de développement du transport en commun :

##### *Projets indiqués au plan de transport :*

Le seul projet prévu au plan de transport de la ville de Montréal est le prolongement de la ligne orange vers Bois-Franc et éventuellement vers Laval<sup>21</sup> ce qui aurait pour effet d'étendre l'accès à ce quartier sans transfert à partir de la station Rosemont, qui aurait l'effet inverse de rendre la zone plus accessible à ce bassin de population.

---

<sup>21</sup> Bisson, B. «Le prolongement du métro à l'étude» La Presse, 17 Septembre 2009, A8

*Infrastructures et emprises existantes*

La zone industrielle de l'incinérateur est située à cheval sur le corridor ferroviaire du CP (Photo 3.4.3). À cet emplacement, l'emprise de la voie ferrée est d'un peu plus de 20m et compte trois voies. Il serait techniquement possible d'utiliser deux des voies pour y faire passer un mode de transport en commun.

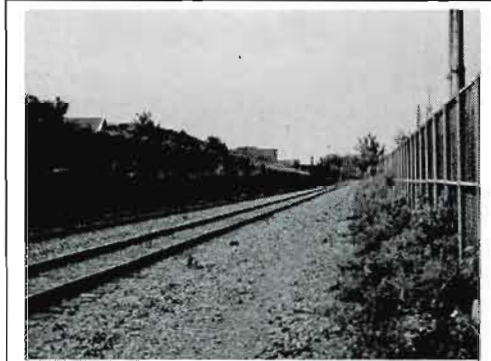


Photo 3.4.3 : Corridor ferroviaire du CP  
Source Thomas Bissuel-Rov

**4. Analyse du potentiel :****1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone***Dimensions*

La zone de l'incinérateur possède la deuxième plus petite taille. Même si cette caractéristique ne l'avantage pas nécessairement si on la compare à d'autres zones plus grandes, ces dimensions n'empêchent pas d'y planifier un projet d'envergure reflétant toutes les caractéristiques d'un projet TOD.

*Nature et types d'industries*

Au niveau des activités urbaines, une importante portion de la zone est occupée par des ateliers de voirie et d'entreposage de la municipalité. Les ateliers municipaux sont nécessaires à l'intérieur des villes et bien qu'ils soient considérés comme étant de nature industrielle, ils ne répondent pas aux facteurs de localisation au même titre que les industries privées qui produisent des biens. En contrepartie, ces activités relèvent directement de l'administration publique, ce qui élimine certaines contraintes liées à leur délocalisation dans la mesure où l'administration municipale juge qu'un autre type d'activités serait plus pertinent sur ces terrains. En d'autres mots, si la Ville se fait le



promoteur d'une requalification du site, le fait qu'elle possède une bonne partie des terrains peut devenir un levier intéressant.

#### *Niveau d'intensité des activités*

Tout d'abord, près du tiers de sa superficie est sous-utilisée ou complètement abandonnée. Contrairement aux deux premières zones, ces terrains sont généralement de qualité en ce sens qu'il ne s'agit pas seulement d'espaces résiduels et certains sont assez grands pour y développer des projets majeurs, le bâtiment de l'incinérateur en faisant foi. Il est vrai que ce dernier possède une volumétrie et un gabarit propre à l'activité qu'il accueillait par le passé et le rend difficile à reconvertir tel quel, mais vu l'important espace qu'il occupe et sa position centrale dans la zone, son potentiel demeure énorme.

Aussi, bien que les activités industrielles en place dans la zone ne fassent pas partie des secteurs les plus affectés par la délocalisation industrielle (brasserie, automobile etc.), il n'en reste pas moins qu'un nombre assez important de bâtiments en friche a été recensé sur le terrain, indiquant le faible dynamisme de la zone industrielle. Un de ces bâtiments en friche fait même l'objet d'une construction résidentielle qui s'ajoute à la tour de logement, confirmant que le processus de transformation est amorcé. De plus, bien qu'il s'agisse de terrains tout juste à l'extérieur de la zone, les récents développements résidentiels le long du côté sud de la voie ferrée dans le plateau Mont-Royal confirment l'hypothèse selon laquelle la zone subit actuellement une transformation majeure et qu'elle est soumise à d'importantes pressions du marché immobilier résidentiel.

#### *Éléments patrimoniaux*

La zone de l'incinérateur est la première où nous relevons des éléments patrimoniaux significatifs. Le premier, bien qu'il ne soit pas indiqué au document d'évaluation du patrimoine de la ville, est le bâtiment de l'incinérateur lui-même. Ce ne sont pas ses qualités architecturales qui en font un élément significatif, mais sa contribution au paysage et sa symbolique industrielle. En plus d'être un point de repère important, il confère au quartier une certaine identité, ce qui n'est pas à négliger dans la promotion d'un projet de requalification urbaine. Cette zone possède un deuxième élément patrimonial d'intérêt. Il s'agit du bâtiment des anciennes écuries qui abrite aujourd'hui des bureaux du département des travaux publics de la Ville. À l'heure actuelle, ce bâtiment est partiellement dissimulé derrière un entrepôt, mais sa remise en valeur



pourrait servir de point central au redéveloppement de la zone, par exemple en lui attribuant un caractère public.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### *Relation de la zone avec son milieu environnant*

Cette zone est directement intégrée à son milieu environnant. La voie ferrée et les îlots qui la bordent forment par contre une barrière entre les quartiers situés de part et d'autre. Tout comme dans les zones précédentes, la requalification de la zone par de nouvelles activités permettrait de diminuer cet effet de barrière et une éventuelle requalification bénéficierait d'un milieu environnant déjà bien établi contribuant à la diversité du quartier.

### *Densité*

La densité des quartiers environnants rencontre amplement les critères de densité identifiés par les principes du TOD. On y retrouve effectivement une grande majorité de bâtiment de 2 à 3 étages en plus de tours de logements, ce qui permet à la zone d'avoir un bassin de population pour justifier d'y développer un pôle axé sur les transports en commun.

### *Diversité des activités*

Les quartiers entourant la zone sont de façon générale plutôt diversifiés. On retrouve une bonne diversité de commerces de proximité accessibles à pied. Par contre, ce n'est pratiquement que pour le secteur Sud que nous retrouvons une artère commerciale conviviale avec une diversité de commerces incitant à limiter l'utilisation de la voiture et favorisant une animation continue de la rue. Notons aussi la présence de petits secteurs d'emplois à l'est et à l'ouest de la zone, ce qui génère une animation constante du quartier en plus de favoriser une meilleure desserte en transport en commun.

*Design urbain*

En ce qui a trait au critère du design urbain, la trame de rue est de façon générale orthogonale, malgré le tracé sinueux de la rue des Carrières et la courbe de la voie ferrée, ce qui est une caractéristique intéressante pour le développement d'un quartier encourageant les déplacements alternatifs à l'automobile.

Mais le principal potentiel de cette zone à ce niveau est assurément la présence de deux parcs d'importance régionale, le parc Sir-Wilfrid-Laurier et le Parc Père-Marquette. Les grands parcs contribuent à améliorer la qualité de vie des quartiers centraux très denses. On compte aussi deux autres plus petits parcs et une place publique au coin des rues St-Hubert et Bellechasse.

**3. Critères liés à la desserte en transport actuelle et potentielle***Portrait du réseau viaire*

La zone bénéficie d'excellents accès par le réseau routier étant située directement sur le Boulevard Rosemont, un des plus importants axes d'orientation est-ouest de la ville de Montréal. La desserte nord-sud est aussi très bonne puisque les rues Papineau et Christophe Colomb permettent pour leur part une excellente accessibilité de la zone dans l'axe nord-sud.

*Portrait du réseau de transport en commun*

C'est au niveau du transport en commun que cette zone possède plus de faiblesses. En effet, bien qu'elle soit desservie par un grand nombre de lignes d'autobus, ce mode de transport possède un pouvoir structurant limité comparativement au métro et la seule station de métro présente dans le rayon de 500m ne dessert pas la totalité de la zone.

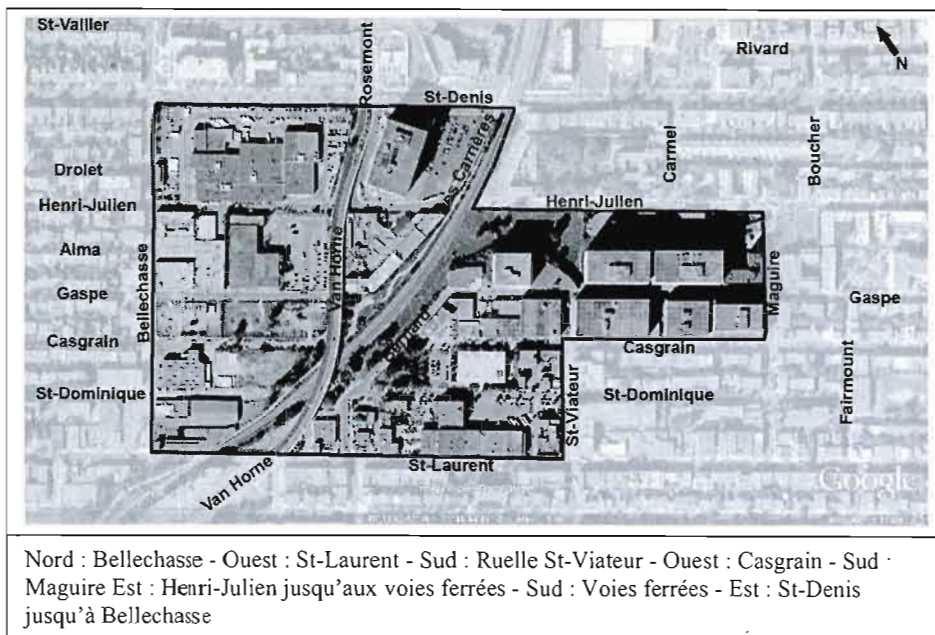
*Opportunités de développement du transport en commun*

En contrepartie, le potentiel de développement du transport en commun dans la zone se trouve dans les possibilités d'exploitation de l'emprise ferroviaire sur laquelle on pourrait développer un axe de transport en commun à plus long terme. Dans cette optique, l'absence de métro à proximité serait palliée, en partie, par un autre mode de transport en

site propre qui permettrait de rejoindre rapidement les stations de métro Rosemont ou Préfontaine, entre autres.

### 5.5 Zone du viaduc Van Horne

Carte 3.5.1 : Délimitation de la zone



#### Données Statistiques

Tableau 3.5.1 : Données sur les superficies

Superficie de la zone (ha)	31,26	Superficie totale vacante (ha)	7,89
Superficie de terrains vacants (ha)	7,47	Pourcentage total d'espace vacant (%)	25,23
Superficie des bâtiments vacants (ha)	0,42		

Tableau 3.5.2 : Données sur les activités

Superficie de terrain occupée par secteur d'activité industriel (ha)				Autres activités (nbr. de bâtiments)	
Ateliers/garages (3)	5,25	Entrepôt (3)	0,32	Logement	215
Vêtement (8)	4,35	Ateliers/petites ind (1)	0,23	Commerce	10
Alimentation (3)	1,47	Fabr. de meubles (1)	0,11	Institution / service public	2
Pépinière/paysagement (1)	1,23	Friches (5)	0,77	Bureaux	4
Fabr. de pièces usinées (2)	1,08		15,67		
Impression (1)	0,86				





## 1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone

### Nature et type d'industries

#### *Activités industrielles*

Cette zone est dominée par la présence des industries reliées au domaine du vêtement et du textile. Ces entreprises se concentrent principalement dans quelques grands bâtiments au sud de la voie ferrée (1). Il est difficile de connaître le nombre exact d'entreprises présentes dans ce secteur parce que ces bâtiments accueillent plusieurs ateliers différents. Le secteur de la zone situé au nord de la voie ferrée est pour sa part caractérisé par une prédominance de bâtiments publics. On retrouve entre autre les garages d'autobus de la STM(2), un garage, un bureau du service de protection des incendies (3) et une pépinière municipale (4). Outre ces activités à caractère public et les industries liées au textile, nous retrouvons quelques entrepôts et industries liés à l'alimentation. Une usine de pièces de métal et une usine de fabrication de meubles complètent le portrait des activités industrielles de cette zone.

#### *Autres activités*

Nous observons aussi la présence de 215 logements dont la moitié se situe dans une tour d'habitation récente (5) (Photo 3.5.1) pour personnes âgées. Les autres logements sont dispersés de façon ponctuelle principalement dans la partie sud de la zone. Outre les logements, on note la présence d'un aréna (6), d'une école (7), de quelques bureaux et de commerces(8). Ces derniers se concentrent surtout sur la rue St-Laurent.



Photo 3.5.1 : Tour de logements pour personnes âgées complètement entourée de bâtiments industriels

Source : Thomas Bissuel-Roy

### Niveau d'intensité des activités

La somme des terrains vacants et des bâtiments inoccupés totalise 7,89 ha soit un peu plus du quart de l'ensemble du territoire de la zone. La grandeur des terrains vacants varie de 1 à 0,05ha. On compte cinq bâtiments industriels inoccupés (9) à l'intérieur des limites de la zone qui sont tous d'assez petites tailles. Le plus gros est un hangar de la compagnie Canadien Pacifique situé sur la rue Bernard. Il est à noter qu'autant la partie nord que la partie sud font l'objet de plans de réaménagement par la ville de Montréal. Pour le secteur Nord, la volonté est d'y développer une mixité d'activité en profitant de la position avantageuse de ce secteur et pour la partie au sud, il s'agit de mettre en place des conditions suscitant des investissements, notamment par le réaménagement du domaine public.

### Éléments patrimoniaux

Tout le secteur au nord de la voie ferrée entre les rues Bellechasse, St-Denis et St-Laurent est identifié au document d'évaluation du patrimoine de la ville de Montréal comme ensemble industriel d'intérêt<sup>22</sup>. On y explique que son développement est intimement lié au passage de la voie ferrée. La plupart des bâtiments ayant abrité les industries originales

sont toujours présents, incluant la cour à bois Villeneuve et Cie (1910) (10), la plus ancienne de toute l'île de Montréal, la Philips Electrical Works (1905) (11) et la Catelli Ltée (1911) (12) (en dehors de la zone). On note finalement la présence de la Coca-Cola (1929-1930) (3) conçue par l'architecte Kenneth Rae qui était reconnu pour la conception de certaines banques (Photo 3.5.2).



Photo 3.5.2 : Ancienne usine de Coca Cola sur la rue Bellechasse

Source : Thomas Bissuel-Roy

<sup>22</sup> Document d'évaluation du patrimoine urbain de la ville de Montréal

Dans la portion de la zone située au sud de la voie ferrée dans le quartier Mile-End, le document d'évaluation de la ville de Montréal identifie le boulevard St-Laurent parmi les tracés fondateurs. Ce dernier fut ouvert entre 1700-1717 et était le seul à traverser le territoire du nord au sud. Il reliait la vieille ville à la Côte St-Laurent. Mentionnons aussi la proximité du monastère des Carmélites (13) entouré de son imposant mur d'enceinte. Par contre, aucun des bâtiments situés à l'intérieur de cette portion de la zone n'a été identifié au document d'évaluation du patrimoine. Nous croyons tout de même important de mentionner la valeur patrimoniale que possède le complexe de bâtiments situé de part et d'autre de la rue de Gaspé (1). Ces bâtiments d'un imposant gabarit ne possèdent pas une grande valeur architecturale, bien au contraire, mais sont tout de même une partie intégrante du paysage urbain. En effet, la volumétrie imposante des bâtiments contraste avec le tissu serré des quartiers voisins. De plus ce secteur a aussi une importance considérable dans le rôle qu'il a joué comme pôle d'emploi pour les nouveaux arrivants dans les industries du textile. Notons de surcroît que bon nombre des locaux de ces bâtiments procurent des vues imprenables sur le Mont-Royal, ce qui représente une plus value surtout dans l'optique d'une requalification à des fins de bureaux par exemple.

#### Structuration de l'espace et trame de rue

La structuration de l'espace de cette zone est affectée par la présence de deux éléments majeurs. Tout d'abord, la voie ferrée emprunte ici une courbe qui crée des îlots de forme irrégulière aux abords immédiats de celle-ci. Ensuite, le viaduc Van Horne croise la voie ferrée en empruntant aussi une courbe complexifiant la structuration de cet espace. Ces deux infrastructures (Photo 3.5.3) créent une série d'espaces résiduels difficilement aménageables dans les conditions actuelles.

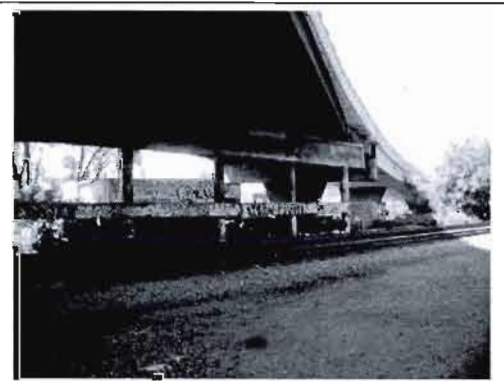


Photo 3.5.3 : Le croisement du viaduc et de la voie ferrée crée une barrière psychologique importante entre les parties nord et sud de la zone.

Source : Thomas Bissuel-Roy



Par contre, l'élévation du viaduc à cet endroit est suffisamment haute pour qu'il soit possible d'y aménager des connexions pour autant qu'un traitement de l'espace y soit fait afin de le rendre plus convivial.

L'extrémité nord de la zone est composée d'îlots qui sont formés par le prolongement des rues d'orientation nord-sud du quartier de la Petite-Patrie, ce qui a pour effet de donner une impression de continuité du tissu urbain à l'intérieur de la zone jusqu'au viaduc Van Horne.

La partie sud est quant à elle composée de méga-îlots peu perméables où se butent la plupart des rues venant de l'ouest. En effet, aucune rue d'orientation est-ouest ne traverse la partie sud de St-Laurent à St-Denis. La zone est donc une barrière dans le tissu urbain entre ces deux rues.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

Cette zone est directement reliée aux quartiers qui la bordent. Au nord, les quartiers résidentiels de la Petite-Patrie ne sont séparés du site que par la rue Bellechasse. À l'est, l'intégration aux quartiers environnants est moins directe. L'imposant bâtiment du tribunal de la jeunesse sur la rue Bellechasse, le terrain vacant où se trouve le métro Rosemont et le couvent des Carmélites ceinturé par un imposant mur de brique créent une sorte de zone tampon avec les quartiers résidentiels de Rosemont et du Plateau Mont-Royal. À l'ouest et au sud le quartier du Mile End dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal est directement adjacent à la zone.

### Densité

Les secteurs environnants de la zone sont généralement très denses. Autant les quartiers de la Petite-Patrie, du Mile-End et du Plateau Mont-Royal possèdent un tissu urbain serré composé majoritairement de «plex» de deux à trois étages. On retrouve aussi un bon nombre d'immeubles à logements bien que cette typologie d'habitation ne soit pas la



norme. Bref, les densités de cadre bâti que l'on retrouve dans un rayon de 500 m de la zone rencontrent amplement les critères de densité minimum de réalisation du TOD et assurent un bassin de population justifiant la présence du transport en commun. Notons de surcroît que la densité du secteur sera prochainement rehaussée substantiellement par le développement d'un vaste projet immobilier sur d'anciens ateliers municipaux adjacents au métro Rosemont.

#### Diversité des activités

Secteur nord :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 95%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité forte intensité	Beaubien
Artère commerciale de proximité de forte intensité	St-Laurent (Nord de Beaubien)
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Bellechasse
Artère commerciale régional de faible intensité	St-Denis
Canadian Tire / Station de service	Bellechasse (St-Laurent)
<b>Bureaux</b>	
Centre téléphonique de Bell	St-Dominique
<b>Industriel</b>	
Industrie liée à l'alimentation	Bellechasse (Casgrain)
Industrie d'ateliers divers (Bâtiment patrimonial)	Bellechasse (Drolet)

Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 50%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité forte intensité	St-Laurent (Nord de Beaubien)
Artère commerciale régionale de forte intensité	Parc (Sud de Van Horne)
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Bernard
Artère commerciale de faible intensité	Van Horne
Home Dépôt	Bellechasse
<b>Institutionnel/Service Public</b>	
École primaire	Bernard (Waverly)
École primaire	Esplanade (Van Horne)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux de Vidéotron	Van Horne
<b>Industriel</b>	
Secteur industriel de garages	St-Laurent (Bellechasse – Henri-IV)
Industrie d'aluminium	Henri-IV (Clark)
Industrie du vêtement	Beaubien (St-Laurent)
Industrie de moteur	Beaubien (Parc)
Secteur industriel (auto et habillement)	Van Horne

Secteur sud-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 70%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale régionale de forte intensité	St-Laurent (Sud de Fairmount)
Artère commerciale régionale de moyenne intensité	St-Laurent (Nord de Fairmount)
Artère commerciale régionale de moyenne intensité	St-Denis (Sud de St-Grégoire)
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Maguire
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Laurier
Station de service	St-Laurent (St-Viateur)
<b>Institutionnel/Service Public</b>	
Monastère des Carmélites	du Carmel (Henri-Julien)
Église	St-Dominique (St-Joseph)
Couvent	St-Joseph (St-Dominique)
École Nationale de Théâtre	St-Denis (Laurier)
École secondaire	Fairmount (St-Dominique)
École primaire	Laurier (Gaspé)
CLSC	St-Joseph (Bullion)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux d'Ubisoft (jeux vidéos)	St-Laurent (St-Viateur)
Bureaux travaux publics	St-Joseph (Bullion)
<b>Industriel</b>	
Industrie de vêtement	Maguire (Gaspé)

Secteur sud :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 95%)</b>	
<b>Institutionnel/ Service Public</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Bernard
Artère commerciale régionale de forte intensité	du Parc
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	St-Viateur
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Fairmount
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Laurier
Artère commerciale régionale de moyenne intensité	St-Laurent
<b>Commercial</b>	
École secondaire	Fairmount (St-Dominique)
École primaire	Fairmount (Esplanade)
Garderie	St-Viateur (Jeanne-Mance)
Église	St-Viateur (Waverly)
Caserne de pompier	Laurier (St-Laurent)
<b>Industriel</b>	
Garage	Laurier (St-Urbain)

Secteur-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 60%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale régionale de moyenne intensité	St-Denis (Sud de St-Grégoire)
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Laurier
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Boucher
Épicerie Métro	St-Hubert (St-Grégoire)
Concessionnaire automobile (Volkswagen ou Audi)	St-Hubert (St-Grégoire)
Concessionnaire automobile (Ford)	St-Denis (St-Grégoire)
Concessionnaire automobile (Usagé)	St-Grégoire (St-Hubert)
Concessionnaire automobile	St-Grégoire (St-Hubert)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Église	Laurier (Rivard)
Institution de formation spécialisée	St-Denis (St-Grégoire)
École primaire	Berri (Laurier)
Centre récréatif	Laurier (Rivard)
Métro Laurier	Laurier (Rivard)
<b>Industriel</b>	
Imprimerie	St-Hubert (Voie ferrée)
Garage	St-Grégoire (Berri)
Atelier/industries	Laurier (St-Hubert)

Secteur nord-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de forte intensité	Beaubien (Est de Châteaubriand)
Artère commerciale de proximité de forte intensité	St-Hubert (Nord de Bellechasse)
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Beaubien (Ouest de Châteaubriand)
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	St-Hubert (Sud de Bellechasse)
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Rosemont
Artère commerciale régionale de faible intensité	St-Denis
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Bellechasse
Théâtre de la Plaza	St-Hubert (Beaubien)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Église	St-Denis (Beaubien)
Église hindoue	Bellechasse (St-André)
Couvent	St-Valier (Beaubien)
Tribunal de la jeunesse	Bellechasse (St-Denis)
École primaire	St-Denis (Beaubien)
CLSC	St-Denis (Beaubien)
Métro Rosemont	Rosemont (St-Denis)
Métro Beaubien	Beaubien (Châteaubriand)
<b>Bureaux</b>	
Bureaux de syndicat	Boyer (Bellechasse)

### Design urbain

#### *La grille de rues*

De façon générale, la trame de rue des quartiers environnants suit la trame orthogonale des quartiers centraux de Montréal. Cette trame est par contre légèrement affectée, d'une part par le passage de la voie ferrée qui emprunte un parcours sinueux créant quelques irrégularités dans les îlots qui la bordent et d'autre part par la courbe qu'emprunte le viaduc Van Horne. Dans le secteur au sud de la zone, les îlots sont de plus petite taille en raison de la proximité des rues St-Joseph, Laurier et Fairmount, ce qui crée un contraste dans la régularité de la trame.

#### *Les espaces publics*

On dénombre, en tout et partout, dix parcs ou places publiques dans l'ensemble des secteurs environnants. Malgré cet important nombre, ces dix parcs sont de petite taille et on ne compte aucun parc d'envergure régionale, bien que le parc Laurier soit tout juste au-delà de la limite du 500m. Une piste cyclable traverse la zone en longeant la voie ferrée. Ce tronçon est relié au reste du réseau montréalais entre autres par les pistes situées sur les rues Boyer et Clark. Bien qu'une piste cyclable ne soit pas une infrastructure aussi immuable qu'un parc, le fait qu'elle soit aménagée en site propre et qu'elle soit reliée au réseau panmontréalais est un élément à souligner.

Pôles générateurs de déplacements

Tableau 3.5.3 : Pôles générateurs de déplacements

Pôle	Description	Emplacement
Plaza St-Hubert	Rue commerçante	St-Hubert (Bellechasse et Jean-Talon)
Rue Mont-Royal	Rue commerçante	Mont-Royal (Parc-Iberville)
Rue St-Laurent	Rue commerçante	St-Laurent
Avenue du Parc	Rue commerçante	Avenue du Parc
Secteur industriel	Centre d'emploi	St-Denis (Rosemont)
Secteur industriel	Centre d'emploi	Casgrain (St-Viateur)
Secteur industriel	Centre d'emploi	Parc (Beaubien)
Petite Italie	Secteur commercial	St-Laurent (Jean-Talon-Bellechasse)
Marché Jean-Talon	Marché alimentaire	Jean-Talon (Henri-Julien - Casgrain)

**3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**Portrait du réseau routier :

La zone du viaduc Van Horne est bordée à l'est par la rue St-Denis qui permet de rejoindre vers le sud le centre-ville, le Quartier Latin et l'autoroute Ville-Marie, en croisant la rue Sherbrooke. Vers le nord, l'axe St-Denis - Lajeunesse permet de rejoindre le pont Ahuntsic vers Laval en croisant la rue Jean-Talon, le boulevard Métropolitain (autoroute 40) et le boulevard Henri-Bourrassa. La zone est aussi traversée par l'axe Rosemont-Van Horne qui permet de rejoindre la plupart des grandes artères collectrices d'orientation nord-sud comme les rues Papineau et Pie-IX à l'est et St-Denis, du Parc et le boulevard Décarie à l'ouest. Finalement, notons la présence du boulevard St-Laurent à l'ouest de la zone qui malgré le fait qu'il soit à sens unique vers le nord entre le centre-ville et le boulevard Jean-Talon, est un axe de transit important.

### Portrait du réseau de transport en commun

Trois stations de métro se trouvent à l'intérieur d'un périmètre de 500m des limites de la zone. Parmi ces trois stations toutes situées sur la ligne orange, c'est le métro Rosemont qui se situe à la plus courte distance ( $\approx 50$ m.). Le métro Laurier est par contre le plus près pour la section de la zone située au Sud. Le point de la zone le plus éloigné d'un métro est situé à  $\approx 560$ m. Ainsi, on peut affirmer que la majorité de la zone est située à moins 500 m d'une station.

On compte aussi, à l'intérieur du rayon de 500 m, 18 lignes d'autobus dont quatre de nuit (13-14-18-30-31-46-47-51-55-80-160-161-197-363-365-368-370-535). Sur ces 18 lignes, trois traversent directement la zone soit les lignes 46, 161, 370 desservant respectivement les rues de Gaspé, Van Horne et Van Horne de nuit. Notons que la ligne 535 sur l'avenue Du Parc est en opération seulement aux heures de pointe et bénéficie d'une voie réservée et de mesures prioritaires.

### Positionnement sur le réseau de transport en commun

Les stations Beaubien, Rosemont et Laurier sur la ligne orange assurent la connexion du site vers le centre-ville. Cette ligne de métro permet aussi de relier le terminus Montmorency (centre-ville de Laval), le Vieux-Montréal, le pôle d'emploi de l'arrondissement St-Laurent et le marché Jean-Talon à la station du même nom. La ligne orange est aussi connectée à toutes les autres lignes de métro par les stations Berri et Jean-Talon, permettant avec un seul transfert d'avoir accès à l'ensemble du réseau de métro de la ville. La ligne de métro et les lignes d'autobus comme la ligne 535 sur Parc, la 30 et la 31 sur St-Denis et la 55 dans l'axe St-Laurent assurent au site une excellente desserte dans le corridor Nord-Sud. Par contre, la desserte sur les axes est-ouest n'est assurée que par les lignes 197 sur Rosemont vers l'est et 161 sur Van Horne vers l'ouest.



### Opportunités de développement du transport collectif

#### *Projets indiqués au plan de transport :*

Le seul projet prévu au plan de transport de la ville de Montréal est le prolongement de la ligne Orange vers Bois-Franc ce qui aurait pour effet d'étendre l'accès à ce quartier sans transfert à partir des stations de la ligne orange et qui aurait l'effet inverse de rendre la zone du viaduc Van Horne plus accessible pour les habitants du nord-ouest de l'île.

#### *Infrastructures et emprises existantes :*

La zone industrielle du viaduc Van Horne est située à cheval sur le corridor ferroviaire du CP. À cet emplacement, l'emprise de la voie ferrée est d'environ 18 m. Tout comme pour la zone précédente, ce tronçon est parcouru par trois voies. Ainsi pour les mêmes raisons évoquées précédemment, il serait techniquement possible d'utiliser deux des voies pour y faire passer un mode de transport en commun.

## **4. Analyse du potentiel**

### **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

#### *Dimensions*

Tout d'abord, mentionnons l'importante superficie de la zone de 31,26 ha, ce qui en fait la quatrième en importance à ce chapitre et qui permet d'imaginer un projet d'envergure.

#### *Nature et type d'industries*

Le secteur industriel du vêtement et du textile est l'activité dominante dans le secteur. Les différents ateliers de confection sont concentrés dans les bâtiments longeant la rue de Gaspé au sud de la voie ferrée. Ce secteur semble toujours en fonction et emploie un grand nombre de personnes à en juger par nos observations sur le terrain. Toutefois, le secteur industriel du textile, bien que très présent à Montréal, est considérablement affecté par les nouvelles tendances de localisation des industries dans les pays en voie de développement. Il est donc pertinent et même raisonnable de prendre en compte ces dynamiques économiques dans la planification de ce secteur qui pourrait d'ici quelques années assister au départ de plusieurs de ces ateliers. Sans inciter les entreprises présentes

à partir, une planification du secteur devrait prévoir une stratégie de développement diversifiée et axée sur une multitude de secteurs d'activités. Notons de surcroît la présence de quelques entreprises liées au domaine de l'alimentation, qui est également un secteur d'activité en perte de vitalité dans le centre de Montréal.

Au nord de la voie ferrée, nous retrouvons surtout des activités à caractère public. Le garage de la STM occupe le plus gros des bâtiments qui est situé au coin de la rue St-Denis et Bellechasse. L'ancien immeuble de la Coca-Cola est occupé par les bureaux et les ateliers du service des incendies. Un peu comme dans la zone précédente, nous jugeons que ces activités sont nécessaires à l'intérieur des grandes villes et ne sont pas affectées par les mêmes facteurs de localisation que les industries de production, mais leur nature publique faciliterait une relocalisation dans la mesure où l'administration municipale jugerait qu'une meilleure utilisation pourrait être faite de ces terrains.

#### *Niveau d'intensité des activités*

Au-delà de sa taille et du type d'activité qu'on y retrouve, c'est dans la superficie d'espaces disponibles qu'on trouve un des plus grands potentiels. En effet, en comptant les terrains libres de construction et les bâtiments vacants on obtient une superficie de terrains vacants de 7,89 ha. Notons par contre que plusieurs de ces terrains sont des espaces résiduels créés en grande majorité par le passage du viaduc et de la voie ferrée. Il reste tout de même des terrains très intéressants comme celui situé face au monastère du Carmel sur la rue Henri-Julien et ceux situés au nord de la voie ferrée.

Outre la nature des activités industrielles en place, le nombre de bâtiments et de terrains vacants est aussi un signe de la perte de vitalité de cette zone. Une transformation est déjà amorcée dans ce secteur à en juger par l'arrivée de nouvelles activités. Par exemple, une tour de logements pour personnes âgées et ce qui a toutes les apparences d'une école juive ont été aménagées en lieu et place d'anciens bâtiments vacants et de terrains vacants. Notons aussi que plusieurs bâtiments adjacents à la partie sud de la zone dans le quartier Mile-End semblent avoir fait l'objet de revitalisations récentes, ce qui soutient l'hypothèse qu'une transformation du secteur est amorcée.

*Éléments patrimoniaux*

Plusieurs éléments patrimoniaux sont présents dans cette zone. Dans un premier temps, le passage de la rue St-Laurent, identifiée parmi les tracés fondateurs de la ville de Montréal, confère au site un emplacement privilégié. La renommée et le statut qui est accordée à la rue St-Laurent placent cette zone au cœur des lieux névralgiques de Montréal. Ensuite, le secteur au nord de la voie ferrée est identifié comme ensemble industriel d'intérêt. La valeur que possède cet ensemble est surtout attribuable au caractère général de ce secteur plutôt qu'en raison des qualités architecturales des bâtiments, mais il n'en reste pas moins que certains d'entre eux possèdent des caractéristiques très recherchées entre autres dans la requalification de certains immeubles industriels à des fins résidentielles ou commerciales. Ces bâtiments et la valeur patrimoniale qui leur est associée représentent un potentiel quant à son redéveloppement.

*Structuration de l'espace et trame de rue*

La zone possède une trame de rue qui respecte de façon générale la trame de rue des quartiers adjacents, ce qui rend plus facile l'arrimage d'un éventuel développement avec les quartiers limitrophes. Toutefois, le viaduc Van Horne représente une barrière importante entre les portions nord et sud de la zone ce qui pourrait avoir l'effet de limiter le rayonnement de chacune des parties de part et d'autre du Viaduc.

**2. Critères reliés au milieu environnant***Relation de la zone avec son milieu environnant*

Cette zone est directement intégrée dans son milieu environnant dans la mesure où il n'y a pas de zone tampon entre les activités industrielles et résidentielles des quartiers avoisinants, mis à part du côté est où certains grands complexes marquent une séparation avec les quartiers résidentiels. Une requalification des activités industrielles de ce secteur serait bénéfique dans la mesure où elle serait davantage compatible avec les activités résidentielles adjacentes.

*Densité*

La densité des quartiers environnants rencontre amplement le niveau de densité indiqué par les principes du TOD. On y retrouve effectivement une grande majorité de bâtiments de deux à trois étages en plus de tours de logements, ce qui permet à la zone d'avoir un bassin de population pour justifier d'y développer un pôle s'inspirant des principes du TOD.

*Diversité des activités*

Les quartiers entourant la zone sont de façon générale plutôt diversifiés. On retrouve une très bonne diversité de commerces de proximité accessibles à pied. Le territoire décrit par un rayon de 500m autour de la zone comprend des artères commerciales telles que l'avenue du Parc, la rue Beaubien, la rue St-Hubert, la rue St-Laurent qui sont, au moins dans une de leurs portions, des artères commerciales de forte intensité qui assurent une diversité de commerces intéressante et une convivialité propre aux rues commerçantes. Notons aussi une bonne répartition des écoles primaires et des lieux de culte qui forment de petits noyaux institutionnels surtout au nord-est et au sud de la zone. Cette diversité des activités des milieux environnants cadre parfaitement avec les principes fondamentaux du TOD. Ainsi, le redéveloppement de la zone selon ces mêmes principes profiterait d'un milieu déjà établi assurant une diversité d'activités.

*Design urbain*

En ce qui a trait au design urbain, mis à part le tracé sinueux emprunté par le viaduc Van Horne, la trame orthogonale qu'on retrouve dans les quartiers environnants est généralement propice à l'exploitation du transport en commun. La trame orthogonale est aussi un élément positif à la création de milieux vie encadrés, structurés et diversifiés favorisant la marche comme moyen de transport sur de courtes distances.

Bien que l'on puisse apprécier le nombre important de petits parcs de voisinage agrémentant la qualité de vie des citoyens riverains, la manque de grands espaces publics d'envergure ne serait-ce qu'à l'échelle du quartier est une des principales lacunes de cette zone.

### 3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle

#### *Portrait du réseau viaire*

L'accès à la zone est assuré par des artères majeures comme l'axe Rosemont – Van Horne et la rue St-Denis, ce qui lui procure possiblement l'une des localisations les plus avantageuses dans le réseau routier du centre de Montréal si on la compare avec les autres zones.

#### *Portrait du réseau de transport en commun*

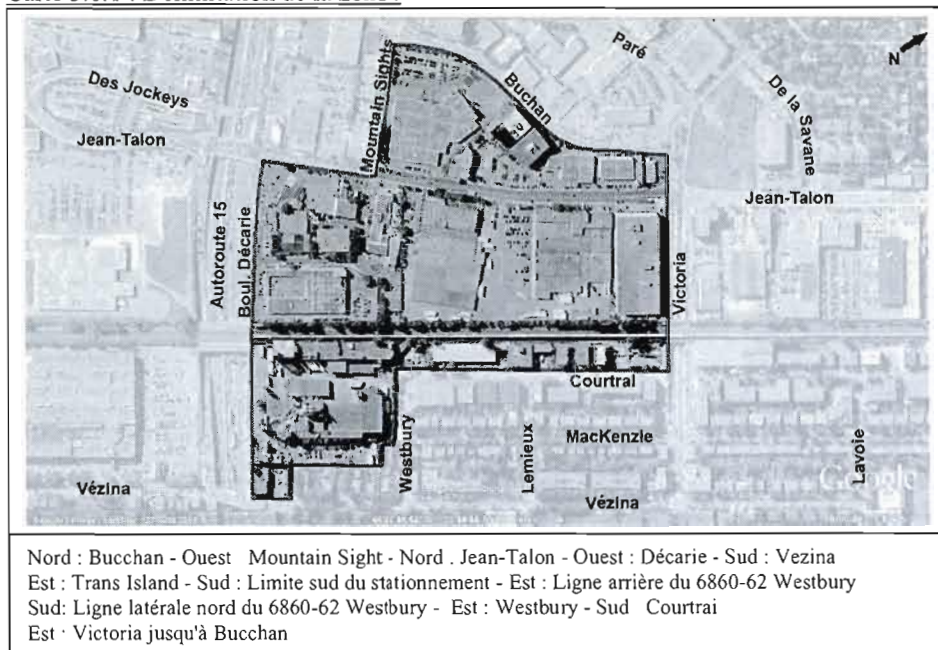
Au niveau du transport en commun, la zone est très bien desservie par trois stations de métro de la ligne orange. La desserte par autobus est aussi très complète sur les corridors nord-sud. La grande lacune du site est par contre la desserte sur les axes est-ouest. Néanmoins, la présence de trois stations de métro fait en sorte que le point de la zone le plus éloigné d'une station de métro est situé à 562 m, ce qui n'excède que légèrement la distance maximum idéale prescrite par les principes du TOD. Ce fait n'est pas à négliger vu l'importance du facteur de proximité dans le taux d'utilisation du transport en commun.

#### *Opportunités de développement du transport en commun*

Notons aussi que malgré l'absence de projets de transport en commun affectant directement cette zone, la présence de l'emprise ferroviaire recèle un potentiel de développement de transport en commun en site propre tout comme dans les quatre premiers cas étudiés.

### 5.6 Zone du métro Namur

Carte 3.6.1 : Délimitation de la zone :



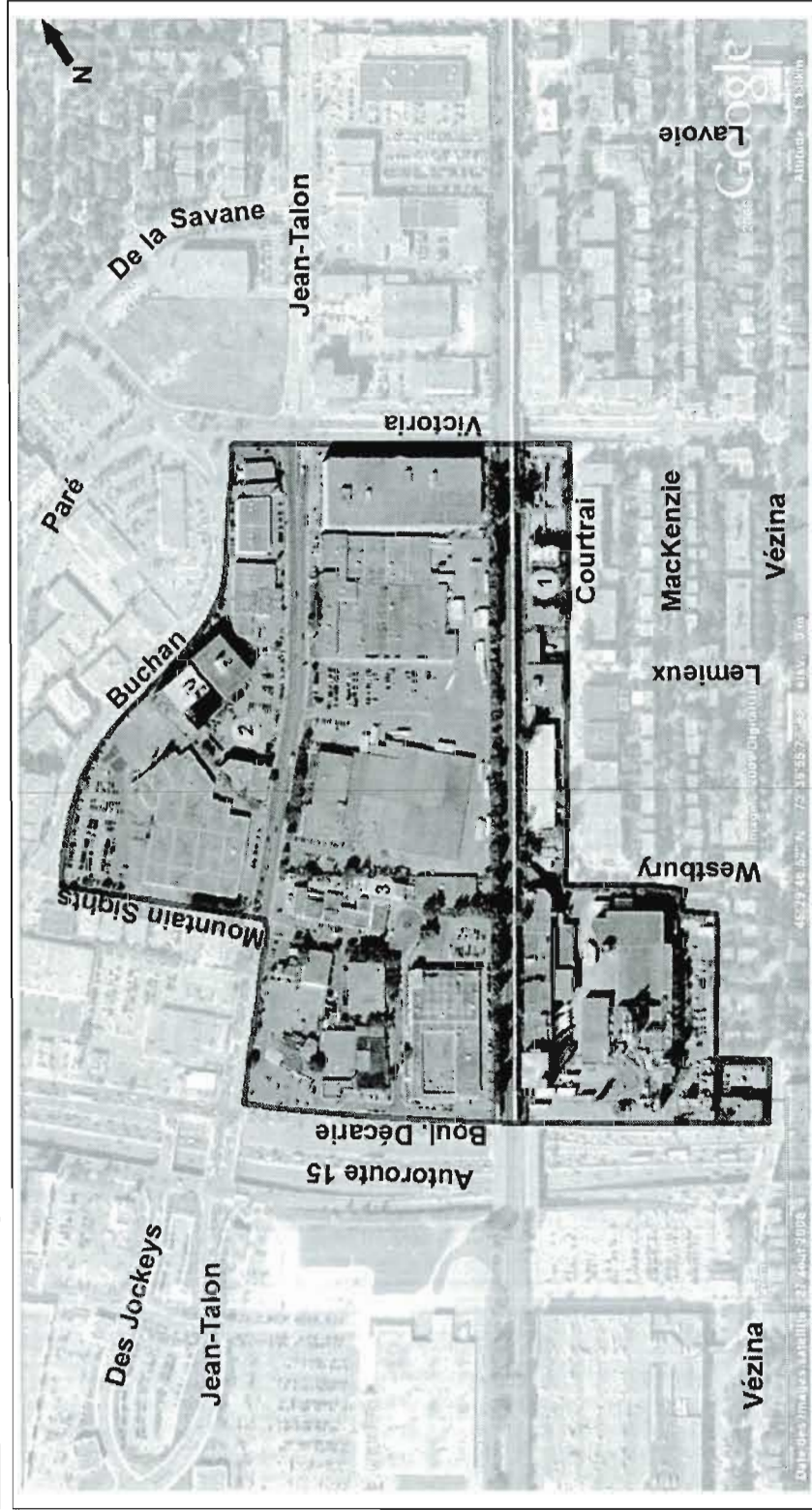
### Données Statistiques

Tableau 3.6.1 : Données sur les superficies			
Superficie de la zone (ha)	22,96	Superficie totale vacante (ha)	6,91
Superficie de terrains vacants (ha)	6,86	Pourcentage total d'espace vacant (%)	<b>30,1</b>
Superficie des bâtiments vacants (ha)	0,04		

Tableau 3.6.2 : Données sur les activités				Autres activités (nbr. de bâtiments)	
Superficie de terrain occupée par secteur d'activité industriel (ha)					
Manufactures divers (2)	4,71	Menuiserie (1)	0,42	Logement	±64
Fabrication de meubles (1)	3,20	Mécanique automobile (3)	0,32	Commerce	20
Vêtement (3)	2,71	Industrie du plastique (1)	0,28	Institution / service public	0
Ateliers/ petites ind. (1)	1,11	Friche (1)	0,18	Bureaux	3
Entrepôt (1)	0,44		<b>13,37</b>		



Carte 3.6.2 : Éléments marquants de la zone



### 1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone

#### Nature et types d'industries

##### *Activités industrielles*

Il n'existe pas, à proprement parler, de secteur industriel dominant pour cette zone, si ce n'est la présence de plusieurs garages et autres services aux automobiles et de quelques industries liées au domaine du vêtement. On note aussi que le nombre d'industries est très peu élevé comparé aux autres zones de taille similaire.

##### *Autres activités*

Cette faible présence industrielle est en partie explicable par la présence de plusieurs activités non-industrielles. En effet, on note une importante présence de commerces insérés parmi les industries. Il s'agit en majorité de commerces de gros tel que les grandes surfaces, concessionnaires et entrepôts ouverts au public, mais aussi de plus petits commerces tels que des restaurants ou autres boutiques spécialisées. Ces commerces se concentrent en majorité sur les rues Jean-Talon et Décarie.

Outre les commerces, nous comptons aussi trois immeubles abritant des bureaux et une soixantaine de logements (1) récemment construits le long de la voie ferrée en remplacement d'une ancienne usine désaffectée (Photo 3.6.1).



Photo 3.6.1 : Nouveaux logements sur la rue Courtrai  
Source : Thomas Bissuel-Roy

#### Niveau d'intensité des activités

Cette zone se caractérise par une quantité élevée de terrains vacants ou sous-utilisés et une faible quantité de bâtiments abandonnés. En effet, mis à part un petit bâtiment



commercial abandonné (2) et un bâtiment industriel montrant des signes d'abandon (3) (Photo 3.6.2), tous les autres immeubles semblent être occupés au moins en partie. Il n'en reste pas moins que plusieurs des industries que l'on y retrouve font partie de secteurs qui montrent généralement des signes d'essoufflement dans les secteurs centraux des grandes villes. C'est le cas entre autres des industries



Photo 3.6.2 : Bâtiment vétuste et en apparence abandonné sur la rue Namur tout près de la voie ferrée.

Source Thomas Bissuel-Roy

liées au domaine du vêtement, des entrepôts et des manufactures diverses. Dans le cas présent, c'est donc la nature des activités et la sous-utilisation du sol qui nous informe sur le faible dynamisme industriel de cette zone.

Dans cette zone, la sous-utilisation du sol est aussi attribuable en grande partie à la quantité de terrains stationnement. Ils sont en effet présents en nombre beaucoup plus important que dans les zones vues précédemment (Photo 3.6.3). Il est à noter qu'une partie de la zone est incluse dans le projet de réaménagement du secteur Namur - Jean-Talon récemment élaboré



Photo 3.6.3 : Espace de stationnement commercial et industriel sur la rue Jean-Talon

Source : Thomas Bissuel-Roy

par l'arrondissement Côte-des-Neiges<sup>23</sup>. La volonté de l'administration municipale de transformer cette zone n'est pas étrangère au faible dynamisme et à la sous-utilisation des terrains autour de la station de métro.

#### Éléments patrimoniaux

Aucun des bâtiments inclus dans les limites de la zone n'est inscrit au document d'évaluation patrimoniale de la ville de Montréal. Le jeune âge de ce secteur est probablement l'explication de l'absence d'éléments patrimoniaux intéressants. La plupart des industries sont assez récentes et possèdent des caractéristiques architecturales modestes qui ne sont pas dignes de mention.

#### Structuration de l'espace et trame de rue

Un seul axe structurant traverse la zone, la rue Jean-Talon. C'est en fait l'épine dorsale où se raccrochent les deux très grands îlots au nord de la voie ferrée. La zone est aussi séparée en deux par la voie ferrée. La partie sud est constituée d'un seul îlot de forme rectangulaire qui forme une zone tampon entre la voie ferrée et les quartiers résidentiels limitrophes.

Au nord, la structuration de l'espace est beaucoup plus complexe. La taille des îlots et le tracé des rues rendent difficile l'arrimage avec les secteurs adjacents. Cette trame donne lieu à des implantations de bâtiments plus ou moins ordonnées et rend difficile l'orientation sur le site.

---

<sup>23</sup> CNW telbec. Le projet vise entre autre l'implantation de 3200 nouveaux logements, la fermeture de l'avenue victoria au Nord de la rue Jean-Talon et la mise en valeur des potentiels de développement aux abords des stations de métro de la Savanne et Namur selon les principes du TOD.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

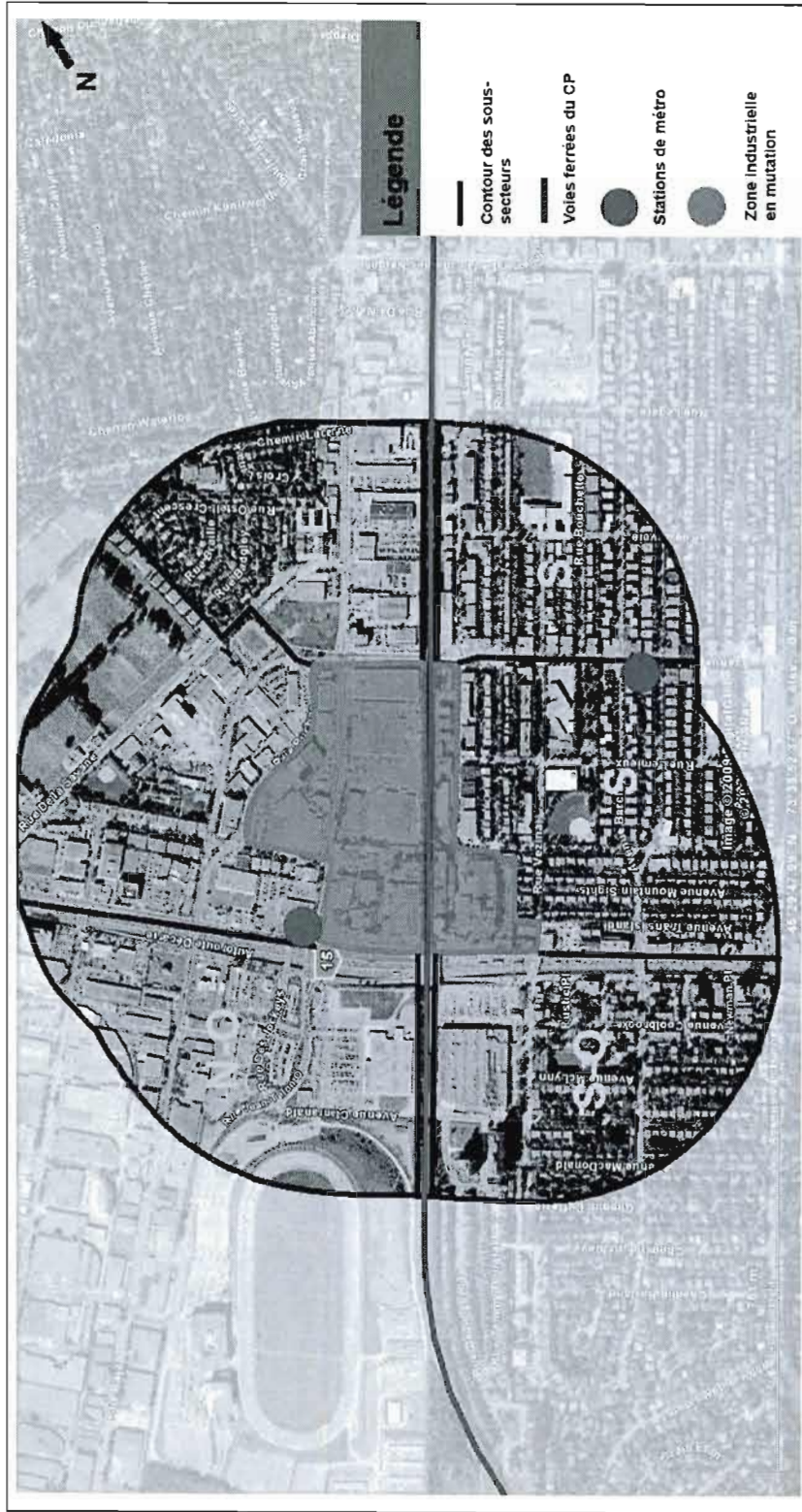
La portion de la zone située au sud de la voie ferrée est la seule qui est directement intégrée au tissu urbain environnant. À l'ouest, la zone est complètement coupée par l'autoroute Décarie en tranchée qui la sépare d'une grande zone industrielle, de l'ancien hippodrome et du quartier Notre-Dame de-Grâce. Le secteur au nord est formé de mégas-îlots aux formes irrégulières. À l'est, la zone est adjacente à Ville-Mont-Royal dont la trame urbaine orientée en son centre créé une barrière. On retrouve aussi une zone industrielle tampon de part et d'autre de la voie ferrée. Finalement, au sud-est dans le quartier Côte-des-Neiges, on note la présence d'une trame orthogonale plus régulière. Bref, nous pouvons, globalement, qualifier cette zone d'enclavée.

### Densité

La densité des quartiers environnants varie beaucoup d'un secteur à l'autre. En termes de densité résidentielle, certains secteurs ont même une densité presque nulle vu l'absence relative d'habitation. C'est entre autre le cas pour les secteurs au nord et à l'ouest de la zone. Ces secteurs sont en fait constitués d'une variété de types bâtis passant du bâtiment d'un étage implanté de façon isolée à la tour de plus de cinq étages. La densité est aussi affectée à la baisse par la grande présence de terrains de stationnement et des espaces résiduels sous-développés.

Le secteur situé au nord-est de la Zone est caractérisé par une faible densité résidentielle dominé par des maisons unifamiliales implantées de façon isolée. Les secteurs situés au sud de la voie-ferrée possèdent une densité plus élevée. On y retrouve deux sortes de typologies dominantes, soit les *plexs* et les logements de type *walk-up*. Au sud-ouest, la densité est similaire à celle des quartiers au sud et au sud-est, à l'exception de la présence de quelques tours d'habitations qui rehaussent quelque peu la densité du secteur.

Carte 3.6.3 : Milieu environnant (Zone 6)



## Diversité des activités

Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 0%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Centre d'achat type <i>Power Center</i>	Décarie (Nord de la voie ferrée)
Restaurant	Décarie (Paré)
Station de service	Décarie (Paré)
Concessionnaire automobile	Décarie (Ferrier)
<b>Bureaux</b>	
Tour de bureaux	Décarie (Ferrier)
<b>Industriel</b>	
Parc industriel	Carrefour autoroute 15 et 40
<b>Autres</b>	
Ancien hippodrome de Montréal	Jean-Talon O. (Clanranald)

Secteur sud-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 80 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Décarie
Centre commercial de type mail commercial intérieur	Décarie (Vézina)
Cinéma	Clanranald (Vézina)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Église	Place Newman (Coolbrook)

Secteur sud :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 80%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Victoria
Station de service (Shell)	Décarie (Van Horne)
Réparation d'argenterie	Décarie (Van Horne)
Restaurant Pizzeria	Décarie (Plamondon)
Hôtel	Décarie (Plamondon)
Salon esthétique – Spa	Décarie (Vézina)
<b>Institutionnel/ Service Public</b>	
École secondaire pour filles	Vézina (Westburry)
École élémentaire protestante	Vézina (Victoria)
École élémentaire	Westburry (Plamondon)
École de formation spécialisée (TAV Informatique)	Décarie (Van Horne)
Aréna	Lavoie (Mckenzie)
Synagogue	Courtrai (Lavoie)
Couvent	Vézina (Westburry)
<b>Bureaux</b>	
Immeuble à bureaux (Gouvernement – clinique – banque)	Décarie (Plamondon)
<b>Industriel</b>	
Secteur industriel	Courtrai
Garage – Lave-auto	Décarie (Plamondon)

Secteur sud-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 75 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Victoria
Restaurant Fast food	Victoria (Barcklay)
<b>Institutionnel/ Service public</b>	
École secondaire	Lavoie (Courtrai)
École élémentaire	Lavoie (Mckenzie)
Lieu de culte	Courtrai (Lavoie)
Lieu de culte	Courtrai (Lavoie)
Autre établissement religieux	Courtrai (Lavoie)
Autre établissement religieux	Courtrai (Lavoie)
<b>Industries</b>	
Secteur industriel divers	Courtrai



## Secteur nord-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 50%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Concessionnaire automobile	Jean-Talon (De la Savane)
Concessionnaire automobile	Jean-Talon (Lucerne)
Dépanneur	Jean-Talon (Lucerne)
Magasin de linge	Jean-Talon (De la Savane)
Magasin grande surface (Bureau en gros)	Jean-Talon (De la Savane)
<b>Institutionnel / Service public</b>	
Église juive	Lucerne (Lanark Crescent)
Garderie	Lucerne (Lanark Crescent)
<b>Bureaux</b>	
Immeubles à bureaux	Jean-Talon (Victoria)
Bureaux et clinique médicale	Jean-Talon (Lucerne)
<b>Industriel</b>	
Garage et autre service automobile	Jean-Talon (Lucerne)
Garage et autre service automobile	Jean-Talon (Lucerne)
Atelier usinage de Bell	Jean-Talon (Victoria)
Alimentation (Production de Bagel)	Victoria (Jean-Talon)
Entrepôt	Jean-Talon (De la Savane)
Manufacture divers	Jean-Talon (Lucerne)

## Secteur nord :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 10%)</b>	
<b>Commercial</b>	
Concentration commercial (Strippe commercial)	De la Savanne (Mountain Sight)
Centre commercial (Grandes surfaces)	Paré (Mountain Sight)
Grande surface (linge)	Jean-Talon (Mountain Sight)
Boutique informatique	Décarie (De la Savane)
Restaurant	Décarie (De la Savane)
Restaurant	Décarie (Ferrier)
Restaurant fast-food	Décarie (Jean-Talon)
Restaurant fast-food	Décarie (Jean-Talon)
Magasin de décoration	Décarie (Ferrier)
Hôtel	Paré (Mountain Sight)
Concessionnaire automobile	Victoria (Paré)
Concessionnaire automobile	Victoria (Bucchan)
Concessionnaire automobile	Bucchan (Victoria)
Station de service	Décarie (Paré)
Salle de réception	Bucchan (Mountain Sight)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Église catholique croate	Place de la Savane
Autre établissement religieux	Bucchan (Mountain Sight)
Centre d'éducation multi-culturel	Paré (Mountain Sight)
Garderie	Place de la Savane
Méto Namur	Décarie (Jean-Talon)

<b>Bureaux</b>	
Immeuble à bureaux	De la Savane (Mountain Sight)
Immeuble à bureaux	Place de la Savane
Immeuble à bureaux (APECQ)	Place de la Savane
Immeuble à bureaux (Sintra)	Place de la Savane
Immeuble à bureaux (Placement Cominar)	De la Savane (Victoria)
Immeuble à bureaux (Banque Scotia)	Décarie (Ferrier)
Immeuble à bureaux (Fido)	Décarie (Ferrier)
Immeuble à bureaux (Siège social compagnie de	Ferrier (Décarie)
Centre de communication personnel de Bell	Mountain Sight (Bucchan)
Bureau de la société protectrice des animaux	Mountain Sight (Jean-Talon)
Immeuble à bureaux (Positron)	Paré (Mountain Sight)
<b>Industries</b>	
Industrie de vêtements	Ferrier (Mountain Sight)
Entreposage	Ferrier (Mountain Sight)
Garage et autres service automobile	De la Savane (Place de la Savane)
Garage et autres service automobile	De la Savane (Place de la Savane)
Garage et autres service automobile	Paré (Mountain Sight)
Garage et autres service automobile	Bucchan (Mountain Sight)
Garage et autres service automobile	Bucchan (Victoria)

### Design urbain

#### *La grille de rues*

Le tracé des rues des quartiers environnants varie beaucoup d'un quartier à l'autre. La trame des quartiers situés au sud de la voie ferrée suit une logique orthogonale régulière donnant forme à des îlots dont le rapport largeur/longueur varie entre 1/3 et 1/4. Notons que, contrairement aux autres trames orthogonales vues dans les autres zones, celle du quartier Côte-des-Neiges possède une orientation opposée. C'est-à-dire que le côté le plus long des îlots et donc qui accueille généralement des rues à caractère résidentiel est disposé dans un axe est-ouest.

La trame de rue des quartiers situés au nord de la voie ferrée est pour sa part beaucoup moins régulière. Elle passe d'une trame industrielle formée de méga-îlots à l'ouest de l'autoroute Décarie, à une trame romantique dans le secteur du métro Namur, à une trame typique de banlieue à l'est en bordure de Ville-Mont-Royal.



*Les espaces publics*

Il n'y a que très peu de parcs dans les quartiers entourant la zone industrielle du métro Namur. Nous ne relevons que trois parcs de quartier qui sont très peu structurants. Notons par contre la présence du cimetière juif qui, sans être un lieu structurant, est un oasis de verdure d'importance pour ce secteur.

Pôles générateurs de déplacements

Pôle	Description	Emplacement
Centre Commercial (Grandes surfaces)	Centre commercial	Décarie (Jean-Talon)
Plaza Côte-des-Neiges	Centre commercial	Côte-des-Neiges (Mackenzie)
Grandes surfaces Jean-Talon	Rue commerçante	Jean-Talon (Décarie-Côtes-des-neiges)
Secteur industriel	Centre d'emploi	Carrefour 15 et 40
Secteur industriel	Pôle d'emploi	Jean-Talon (Côte-des-Neiges - Victoria)
Cimetière Juif	Cimetière	De la Savane (Kindersley)

**3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**Portrait du réseau viaire

La zone est desservie tout d'abord par l'autoroute Décarie, une des principales voies d'accès au Centre-ville qui relie entre autre l'autoroute 40 à l'autoroute 720/20 et au pont Champlain.

La zone est aussi traversée par la rue Jean-Talon qui, vers l'est, se rend jusqu'à l'autoroute 25 en traversant tous les quartiers centraux nord de Montréal ainsi que plusieurs artères majeures telles que Côte-des-Neiges, Acadie, Parc, St-Denis, Papineau

et Pie-IX. Finalement notons la présence de l'avenue Victoria qui croise les rues Van Horne, Queen-Mary et Sherbrooke vers le sud.

#### Portrait du réseau de transport en commun

Comme pour le cas précédent, la zone du Métro Namur bénéficie de la présence de trois stations de métro dans un rayon approximatif de 500m. La plus proche, la station Namur, est adjacente à la limite ouest du site. Pour sa part, la station Plamondon est située à environ 400 m de l'extrémité sud-est du site et elle est la station la plus rapprochée de cette portion de la zone. Finalement, on note la présence du métro de la Savane au nord de la zone à un peu plus de 500m. Mis à part une petite portion située au nord-est, l'ensemble de la zone se trouve à une distance de 500m ou moins d'une station de métro.

Bien qu'il n'y ait pas d'arrêt à l'intérieur de la zone, le train de banlieue de la ligne de St-Jérôme utilise les voies ferrées situées dans la zone et passe à quelques mètres seulement de la station de métro Namur.

On compte aussi à l'intérieur du rayon de 500m 11 lignes d'autobus dont trois de nuit (17-92-115-124-160-161-166-368-369-371-372). Sur ces 11 lignes, quatre traversent directement la zone, soit les lignes 92-368-369-372 qui empruntent toutes la rue Jean-Talon.

#### Positionnement sur le réseau de transport en commun

Les stations Namur, Plamondon et de la Savane sur la ligne orange assurent la connexion du site vers le centre-ville. Cette ligne de métro permet aussi de relier le Terminus Montmorency (Centre-ville de Laval), le Vieux-Montréal et le pôle d'emploi de l'arrondissement St-Laurent. La ligne orange est aussi connectée à toutes les autres lignes de métro par les stations Berri et Snowdon, permettant avec un seul transfert d'avoir accès à l'ensemble du réseau de métro de la ville. Outre le corridor du métro, les lignes 124 (Victoria) et 17 (Décarie) assurent la desserte sur les axes nord-sud et la 92 sur Jean-Talon assure la desserte est-ouest.

### Opportunités de développement du transport en commun

#### *Projets indiqués au plan de transport :*

Le seul projet prévu au plan de transport de la ville de Montréal et le prolongement de la ligne orange vers Bois-Franc, ce qui aurait pour effet d'étendre l'accès à ce quartier sans transfert à partir des stations de la ligne orange.

#### *Infrastructures et emprises existantes :*

La zone industrielle du métro Namur est située à cheval sur le corridor ferroviaire du CP. À cet emplacement, l'emprise de la voie ferrée est d'environ 17 m. Tout comme pour la zone précédente ce tronçon est parcouru par trois voies. Ainsi pour les mêmes raisons évoquées précédemment, il serait techniquement possible d'utiliser deux des voies pour y faire passer un mode de transport en commun.

## **4. Analyse du potentiel :**

### *Nature et type d'industries*

Cette zone diffère des précédentes par la mosaïque des activités urbaines qui la compose. On retrouve une variété d'activités non-industrielles plus élevée que dans les autres zones. Bien qu'elle soit majoritairement industrielle, plusieurs autres activités commerciales et de bureau s'insèrent dans cette dynamique industrielle, en faisant une zone plus mixte. On pourrait croire à priori que la mixité de cette zone est en soi soit un potentiel considérable, mais une nuance doit être apportée. La plupart des commerces qu'on y retrouve sont des magasins à grande surface ou des entrepôts ouverts au public, souvent accompagnés d'espace de stationnement qui ne sont pas nécessairement compatibles avec une requalification orientée autour des transports en commun. Par contre, certains des immeubles à bureaux pourraient très bien s'intégrer tel quel à ce genre de requalification.

En ce qui a trait aux activités industrielles à proprement parler, notons que contrairement aux autres zones, aucun secteur industriel n'est dominant. Il y a bien quelques industries du vêtement et quelques garages et autres services pour automobiles, mais contrairement

à la zone précédente du viaduc Van Horne, par exemple, il n'y a pas de secteur dominant et en déclin dont il est raisonnable de prévoir la disparition à moyen ou long terme. En revanche, il est envisageable à court terme de revaloriser les terrains sous-utilisés, mais cette requalification complète du secteur pourrait être entravée par la résistance de certaines de ces industries. La proximité de l'autoroute Décarie est un facteur de localisation intéressant pour certaines industries, ce qui est une raison de plus de croire que les industries présentes ont de bonnes chances d'y rester.

#### *Niveau d'intensité des activités*

La zone du métro Namur diffère aussi des précédentes par la quasi absence de bâtiments vacants. Mis à part deux bâtiments dont la superficie est négligeable, aucun bâtiment, ne montre de signe tangible d'abandon complet. Malgré ce fait, la zone montre tout de même des signes d'essoufflement et la superficie de terrains sous-utilisés en témoigne. En effet, le pourcentage de terrains vacants est très similaire à celui observé pour les autres zones, soit d'environ 30 %. Ces espaces sous-utilisés proviennent surtout des nombreux espaces de stationnement, mais aussi de l'implantation des bâtiments généralement disposés de façon isolée avec un faible coefficient d'emprise au sol. Ceci en fait une zone possédant un bon potentiel de développement en termes d'espaces disponibles.

Par ailleurs, cette zone montre des signes concrets de transformation, ne serait-ce que par la construction récente de logements en bordure de la voie ferrée en remplacement d'une ancienne usine et surtout du projet de réaménagement du secteur Namur - Jean-Talon prévu par l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce. Ce projet a été élaboré en réponse au constat du faible dynamisme de la zone et a pour but de restructurer et de transformer cette zone en milieu de vie mixte orienté autour des transports en commun.

#### *Éléments patrimoniaux*

Au niveau du patrimoine, cette zone ne fait pas meilleure figure. Aucun élément de la zone n'est inclus dans le document d'évaluation patrimoniale de la ville de Montréal. Nous n'avons pas non plus, dans notre analyse sur le terrain, retenu d'éléments dignes de mention. L'âge récent du développement de cette zone et l'absence de caractéristiques intéressantes dans l'architecture des bâtiments explique ce phénomène.

*Structuration de l'espace et trame de rue*

La trame de rue n'est pas non plus particulièrement intéressante pour le développement du transport en commun. Mis à part la rue Jean-Talon qui traverse la zone en entier, il n'y a pas de structuration claire de l'espace dans la zone, certains îlots ayant des formes circulaires et irrégulières difficilement reconvertibles par un tracé plus orthogonale et régulier.

**2. Critères reliés au milieu environnant***Relation de la zone avec son milieu environnant*

Cette zone, encore une fois contrairement à celles étudiées précédemment, n'est pas directement intégrée au tissu urbain résidentiel environnant. Mis à part au sud de la voie ferrée, la zone est plutôt enclavée d'une part par l'autoroute Décarie et d'autre part par des secteurs commerciaux-industriels déstructurés. Sa requalification ne profiterait donc pas du rayonnement des secteurs limitrophes, du moins en termes de bassin d'utilisateurs du transport en commun et son arrimage avec les quartiers environnants serait donc plus problématique et moins naturel.

*Densité*

En terme de densité du cadre bâti, les secteurs au sud de la voie ferrée sont des secteurs résidentiels majoritairement formés de «plex» de deux étages et de «walk-up» implantés de façon isolée ou en contigu, ce qui confère à ce secteur une densité de population répondant aux principes identifiés par le TOD. Il en est tout autrement pour les secteurs situés au nord de la voie ferrée. En effet, dans certains de ces secteurs on ne retrouve même pas d'habitations et le secteur au nord-est est caractérisé par des maisons unifamiliales implantées de façon isolée ce qui en fait un secteur relativement peu dense. Malgré cette faible densité résidentielle on retrouve une importante densité de bureaux généralement implantés à l'intérieur de tours de cinq étages et plus. Par contre, la présence d'espaces de stationnements associés aux types de commerce qu'on y retrouve influence cette densité à la baisse et nuit à la création d'un milieu de vie structuré et à l'échelle du piéton.

*Diversité des activités*

En termes d'activités, à l'instar de la diversité que l'on retrouve à l'intérieur de la zone, la diversité des activités qu'on retrouve dans les secteurs au nord de la zone n'est pas nécessairement celle recherchée dans la création d'un milieu de vie possédant les caractéristiques du TOD. Il n'y a pas à proprement parler d'artères commerciales avec une concentration suffisante de commerces pour générer une animation et un milieu de vie agréable et dynamique. La rue se rapprochant le plus de cette définition est la rue Victoria, situé au sud-est de la zone, mais le genre de commerces et le cadre bâti qu'on y retrouve ne possèdent pas les caractéristiques d'une rue commerçante structurante.

L'élément le plus intéressant que l'on retrouve dans les secteurs limitrophes est l'importante concentration de bureaux située au nord de la zone entre les métros de la Savane et Namur. Cette importante concentration d'emplois pourrait servir de base à la création d'un véritable pôle intégrant des commerces et des logements de plus haute densité.

*Design urbain*

Au niveau du design urbain, les constats ne sont pas beaucoup plus positifs, en ce qui a trait à la trame urbaine, comme nous l'avons mentionné plus haut, il n'y a que le secteur situé au sud de la voie ferrée qui possède une trame favorisant les transports en commun et la marche. La trame urbaine déstructurée et les méga-îlots situés au nord facilitent les déplacements en automobile en plus d'être hostile pour les piétons. Ce n'est pas non plus la présence des espaces verts qui vient palier à ce problème puisqu'ils ne sont que très peu présents dans tous les secteurs environnants. Il n'y a pas non plus de grands parcs structurants ou de grands espaces verts si ce n'est le cimetière juif sur de la Savane.

**3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle***Portrait du réseau de transport en commun*

Le plus grand potentiel de cette zone réside probablement dans la desserte en transport en commun dont elle bénéficie. En effet, trois stations de métro se situent dans un rayon approximatif de 500m des limites de la zone, dont la station Namur qui est à quelques mètres seulement des limites nord-ouest. Ainsi, mis à part une petite portion située au

nord-est, l'ensemble de la zone se trouve à une distance de 500m et moins d'une station de métro ce qui représente un facteur très intéressant. De plus, cette zone est l'une des seules où la voie ferrée sert au train de banlieue. Pour l'instant, aucun arrêt n'est aménagé dans la zone, mais dans l'optique où l'on voudrait y développer un pôle orienté autour des transports en commun, il serait facile d'y ajouter une station qui pourrait, de surcroît, être mise en lien avec la station de métro Namur.

*Positionnement sur le réseau de transport en commun*

Les trois stations de métro positionnent avantageusement le site dans le réseau métropolitain. La ligne orange permet de rejoindre directement le centre-ville, les quartiers centraux à l'est du Mont-Royal et Laval en plus d'être à seulement deux stations de la jonction avec la ligne bleue. Dans l'autre direction, la ligne orange permet de rejoindre l'arrondissement St-Laurent et l'important secteur d'emploi qui s'y trouve. Les projets de prolongement de la ligne orange au-delà du terminus Côte-Vertu vers Bois-Franc et éventuellement même vers Laval pourraient améliorer considérablement le positionnement de cette zone entre autres pour les secteurs nord-ouest de l'île et Laval.

*Opportunités de développement du transport en commun*

Outre ce projet de développement mentionné au plan de transport de la ville de Montréal mentionnons que tout comme pour les autres zones, l'emprise de la voie ferrée pourrait être exploitée afin d'y faire passer un mode transport collectif en site propre.

Malgré tous les avantages de cette zone liés au transport en commun, le potentiel d'exploitation de celui-ci est miné par son caractère *auto-oriented*. La proximité d'une autoroute, de grands boulevards et de grands espaces de stationnement pourraient nuire grandement à la création d'un véritable projet de requalification axé sur les transports en commun.

### 5.7 Zone Lachine

Carte 3.7.1 : Délimitation de la zone :



Nord : Autoroute 20 - Ouest : Voies ferrées - Nord : Victoria - William McDonald - Ouest: 6ème Av. Sud: St-Louis - Ouest : St-Joseph – Limite de lot de l'usine - Sud : Chemin du musée – Canal Lachine Est · Route 138 jusqu'à l'autoroute 20

#### Données Statistiques

Tableau 3.7.1 : Données sur les superficies

Superficie de la zone (ha)	81,94	Superficie totale vacante (ha)	34,4
Superficie de terrains vacants (ha)	34,17	Pourcentage total d'espace vacant (%)	42
Superficie des bâtiments vacants (ha)	0,23		

Tableau 3.7.2 : Données sur les activités

Superficie de terrain occupée par secteur d'activité industriel (ha)				Autres activités (nbr. de bâtiments)	
Métallurgie (1)	7,95	Vêtement (1)	1,47	Logement	35
Manufactures divers (3)	5,03	Station électrique (1)	1,45	Commerce	1
Entrepôt (3)	4,20	Pépinière/paysagement (2)	0,72	Institution / service public	0
Fabr. de meubles (1)	4,13	Industrie du plastique (1)	0,30	Bureaux	3
Fabr. outils (1)	3,58	Friche (1)	1,70		
Mécanique automobile (10)	2,76	Non déterminé (3)	14,11		
Recyclage (1)	2,43	<b>Total</b>	<b>51,50</b>		
Chemin de fer (Fabr.) (1)	1,67				



Carte 3.7.2 : Éléments marquants de la zone



## 1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone

### Nature et type d'industries

#### *Activités industrielles*

Bien qu'en nombre les activités industrielles reliées à l'automobile semblent dominer, c'est l'activité de production manufacturière lourde qui est la plus répandue dans cette zone. On retrouve en effet différentes industries de production de biens, mais aussi des industries liées au domaine de la métallurgie et du plastique par exemple.

#### *Autres activités*

On retrouve aussi une trentaine de logements concentrés sur la rue Georges-V (1). Ce petit secteur résidentiel est complètement isolé des autres quartiers résidentiels de Lachine et c'est pourquoi nous l'avons intégré à l'intérieur des limites de la zone. Nous retrouvons aussi trois immeubles à bureaux et une taverne. Ceci en fait une zone relativement peu diversifiée et presque exclusivement dédiée aux activités industrielles.

### Niveau d'intensité des activités

La grande majorité des bâtiments industriels en place semble toujours être en activité. Il n'y a apparemment qu'un seul bâtiment qui montre des signes de vacance complet sur la rue St-Joseph (2) aux abords de l'autoroute 138. Notons toutefois qu'il nous a été

impossible de vérifier si des activités étaient toujours en fonction à l'intérieur de l'immense complexe de l'ancien Dominion Bridge (3) à l'angle de la sixième avenue et de la rue St-Joseph (Photo 3.7.1). Nous avons remarqué des signes d'activité sur le site, mais il était impossible d'identifier le type d'activité ou de savoir si l'ensemble des bâtiments étaient occupés par cette activité.



Photo 3.7.1 : Complexe industriel de l'ancienne Dominion Bridge.

Source : Thomas Bissuel-Roy

De plus mentionnons que le bâtiment anciennement occupé par l'usine de Jenkins Valves (4) a récemment été démoli et un projet est en cours de réalisation afin d'y développer des condos (Photo 3.7.2). Finalement, on note un important pourcentage de terrains vacants ou sous-utilisés. Plus de 40% du territoire est libre de construction bien que bon nombre de ces terrains ne soient que difficilement récupérables.

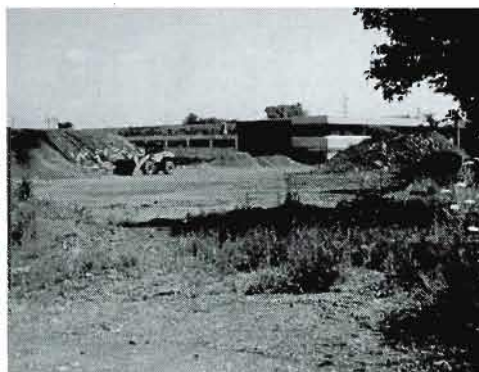


Photo 3.7.2 : Terrain laissé vacant suite à la démolition du complexe de la Jenkins Valve.  
Source : Thomas Bissuel-Roy

#### Présence d'éléments patrimoniaux

La zone industrielle de Lachine est probablement l'une de celles possédant la plus grande valeur patrimoniale. Que ce soit par l'emplacement qu'elle occupe dans le territoire montréalais, des tracés fondateurs qui la parcourent ou des bâtiments qu'on y retrouve, la valeur patrimoniale de cette zone est indéniable.

Cette zone se démarque tout d'abord par son emplacement à l'embouchure du canal Lachine (5) identifié comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle. Si le pôle industriel de Lachine s'est développé à cet endroit c'est d'abord et avant tout en raison de son emplacement en amont des rapides de Lachine qui força la construction d'un canal. Le canal qui était en quelque sorte la porte d'entrée des marchandises pour l'Amérique du Nord en plus de représenter une source hydraulique pour les industries a grandement contribué au développement industriel de la Zone.

C'est ainsi que de nombreuses industries d'envergure se sont implantées dans la partie est de Lachine entre autres le long du chemin St-Joseph. Aujourd'hui ce pôle industriel est lui aussi identifié comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle. Il comprend entre autres des complexes industriels qui ont façonné le paysage bordant le chemin St-

Joseph<sup>24</sup> comme ceux de la Dominion Bridge (500-555 Notre-Dame) (3), de la Stelfil (6), anciennement Dominion Wire (303 St-Joseph) et de la Jenkins (170-80 St-Joseph) (4), ce dernier étant aujourd'hui démoli. Certains de ces immenses complexes industriels sont d'ailleurs toujours observables aujourd'hui, bien que les activités d'origine aient disparu. Outre ces trois complexes industriels, les bâtiments de la Canada Foundry LTD (300 Chemin du Canal) et de la Harrington Building (735 1<sup>er</sup> Avenue) sont aussi désignés parmi ceux possédant une valeur patrimoniale exceptionnelle.

Cet ensemble possède une unité thématique et recèle une architecture industrielle de plusieurs époques, dont celle, particulièrement digne d'intérêt, de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les bâtiments plus anciens sont de gabarits et de formes variés, mais ils s'apparentent par leurs longues façades en brique rouge souvent non fenestrées, quoique modulées par des variations dans l'appareillage de la brique.<sup>25</sup>

Notons aussi que le chemin St-Joseph lui-même a été identifié parmi les tracés fondateurs de la ville de Montréal, ce qui lui confère un statut particulier. La fondation de ce tracé remonterait aussi loin que la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle. Il constitue une voie panoramique et culturelle de premier ordre en plus d'être le point d'ancrage du pôle industriel mentionné ci-haut.

Notons finalement la présence de plusieurs autres secteurs et bâtiments à proximité de la zone comme le secteur St-Pierre, le chemin Lasalle et le vieux Lachine qui contribuent à donner à cette zone un intérêt patrimonial particulier.

#### Structuration de l'espace et trame de rue

La zone industrielle de Lachine possède une structuration relativement complexe. Elle est composée de méga-îlots de tailles variées et irrégulières et s'articule autour de deux axes majeurs, soit la rue St-Joseph et l'avenue Victoria. La rue St-Joseph demeure cependant l'épine dorsale du secteur puisque c'est à ses abords que s'implantent la plupart des industries. Ces deux artères traversent la zone d'est en ouest, mais en s'éloignant l'une de l'autre, donnant forme à des îlots plus profonds à l'ouest qu'à l'est. La seule artère d'importance d'orientation nord-sud est l'avenue George-V qui ne traverse toutefois pas

---

<sup>24</sup> Document d'évaluation du patrimoine urbain de la ville de Montréal

<sup>25</sup> Idem 12

la zone au complet. Notons finalement que l'absence d'une trame de rue régulière rend cet espace très peu perméable, mais facilement malléable pour tout plan urbain que l'on voudrait lui prêter.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### Relation de la zone avec son milieu environnant

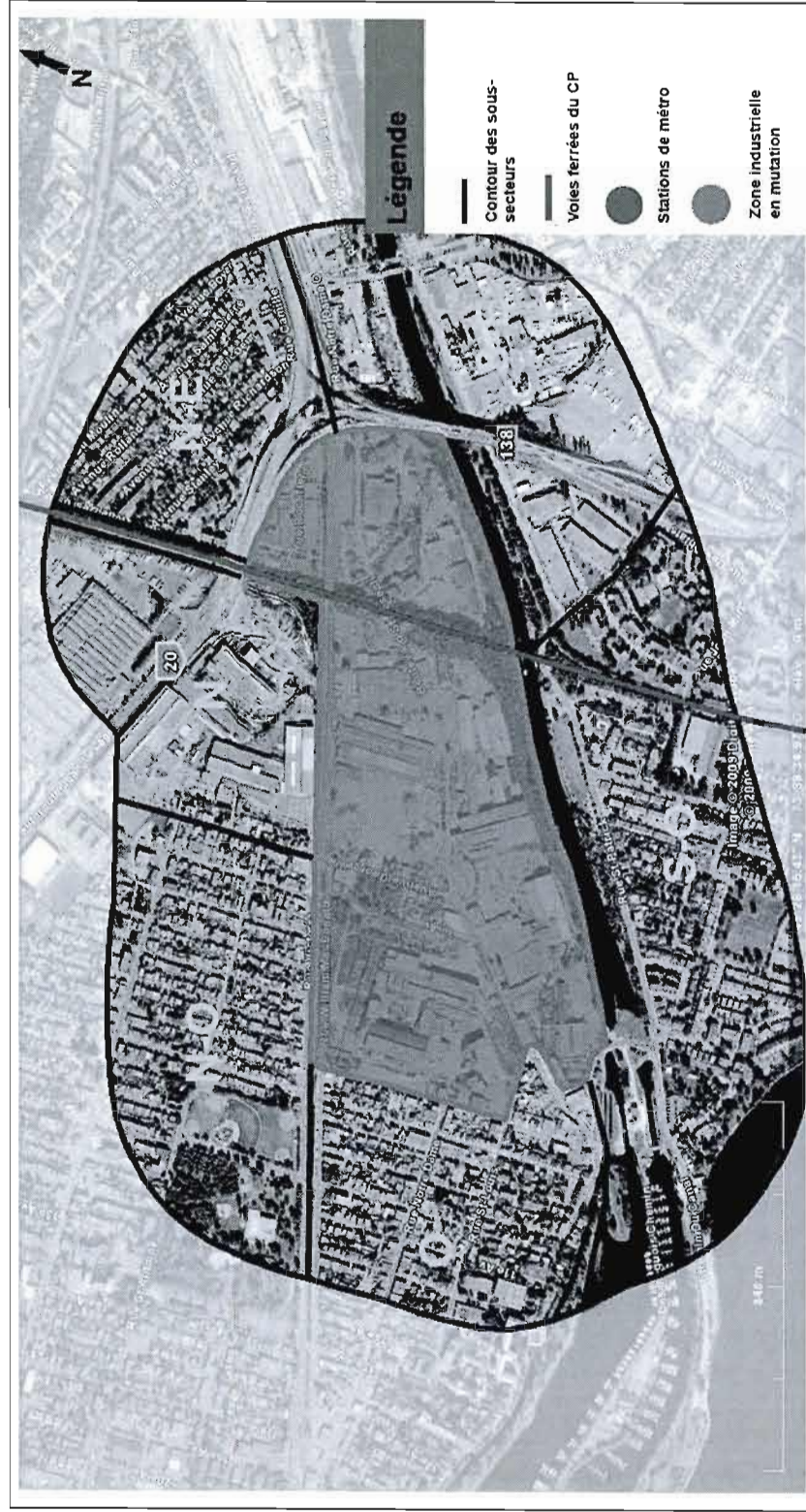
Il est difficile de parler d'intégration de la zone dans le tissu urbain vu l'envergure de celle-ci. Les dimensions de cette zone dépassent largement celles des six autres zones évaluées plus tôt. Si toute la partie ouest de la zone fait directement face aux quartiers résidentiels de l'arrondissement de Lachine, elle reste enclavée dans toutes les autres directions. Vers le nord et vers l'est, la zone est délimitée respectivement par l'autoroute 20 et l'autoroute 138 qui sont des infrastructures surélevées et difficilement franchissables. Notons par contre la présence de liens fonctionnels existants qui donnent la possibilité de franchir cette-barrière soit les rues St-Joseph et les anciennes voies ferrées du Grand Tronc et des tramways de la MP&I (Montréal Parc et Île) combinées. (7) Au sud c'est le canal de Lachine qui forme une barrière physique avec l'arrondissement de Lasalle.

### Densité

La densité des quartiers environnants est très variée. Les quartiers situés à l'ouest du site incluant le secteur du vieux Lachine possèdent des densités sensiblement équivalentes aux quartiers résidentiels traditionnels du centre de Montréal. Ils sont composés majoritairement de *plex* de deux à trois étages, mais on y retrouve un plus grand nombre de bâtiments implantés de façon isolée et de maisons unifamiliales. Ces différentes typologies se succèdent d'une manière aléatoire, ce qui provoque un paysage hétérogène. On y décèle aussi un plus grand nombre de terrains vacants, ce qui en fait un quartier un peu moins dense que dans les quartiers Rosemont, Plateau Mont-Royal ou Hochelaga-Maisonneuve, par exemple.



Carte 3.7.3 : Milieu environnant (Zone 7)



Au sud, les quartiers résidentiels plus récents de Lasalle sont formés d'une typologie d'habitation où domine le duplex implanté en isolé. On retrouve aussi quelques duplex en rangées, un petit secteur de maisons de villes jumelées, quelques walk-up de 4 étages et quelques maisons individuelles.

Au nord et à l'est on retrouve principalement des secteurs industriels où il n'y a aucune habitation à l'exception près du quartier St-Pierre, enclavé au nord-est du carrefour des autoroutes 20 et 138. Ce quartier possède une densité et une typologie d'habitation semblable à celle des quartiers du vieux Lachine.

Diversité des activités:

Secteur nord :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 5%)</b>	
<b>Industriel</b>	
Entrepôt	1 <sup>re</sup> av. (Aut. Jean Lesage)
Industrie du papier (Metso)	Boul. Montréal-Toronto (1 <sup>er</sup> av.)
Industrie de galvanisation	Provost (George-V)

Secteur nord-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 85 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de proximité de moyenne intensité	Provost
Artère commerciale de proximité de faible intensité	Victoria
Restaurant	Provost (2 <sup>e</sup> Av.)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Mission catholique	3 <sup>e</sup> Av. (St-Antoine)
Église Ukrainienne	St-Antoine (8 <sup>e</sup> Av.)
Église Ukrainienne	9 <sup>e</sup> Av. (Provost)
Église orthodoxe	6 <sup>e</sup> Av. (Provost)
<b>Industriel</b>	
Service de Lavage automobile	Provost (George-V)
Garage	1 <sup>er</sup> Av. (Provost)
Garage	Victoria (3 <sup>e</sup> Av.)
Garage	Victoria (2 <sup>e</sup> Av.)
Garage	Victoria (4 <sup>e</sup> Av.)
Industrie de lavage de tapis	Provost (1 <sup>er</sup> Av.)
Menuiserie	George-V (Provost)
Ébénisterie Architecturale	Victoria (George-V)

Secteur ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 90 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale locale de forte intensité	Notre-Dame
Artère commerciale locale de faible intensité	William-MacDonald
Concessionnaire automobile	6 <sup>e</sup> Av. (St-Joseph)
Épicerie	Notre-Dame (7 <sup>e</sup> Av.)
SAQ	Notre-Dame (7 <sup>e</sup> Av.)
Restaurant	St-Joseph (6 <sup>e</sup> Av.)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Couvent	St-Joseph (11 <sup>e</sup> Av.)
École élémentaire	11 <sup>e</sup> Av. (St-Joseph)
<b>Industriel</b>	
Industrie (Activité non-déterminée)	6 <sup>e</sup> Av. (St-Louis)

Secteur sud-ouest :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 75 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Petit centre commercial (nettoyeur, cordonnier, dépanneur)	Lafayette (St-Patrick)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Marina	Chemin du Canal (Chemin du musée)
Musée	Chemin du musée (Chemin du Canal)
Administration publique de Lasalle	Airlie (Riverview)
<b>Industriel</b>	
Industrie de pièces mécaniques	Chemin du Canal (McLaughlin)
Industrie d'alimentation	Stirling (Vézina)

Secteur sud-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 0 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Restaurant	Clément (Lafleur)
Restaurant	Notre-Dame(Dollard)
Bistro-bar	Notre-Dame(Dollard)
<b>Industriel</b>	
Complexe de locaux industriels (Entrepôts-ateliers)	Clément (St-Patrick)
Imprimerie	St-Patrick (Clément)
Industrie domaine de l'hydraulique	St-Patrick (Autoroute 138)
Industrie de matériaux de construction	St-Patrick (Dollard)
Industrie de matériaux de construction	Notre-Dame (Dollard)
Garage et station de service	Notre-Dame (Autoroute 138)



Secteur nord-est :

Activité	Emplacement
<b>Résidentiel (environ 85 %)</b>	
<b>Commercial</b>	
Artère commerciale de moyenne intensité	St-Jacques
Station de service	St-Jacques (St-Pierre)
Restaurant	Voie de service (St-Jacques)
<b>Institutionnel/Service public</b>	
Église Italienne	St-Jacques (Richardson)
<b>Bureaux</b>	
Immeubles bureaux	George-Leclair (Pacifique)
Bureaux gouvernementaux	St-Pierre (St-Jacques)
Immeuble à bureaux	Gowans (des Érables)
<b>Industriel</b>	
Industrie de lettrage	George-Leclair (Pacifique)
Industrie de portes et fenêtres	Pacifique (George-Leclair)
Garage	Jolicoeur (St-Jacques)
Garage	St-Jacques (Richardson)
Entrepôt	Des Érables (Gowans)

Design urbain:

#### *La grille de rues*

Les quartiers situés à l'ouest de la zone possèdent une grille orthogonale régulière semblable à celle des quartiers centraux de Montréal. Cette régularité est par contre légèrement altérée par le tracé de la rue Victoria qui emprunte une diagonale par rapport à l'orientation des îlots et par le tracé sinueux du chemin St-Joseph qui longe le fleuve St-Laurent.

Mis à part le quartier St-Pierre au nord-est qui reprend un tracé orthogonal, mais dans une orientation différente, tous les secteurs situés au nord et à l'est de la zone sont formés de mégas-îlots peu perméables et de forme irrégulière en raison de la grande taille des industries qu'on y retrouve.

Dans le quartier de LaSalle situé au sud, la trame, bien que plus régulière et composée de plus petits îlots, ne suit pas exactement un tracé orthogonal. Elle s'apparente davantage à une trame romantique typique des villes de banlieue formée de ronds-points, de rues en croissant et de rues courbes.

*Les espaces publics*

Cette zone est marquée par la proximité de deux éléments naturels d'importance, le fleuve et le canal de Lachine. Les rives de ces plans d'eau sont généralement aménagées à des fins récréatives et attirent les résidents de toute la région montréalaise. Le parc du canal de Lachine géré par le gouvernement fédéral a fait l'objet d'importants investissements dans les dernières années pour son réaménagement, en faisant un des parcs les plus fréquentés de Montréal en plus d'être un attrait touristique de taille. Une marina pour la navigation de plaisance est aussi aménagée à l'embouchure de du canal.

Mise à part ces deux éléments naturels, la plupart des quartiers environnant ne possèdent que peu de parcs et de places publiques. Excepté le quartier au sud de la zone qui compte à lui seul sept petits parcs, les espaces verts sont très rares. Ceci est explicable entre autres par le fait que bon nombre des secteurs avoisinants sont presque exclusivement industriels. Notons tout de même la présence du Parc LaSalle desservant le quartier du vieux Lachine.

Pôles générateurs de déplacements :

Pôle	Description	Emplacement
Secteur industriel	Centre d'emploi	Nord de l'autoroute 20
Secteur industriel	Centre d'emploi	Le long du canal de Lachine
Marina	Pôle récréatif	Chemin des Iroquois
Parc Lasalle	Pôle récréatif	Victoria (10em Av.)
Parc Du canal de Lachine	Pôle récréatif	Le long du canal

**3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentiel**Portrait du réseau routier

Deux autoroutes bordent la zone Lachine. Tout d'abord l'autoroute 20 (Autoroute Transcanadienne) passe tout juste au nord et permet de rejoindre directement le centre-

ville et l'autoroute 15 par l'échangeur Turcot. Ensuite l'autoroute 138 qui mène sur la rive-sud par le pont Mercier est située tout juste à l'est de la zone. Ensuite les axes Victoria-Notre-Dame et St-Joseph qui traversent la zone assurent le lien vers le centre-ville de Montréal. On note aussi la présence à proximité de la rue St-Patrick qui longe le canal de Lachine jusqu'à Pointe-St-Charles où elle permet de rejoindre la rue Wellington.

#### Portrait du réseau de transport en commun

La zone industrielle Lachine ne bénéficie pas de la présence d'une station de métro. La plus proche est le terminus Angrignon de la ligne verte et se trouve à près de 4 km à vol d'oiseau de la limite est de la zone. La zone bénéficie par contre de la présence d'une dizaine de lignes d'autobus dans un rayon de 500m. dont une de nuit (90-110-113-116-123-173-190-191-195-356). Parmi ces lignes, sept passent directement à l'intérieur des limites de la zone ou sont directement adjacentes à celles-ci.

#### Positionnement sur le réseau de transport en commun

Malgré le fait qu'il n'y ait aucune station de métro à distance de marche, la plupart des lignes mentionnées plus haut se rabattent sur les stations les plus proches. En effet, les lignes 110, 113 et 195 ont comme terminus la station Angrignon sur la ligne verte. Les lignes, 173, 190 et 191 aboutissent à la station Lionel-Groux (intersection des lignes vertes et orange). Finalement, les lignes 90 et 356 ont comme terminus la station Atwater au centre-ville.

#### Portrait des opportunités de développement du transport collectif :

##### *Projets indiqués au plan de transport*

Parmi les projets de transport en commun prévus au plan de transport de Montréal, un seul serait susceptible d'influencer positivement le développement de la zone. Il s'agit du projet de navette ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Pierre-Eliot

Trudeau<sup>26</sup>. Cette navette emprunterait soit la voie ferrée du CN ou celle du CP qui passent tout juste au nord de la zone et un arrêt pourrait éventuellement y être intégré.

#### *Infrastructures et emprises existantes*

Tout comme les six autres zones étudiées préalablement, la zone Lachine est adjacente au corridor ferroviaire du CP d'orientation nord-sud qui accueille actuellement la ligne de train de banlieue de Delson-Candiac. À cet emplacement, il y a deux voies (une pour chaque direction), ce qui permet le trafic à double sens. Bien que dans les zones étudiées précédemment le nombre de voies était toujours supérieur à deux, la faible utilisation des voies par les marchandises permet le partage des voies avec un autre mode destiné au transport des personnes. De plus, l'emprise libre de construction aux abords de la voie atteint par endroits près de 40 m, ce qui laisserait un espace suffisant pour l'ajout de nouvelles voies destinées au transport en commun.

De plus, on retrouve directement sur le site l'emprise de l'ancienne voie ferrée du CN (7) où se trouve actuellement la rue Victoria (Photos 3.7.3). Cette voie ferrée était doublée à l'époque d'une voie pour le tramway (Montreal Park and Island) qui desservait les habitants de Lachine. Une partie de cette voie ferrée et des deux emprises adjacentes sont toujours présentes aujourd'hui et pourraient être



Photo 3.7.3 : Emprise de l'ancienne voie ferrée du CN le long dans l'axe de la rue Victoria.  
Source : Thomas Bissuel-Roy

réutilisées à des fins de transport en commun. À cet effet, il est intéressant de noter que des études pour la réalisation d'un tram-train, a déjà été réalisé. Ce tram-train, qui se différencie principalement du tramway par le fait qu'il est moins coûteux et peut utiliser les emprises existante, utiliserait un tronçon ferroviaire existant entre le centre-ville et

<sup>26</sup> AMT projet de navette ferroviaire liant le Centre-ville de Montréal à l'aéroport (<http://www.amt.qc.ca>)

l'arrondissement de Lachine et ne nécessiterait la réalisation que d'un court tronçon dans l'arrondissement Lachine afin d'assurer la desserte locale.<sup>27</sup>

#### **4. Analyse du potentiel**

##### **1. Critères reliés aux caractéristiques inhérentes de la zone**

###### *Dimensions*

La zone industrielle de Lachine est certainement celle qui possède la plus grande superficie parmi toutes les zones retenues. Elle dépasse de plusieurs hectares la seconde zone à ce chapitre. Ces dimensions exceptionnelles peuvent toutefois être considérées de deux manières différentes. On peut y voir un certain nombre de contraintes liées par exemple à la difficulté de coordonner son développement et à la difficulté d'échelonner un projet cohérent à travers les années. On peut au contraire voir cet immense territoire comme un potentiel de développement important et une occasion d'y développer un projet d'envergure métropolitaine. Tout dépend donc du point de vue selon lequel on se positionne.

###### *Nature et types d'industries*

Le paysage industriel de cette zone est marqué par la prédominance d'industries lourdes. Ces dernières ne sont pas, règle générale, attirées par les localisations centrales, bien au contraire. De façon générale, nous pouvons supposer que le type d'industrie qui compose la zone industrielle de Lachine sera graduellement remplacé par de nouvelles activités, cette transformation étant déjà observable à l'heure actuelle. Toutefois, la zone du secteur de Lachine, bien que centrale, est plus excentrée que les autres secteurs étudiés et possède des caractéristiques recherchées par les industries comme des accès autoroutiers à proximité et de vastes terrains. Ainsi, nous pouvons émettre l'hypothèse qu'une transformation naturelle sans autre incitatif financier ou législatif pourrait prendre plus de temps vu les attraits de cette zone pour ce genre d'industries.

---

<sup>27</sup> Barrieau et Mohamed (2009) «Petite histoire du Tramway de Lachine» Le Messenger Lachine et Dorval, 19 mai 2009.

*Niveau d'intensité des activités*

Dans un même ordre d'idées, le faible taux d'inoccupation des bâtiments est aussi un point à souligner. Cela renforce l'idée que cette zone possède encore des avantages à l'heure actuelle pour certains types d'industries et que cela pourrait ralentir la transformation de la zone. Le point positif est par contre qu'on note des signes de transformation déjà tangibles. Les bâtiments qui abritaient anciennement la Jenkins Valves juste à l'ouest de la voie ferrée du CP ont récemment été détruits. Des travaux de décontamination des terrains sont actuellement en cours et un projet de construction de condos en est au stade d'incubation<sup>28</sup>. De plus, nous n'avons pas pu identifier avec précision le type d'activité qui occupait l'immense complexe de l'ancienne Dominion Bridge, mais nos recherches nous ont au moins révélé qu'une bonne partie des terrains sont inoccupés et laissés en friche. Aussi, même si la plupart des bâtiments industriels sont toujours utilisés, le nombre important de terrains vacants est un signe du faible dynamisme de la zone, en plus d'être une opportunité pour le redéveloppement de nouvelles activités en lien avec la requalification de ce secteur.

*Éléments patrimoniaux*

Un des points forts de cette zone est sans contredit son importante valeur patrimoniale. Autant les bâtiments, les tracés fondateurs que les activités elles-mêmes et le rôle qu'elles ont joué pour le développement de Montréal sont considérables. Cette richesse pourrait servir de levier à un projet qui mettrait en valeur cet aspect. Le site de la Dominion Bridge est un complexe de plusieurs bâtiments dont certains possèdent des caractéristiques architecturales intéressantes. Ce complexe pourrait se trouver au centre d'une requalification de la zone étant à la frontière des quartiers urbanisés du vieux Lachine et des secteurs industriels. De plus, le rôle que cette industrie a joué dans le développement de Lachine et même de Montréal pourrait être rappelé en attribuant à une partie du complexe une vocation de centre civique et public polarisateur.

*Structuration de l'espace et trame de rue*

L'absence d'une structuration de l'espace clairement définie peut être vue comme un potentiel autant que comme une contrainte. C'est un potentiel dans la mesure où il n'existe pas de contraintes liées à une trame déjà existante. Cela confère une plus grande

---

<sup>28</sup> Liste des projets de Montréal 2025 (<http://www.montreal2025.com>)

liberté dans les orientations de redéveloppement. À l'inverse il s'agit d'une contrainte dans la mesure où les investissements en nouvelles infrastructures seraient importants. Notons par contre que la présence de deux artères d'importance traversant le secteur en entier pourrait servir de point de base au redéveloppement.

## **2. Critères reliés au milieu environnant**

### *Relation de la zone avec son milieu environnant*

L'intégration de cette zone à son milieu environnant est très différente selon les différents secteurs. Le site étant presque complètement enclavé sur ses côtés nord, est et sud, c'est presque uniquement avec les secteurs situés à l'ouest et un peu à l'est qu'il existe des interactions directes. Les barrières qui l'enclavent, soit des infrastructures autoroutières, soit le canal de Lachine, sont très peu perméables, ce qui fait qu'un redéveloppement de la zone doit surtout s'orienter vers l'ouest, vers le vieux Lachine. Bien qu'il soit le seul point d'ancrage de la zone avec son milieu environnant, ce secteur possède de nombreux atouts dans l'optique d'une requalification orientée autour des transports en commun et c'est principalement les caractéristiques de ce secteur qui nous intéresseront dans l'analyse du milieu environnant.

### *Densité*

Tout d'abord, les secteurs à l'ouest possèdent une densité d'habitation sensiblement équivalente à celle des quartiers centraux, ce qui formerait un bassin d'utilisateurs déjà présents en vue de l'implantation d'une éventuelle infrastructure de transport en commun. Ce quartier très diversifié en termes de typologies et de qualité d'habitation assurerait une diversité de population et de commerces nécessaires à la création d'un milieu de vie mixte. Toutefois, il est important de noter que la densité d'habitants est presque nulle pour tous les autres quartiers environnants, mis à part vers le sud dans l'arrondissement Lasalle. Un pôle de transport en commun ne bénéficierait donc qu'aux habitants situés dans les secteurs adjacents à l'ouest.

### *Diversité des activités*

De plus on note déjà une diversité d'activités urbaines dans les deux secteurs situés à l'ouest des limites de la zone. On retrouve entre autre un bon nombre de commerces de

proximité principalement concentrés sur des artères commerciales. Une de ces artères commerciales, la rue Notre-Dame, possède d'ailleurs une forte intensité d'activités commerciales et se distingue par son aménagement plus soigné et sa convivialité. Bien qu'on y retrouve un certain nombre de locaux vacants, nous croyons que le redéveloppement de la zone par de nouvelles activités et l'ajout d'un bassin de population suffisant pourraient insuffler un nouveau dynamisme à cette artère dont le potentiel est indéniable.

Nous n'avons pas cru nécessaire de prendre en compte la composition des autres secteurs avoisinants dans l'analyse des potentiels vus leur faible niveau d'interaction avec la zone elle-même. Notons simplement que cet enclavement pourrait nuire au rayonnement du pôle puisque que ses effets se feraient sentir presque exclusivement pour le secteur du Vieux Lachine.

#### *Design urbain*

En terme de design, notons que la trame de rue des quartiers à l'ouest est orthogonale ce qui est généralement une caractéristique propice à l'utilisation des transports en commun et de la marche. Les espaces verts et les espaces publics ne sont pas présents en grand nombre, ce qui représente une des lacunes de ces quartiers. On note toutefois la présence du parc Lasalle à l'extrémité ouest de ce quartier où l'on retrouve des équipements sportifs et récréatifs ainsi qu'une importante superficie boisée. L'atout principal de ce quartier à ce niveau demeure la proximité du parc du Canal de Lachine et les berges du fleuve. Cet atout important pourrait être un des éléments d'attraction majeurs dans le redéveloppement de ce site. Le parc du Canal de Lachine est un corridor récréotouristique qui permet de relier le centre-ville à la zone. Enfin, les berges du fleuve offrent un paysage très intéressant et un cadre de vie très prisé.

### **3. Critères reliés à la desserte en transport actuelle et potentielle**

#### *Portrait du réseau routier*

La zone, qui est plus excentrée que les autres, possède toutefois des accès autoroutiers intéressants étant située au carrefour des autoroutes 20 et 138 qui procurent une liaison vers le centre-ville, l'Ouest-de-l'Île et la Rive-Sud. Sinon, l'axe St-Joseph-Notre-Dame



qui traverse la zone de part et d'autre permet aussi de désenclaver celle-ci et de la relier vers le centre-ville.

*Portrait du réseau de transport en commun*

Cette zone ne possède pas pour le moment une desserte en transport en commun suffisante pour prétendre développer un quartier s'orientant autour des transports en commun. En effet, mise à part certaines lignes d'autobus se rabattant vers certaines stations de métro de l'ouest du centre-ville, la desserte en transport en commun est minime.

*Opportunités de développement du transport en commun*

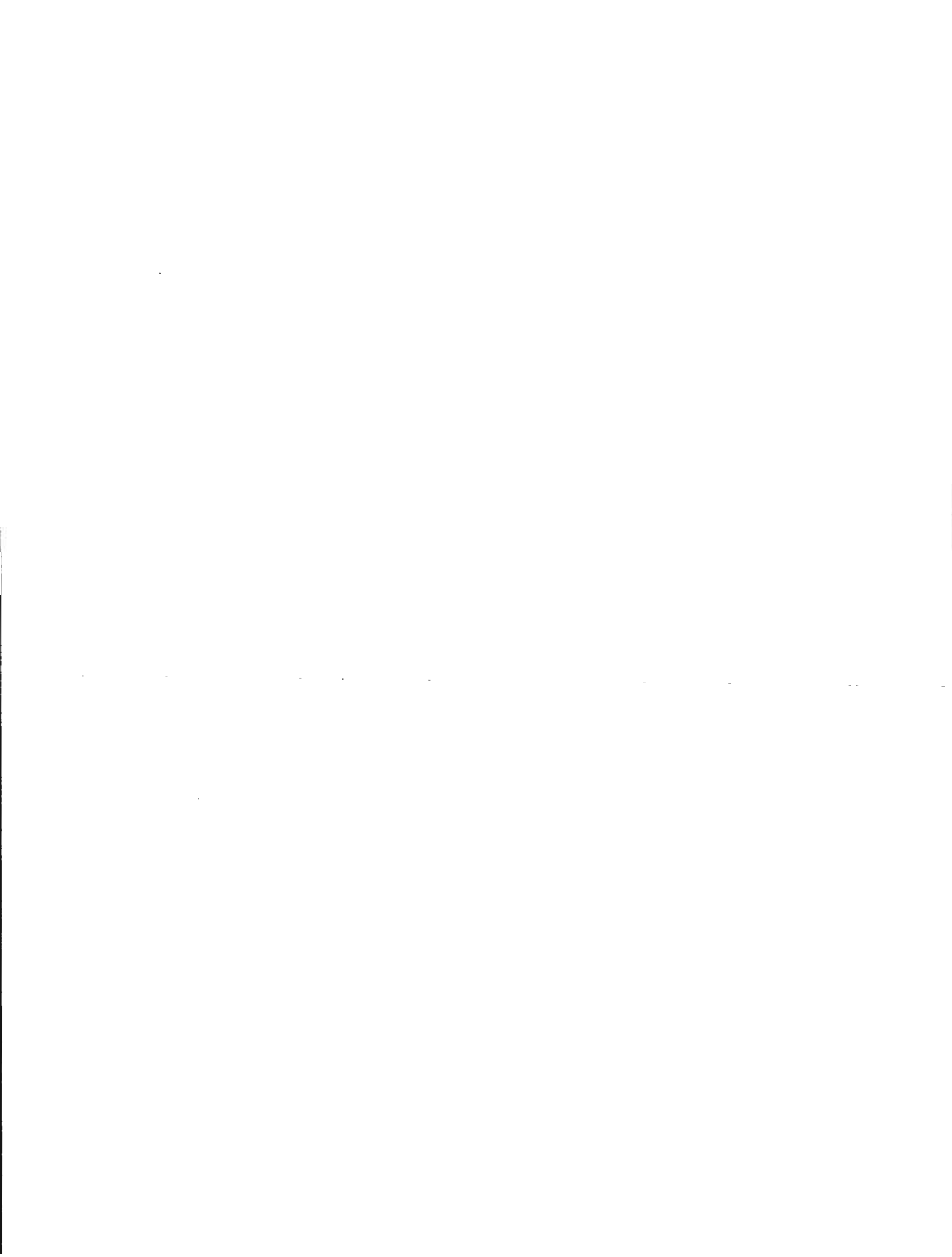
Néanmoins, nous serions dans l'erreur d'en conclure que cette zone ne possède pas de potentiel à ce niveau, sur la base de ce seul argument. Il existe effectivement plusieurs éléments offrant un potentiel de développement du transport en commun qui, une fois en service, fourniraient une desserte efficace. Tout d'abord, parmi les projets déjà à l'étude et prévus au plan de transport de la ville de Montréal, notons celui de la navette ferroviaire entre le Centre-Ville et l'aéroport de Montréal. Le passage de cette navette pourrait inclure un arrêt tout juste au nord du secteur, permettant de relier le site au centre-ville et à l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau.

Nous comptons aussi deux autres emprises ferroviaires potentiellement réutilisables à des fins de transport en commun. La première est le corridor ferroviaire du CP sur lequel s'articulent toutes les autres zones étudiées. Le corridor compte deux voies ferrées distinctes et nous jugeons que l'emprise serait suffisante pour y implanter des voies servant à un autre mode de transport collectif. Ceci aurait pour effet de désenclaver ce site en le reliant aux quartiers centraux situés au nord-est du centre-ville.

Mais surtout, la zone industrielle de Lachine est traversée par une autre emprise ferroviaire qui n'est plus utilisée aujourd'hui. Cette emprise longe la rue Victoria et rejoint les voies ferrées du CN vers le centre-ville. Dans l'autre direction, les voies ferrées s'arrêtent vis-à-vis la 10<sup>e</sup> Avenue, mais l'emprise continue jusqu'à la rue Dawes, dans le secteur de l'ancienne brasserie du même nom. Il serait intéressant d'y développer une ligne de transport en site propre qui desservirait tout le quartier de Lachine, qui traverserait le cœur de la zone et qui offrirait la possibilité d'un lien vers le centre-ville.

QUATRIÈME PARTIE

**ANALYSE DES RÉSULTATS**



## CHAPITRE VI

### POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES ZONES : ÉTABLIR LES PRIORITÉS

À la lumière des résultats que nous venons de présenter, certains constats s'imposent. Parmi ces constats, le plus évident est probablement celui que toutes les zones industrielles en mutation ne présentent pas les mêmes forces et faiblesses. Conséquemment, il ressort également que les zones étudiées possèdent un potentiel pour développer un projet de requalification s'orientant autour des transports en commun qui varie d'un site à l'autre.

Même si notre analyse n'est pas quantitative et ne permet donc pas d'attribuer un pointage précis à chacune de ces zones dans le but d'en faire un classement hiérarchique, l'utilisation de critères constants nous a permis, à tout le moins, d'établir deux grandes catégories de zones. Bien que l'analyse nous ait révélé que les zones industrielles en mutation, de façon générale, possèdent des caractéristiques propices à une requalification axée sur les transports en commun, elle a aussi fait ressortir des zones pour lesquelles l'intérêt était nettement plus grand. En fait, cette analyse nous a permis de mettre en évidence des zones prioritaires de développement où les bénéfices d'une requalification des activités seraient indéniables.

Nous présenterons dans cette partie les zones qui devraient faire l'objet de plans de redéveloppement en priorité en expliquant les raisons qui nous poussent à faire ce choix. Nous avons ainsi déterminé trois zones à fort potentiel de développement et quatre zones à potentiel modéré de développement. Le but de ce classement et d'établir un ordre de priorité d'action. Si un plan de requalification des zones industrielles en mutation devait voir le jour dans un proche horizon, les premières zones visées par ce plan et celles risquant d'occasionner le plus de bénéfices seraient précisément celles-ci.

### **6.1 Les zones à fort potentiel de développement**

Évidemment, les trois zones retenues dans cette catégorie présentent certaines caractéristiques communes, mais elles n'ont pas toutes été identifiées comme prioritaires pour les mêmes motifs. Les trois zones à fort potentiel de développement sont les suivantes :

- 1- Zone de la cours de triage Hochelaga (Zone 1)
- 2- Zone du Viaduc Van Horne (Zone 5)
- 3- Zone de Lachine (Zone 7)

#### **6.1.1 Caractéristiques commune à ces zones**

Ce qui saute aux yeux quand on regarde l'analyse de ces trois zones, c'est la taille de celles-ci. Il s'agit de trois des quatre plus grandes zones analysées, la zone Iberville St-Joseph (Zone 3) étant tout juste plus grande que celle du Viaduc Van Horne. En effet, cette caractéristique nous a semblé très importante dans le choix des zones à requalifier en priorité. Nous jugeons que les plus grandes zones sont plus aptes à accueillir un projet de requalification orienté autour des transports en commun dont le rayonnement est réellement perceptible à l'échelle métropolitaine, capable de générer et d'attirer des déplacements suffisants pour justifier une desserte en transport en commun multidirectionnelle et constante sur toute la journée et capable de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes de transport en commun. C'est donc sur ces zones qu'il faut agir en priorité si l'on veut que les bénéfices d'une telle entreprise soient tangibles. Développer des projets de plus petite envergure serait certes utile, mais les effets risqueraient de ne se faire ressentir qu'à plus long terme.

Tableau 4.1 : Liste des zones selon les superficies

Zones	Sup. totale (ha)	Sup. sous-utilisée (ha)
Zone 7 (Lachine)	81,94	34,4
Zone 1 (Cour de triage Hochelaga)	43,89	11,23
Zone 3 (Iberville – St-Joseph)	31,31	14,43
Zone 5 (Viaduc Van Horne)	31,25	7,89
Zone 6 (Métro Namur)	22,96	6,91
Zone 4 (Incinérateur)	18,48	5,48
Zone 2 (Métro Préfontaine)	16,00	5,15

Dans tous les cas, les sites plus imposants présentent aussi une plus grande quantité d'espaces sous-utilisés prêts à être redéveloppés. Ceci est une caractéristique incontournable dans le genre de projet que nous promouvons. Néanmoins, même si toutes les zones analysées possèdent des superficies intéressantes de terrains à redévelopper, les trois zones sélectionnées ici sont encore parmi les quatre qui possèdent le plus grand potentiel à ce niveau.

Il faut faire attention lorsque l'on parle de potentiel pour des terrains vacants. Ces derniers sont souvent signe de faible dynamisme et il ne serait donc pas approprié de les considérer comme potentiel de développement industriel puisque la faible utilisation du sol reflète justement un déclin de ces activités. Par contre, dans la mesure où l'intention est de requalifier les activités industrielles en place par d'autres qui reflètent davantage les choix de localisation des activités urbaines, la présence de nombreux terrains recèle effectivement des opportunités de développement et peut être considérée comme un potentiel.

#### 6.1.2 Caractéristiques particulières à la zone Lachine

##### *Déclin industriel*

Outre les raisons déjà mentionnées, le choix de la zone Lachine parmi celles à fort potentiel de développement est explicable par plusieurs autres facteurs. Tout d'abord, le

concept de zone industrielle en mutation est particulièrement apparent pour cette zone. Bien que le nombre de bâtiments désaffectés ne soit pas le plus élevé, la superficie d'espaces vacants est vraiment éloquent. En effet, les terrains laissés en friche sont un témoin du phénomène de désindustrialisation que connaissent les villes centrales et du peu d'intérêt que recèlent ces sites pour les grandes industries. Cette zone industrielle fut jadis l'une des plus importantes de Montréal, mais les entreprises qui ont contribué à son dynamisme ont depuis ce temps toutes déserté pour être remplacées par d'autres. C'est le cas de compagnies telles que la Dominion Bridge dont le complexe de bâtiments est en partie laissé à l'abandon. Bien qu'il existe des entreprises qui occupent temporairement une partie de ces bâtiments, l'avenir de la réutilisation de ce genre d'espaces ne passe pas par le retour de grandes industries qui préfèrent plutôt s'installer dans des bâtiments moins coûteux, loin des centres où les prix des terrains sont plus bas et au carrefour des grands axes autoroutiers.

Le projet de construction résidentielle sur les terrains de l'ancienne Jenkins Valves<sup>29</sup> est un autre témoin des transformations que subissent ces espaces urbains. Il indique également que ce genre de site correspond davantage à des choix de localisation résidentiels qu'industriels.

#### *Patrimoine*

Nous avons mentionné l'importance que ce secteur industriel a eue pour le développement de Montréal. Ce rôle significatif pourrait être mis à profit dans la revalorisation de ces espaces entre autres par la mise en valeur du patrimoine industriel qu'on y retrouve. Cette immense ressource contribuerait à définir une identité à un futur projet de requalification urbaine. À titre d'exemple, le complexe de la Dominion Bridge pourrait très bien être revitalisé et abriter des activités à caractère public, ce qui constituerait un centre civique au cœur d'un projet de requalification.

#### *Potentiel de transport en commun.*

Bien que l'offre actuelle de transport en commun ne permette pas d'y imaginer un projet orienté autour du transport en commun, force est d'admettre qu'il existe un fort potentiel de développement de celui-ci. Les différentes emprises ferroviaires présentes dans cette

---

<sup>29</sup> Liste des projets de Montréal 2025 (<http://www.montreal2025.com>)

zone permettraient d'imaginer au moins deux lignes de transport collectif en site propre utilisant les voies ferrées actuelles ou leurs emprises. L'une de ces lignes, l'ancienne emprise de la MP& I (Montreal Park and Island) desservirait localement toute la zone et serait reliée directement au centre-ville. L'absence du métro pourrait donc être palliée de cette façon.

#### *Le canal Lachine*

Finalement, la présence du canal Lachine à proximité de la zone est un élément incontournable. Axe récréotouristique d'envergure à Montréal, le canal Lachine et son parc procurent un espace vert structurant et convivial qui n'a pas d'égal à Montréal. En se basant sur le succès qu'ont eu les projets de requalification en bordure du canal ces dernières années, il va sans dire que cet élément servirait de moteur au redéveloppement de cette zone.

Par ailleurs, nous croyons que cette zone est l'une de celles où les effets d'un projet de requalification s'inspirant des principes du TOD seraient les plus bénéfiques pour le quartier étant donné que celui-ci est à l'heure actuelle partiellement enclavé. L'enclavement, dans la mesure où il est partiel, où des liens existent avec l'extérieur et où l'espace enclavé est suffisamment grand pour assurer une autonomie pour les services locaux, n'est pas nécessairement une problématique. Il peut même être valorisé par ses habitants pour la quiétude qu'il procure et le sentiment d'appartenance qui peut s'en dégager. Toutefois, pour que cet enclavement ne soit pas néfaste au développement du quartier, des liens doivent exister afin que ce secteur soit intégré à l'intérieur des grands réseaux métropolitains. Entre autres, il est primordial que les réseaux de transport en commun desservent efficacement ce secteur notamment vers le centre-ville, mais aussi vers d'autres quartiers de la ville. Ainsi, un projet de requalification impliquant une diversification des activités et des services et une meilleure offre de transport en commun aurait certainement des effets bénéfiques pour le rayonnement et le désenclavement de cette zone.



### 6.1.3 Caractéristiques particulières à la zone du viaduc Van Horne

#### *Nature des activités industrielles*

Le choix de cette zone parmi celles possédant un fort potentiel de développement se base sur une série de critères dont celui de la nature des activités industrielles qui la compose. Premièrement, dans la partie située au nord de la zone, on retrouve une forte concentration d'ateliers/garages appartenant à la ville de Montréal ou à des instances relevant de l'administration municipale. Cette particularité est très importante puisque l'avenir de la localisation de ces équipements municipaux dépend directement de l'administration municipale. Dans l'optique où cette dernière reconnaît les opportunités de requalification de cette zone, les contraintes liées à la délocalisation des activités actuelles sont de beaucoup diminuées. À cet effet, la zone fait actuellement l'objet d'une étude pour un projet qui vise à développer une mixité d'activités en vertu des principes du TOD et de maximiser le potentiel de développement en lien avec la station de métro Rosemont<sup>30</sup>.

Au sud de la voie ferrée, les activités industrielles sont principalement rattachées au domaine du textile. Plusieurs petites entreprises se logent dans les bâtiments imposants des rues de Gaspé et Casgrain. Le secteur industriel du textile est en pleine mutation et plusieurs emplois ont été perdus ces dernières années dans ce domaine dans la grande région de Montréal. Et même si celle-ci se classe toujours au troisième rang nord-américain dans ce secteur d'activité<sup>31</sup>, les entreprises sont appelées à se repositionner et à se spécialiser dans des créneaux précis de production à valeur ajoutée et non de production de masse.<sup>32</sup> De plus, d'autres secteurs comme le quartier Chabanel dans l'arrondissement Ahuntsic ont des stratégies agressives afin d'attirer et de concentrer les entreprises de la mode et du textile, ce qui laisse croire qu'à moyen terme les entreprises de la zone du viaduc Van Horne quitteront ces locaux pour être remplacées par d'autres activités. Il n'en reste pas moins que la densité d'espace de bureaux et de petites entreprises est très intéressante afin d'y développer un pôle d'emplois secondaire au centre-ville.

---

<sup>30</sup> Idem 1

<sup>31</sup> <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/nouvelles/200503/23/010-GAREACADIECHABANEL.shtml>

<sup>32</sup> [http://www.magazinemci.com/articles/dossiers/2007/02/textile\\_mtl.htm](http://www.magazinemci.com/articles/dossiers/2007/02/textile_mtl.htm)

Il est intéressant aussi de noter que la requalification des activités industrielles est déjà amorcée, principalement dans la partie sud de la zone, où d'anciens terrains industriels sont maintenant réappropriés par de nouvelles fonctions mixtes. On peut aussi croire que le plan de revitalisation de cette zone récemment amorcé aura des effets bénéfiques sur l'attraction d'entreprises dans la zone.

#### *Positionnement*

Cette zone mise aussi sur une localisation des plus intéressantes. Située au carrefour de deux axes majeurs de transit soit les rues St-Denis et l'axe Van Horne – Rosemont, elle se trouve au cœur de l'agglomération de Montréal. Elle se situe aussi à proximité du centre-ville et bénéficie de la présence de deux stations de métro dans un rayon de 500m. La partie nord de cette zone avait d'ailleurs fait l'objet d'une étude pour la localisation du futur CHUM (Centre hospitalier de l'Université de Montréal). Même si cet emplacement n'a pas été retenu pour des raisons de sécurité liées au transport des marchandises dangereuses sur la voie ferrée, le fait que ce site ait été considéré pour ce genre d'équipement montre sa valeur en termes de positionnement métropolitain.

#### *Milieu environnant de qualité*

Nous avons insisté sur l'importance de l'existence d'un milieu de vie déjà bien établi autour de la zone pour que celle-ci puisse en tirer des avantages de toutes sortes. Nous avons aussi insisté sur l'importance que ce milieu reflète certaines des caractéristiques identifiées par les principes du TOD. La zone du viaduc Van Horne est bordée sur presque tous ses côtés par des milieux majoritairement résidentiels possédant une haute densité et une bonne mixité de commerces, implantés sur des rues conviviales. On y retrouve également une bonne répartition de services publics, d'institutions et de petits secteurs d'emploi contribuant à la création de milieux de vie diversifiés.

#### *Présence d'éléments patrimoniaux*

Tout comme la zone précédente, on note la présence d'une série de bâtiments industriels possédant une valeur patrimoniale intéressante. En fait, pratiquement tout le secteur au nord de la voie ferrée et au sud de la rue Bellechasse est identifié au document d'évaluation patrimoniale comme ensemble industriel d'intérêt. Ce secteur donne une grande valeur historique à la zone et pourrait être avantageux dans le cadre d'un redéveloppement des activités.

#### 6.1.4 Caractéristiques particulières à la zone de la cour de triage Hochelaga

##### *Localisation centrale*

Une des raisons qui nous a amené à la sélection de cette zone parmi celles possédant un fort potentiel de développement est sa localisation centrale. À l'instar de la zone du viaduc Van Horne, cette zone est très accessible et bénéficie d'un accès privilégié au centre-ville. Les terrains de cette ampleur et à proximité du centre-ville sont rares et sont très prisés pour des activités comme les institutions, les bureaux, les commerces et les habitations. Nous jugeons donc que c'est probablement la zone pour laquelle les effets de la désindustrialisation risquent de se faire ressentir le plus rapidement et intensément.

##### *Desserte en transport*

De surcroît, la desserte en transport et l'accès au site est l'un des meilleurs parmi toutes les zones étudiées. La proximité de la rue Notre-Dame qui sera prochainement reconvertie en boulevard urbain et où circulera le SRB (Système rapide de bus) de l'axe Pie-IX, fournit un accès privilégié de cette zone vers le centre-ville et vers l'est de la ville. De plus, en termes de transport en commun existant, cette zone bénéficie de la présence de deux stations de métro à une distance raisonnable de marche, ce qui représente un atout considérable.

D'autre part, la zone possède aussi un potentiel intéressant de développement de transport en commun lié à la présence de l'emprise ferroviaire. À cet endroit, celle-ci est en effet considérable vu la présence de la cour de triage. Il serait donc envisageable d'y intégrer un mode de transport collectif utilisant l'une des voies ferrées ou son emprise. Bien que nous ayons relevé cette opportunité pour toutes les zones analysées dans le cadre de ce travail, cette zone a la particularité qu'elle pourrait accueillir le terminus de cette ligne et devenir une véritable plaque tournante multimodale en assurant le transfert avec le métro, le SRB et le réseau régulier d'autobus. Cette opportunité est liée à la présence d'une importante superficie de terrains vacants adjacents à la cour de triage.

##### *Nature des activités industrielles*

Les entreprises liées au secteur industriel de l'alimentation représentent près de 20% de l'occupation du territoire de l'ensemble de la zone. Ce secteur industriel fait partie des

secteurs qui sont en déclin à Montréal. Il est donc très pertinent et même essentiel de planifier la requalification de ces activités à moyen terme.

*Milieu environnant correspondant aux caractéristiques du TOD*

Finalement, la nature des milieux environnants qui entourent cette zone reflète plusieurs des caractéristiques identifiées par les principes du TOD. On y retrouve une densité résidentielle intéressante susceptible de justifier la création d'un pôle orienté autour des transports en commun. Il y a également une diversité d'activités surtout à l'ouest de la zone, malgré qu'on ne retrouve pas d'artère commerciale dynamique et animée comme pour la zone du viaduc Van Horne.

## **6.2 Les zones à potentiel de développement modéré**

Ceci étant dit, les autres zones industrielles en mutation possèdent aussi un grand intérêt pour la réalisation de projets de requalification orientés autour des transports en commun. Par contre, on y retrouve certaines contraintes qui diminuent quelque peu leur potentiel global de reconversion. Il va sans dire que si l'importante taille des trois zones ci-haut contribue à leur potentiel, la plus petite taille des autres, mise à part la zone Iberville – St-Joseph, contribue à les rendre moins intéressantes. Il en va de même pour les espaces sous-utilisés disponibles pour la requalification.

Tout comme les zones à fort potentiel de développement, les zones à potentiel de développement modéré, le sont pour des raisons qui diffèrent d'une à l'autre. Dans cette partie nous présenterons les éléments qui nous ont poussés à placer ces zones dans cette catégorie.

### **6.2.1 Zone du métro Préfontaine**

Malgré la présence du métro Préfontaine, d'un parc en bordure de la zone et d'un milieu environnant possédant des caractéristiques intéressantes, nous avons placé cette zone dans

cette catégorie principalement pour sa petite taille, la faible qualité de ses espaces sous-utilisés et leur petit nombre.

De plus, le secteur d'activité industriel dominant est celui de la mécanique automobile. Ce secteur est considéré comme *industriel* dans la mesure où il occasionne des nuisances similaires à de petites industries. Par contre, il diffère des autres secteurs entre autre parce que ses activités n'impliquent pas la production de biens et qu'il s'adresse à une population locale, un peu à l'instar des commerces. Ainsi, ce secteur industriel ne répond pas aux mêmes logiques de localisation que les industries de production et a donc de plus faibles chances d'être délocalisé. Pour ces raisons, nous croyons que cette zone ne peut être incluse dans la catégorie des zones à fort potentiel de développement.

#### 6.2.2 Zone Iberville – St-Joseph

Cette zone, contrairement aux autres de la même catégorie, n'est pas désavantagée au niveau de sa taille ni des espaces sous-utilisés disponibles. Au contraire, il s'agit de la troisième zone en importance en termes de superficie totale et la deuxième en termes de superficie d'espaces disponibles.

Si nous avons eu des réticences à l'inclure parmi les zones à fort potentiel de développement, c'est principalement pour l'absence d'une infrastructure de transport en commun lourd ou en site propre. Le site n'est desservi que par des autobus réguliers, ce qui n'est pas un moyen de transport fort sur lequel pourrait s'articuler la requalification de cette zone. Il y a bel et bien un potentiel de développement du transport en commun par l'utilisation du corridor ferroviaire, mais ce potentiel est trop hypothétique et basé sur la création d'un nouvel axe de transport dont il faudrait tout d'abord justifier la pertinence et la faisabilité, ce qui n'est évidemment pas le but de ce travail.

### 6.2.3 Zone de l'incinérateur

Cette zone a été incluse dans cette catégorie pour un motif similaire à la zone précédente. L'absence d'une infrastructure de transport lourde ou en site propre ne permet pas d'imaginer la création d'un pôle orienté autour des transports en commun, du moins pas dans un avenir rapproché. Le choix d'écarter cette zone de celles à fort potentiel de développement était aussi dû à sa petite taille et à la faible présence de terrains sous-utilisés.

### 6.2.4 Zone du métro Namur

La zone du métro Namur est possiblement celle possédant le plus de contraintes à l'élaboration d'un projet de requalification. Ceci peut paraître surprenant à première vue étant donné la proximité de la station de métro Namur. Par contre, lorsque nous analysons les autres critères, plusieurs caractéristiques de la zone se révèlent être des contraintes importantes.

Premièrement, cette zone ne montre pas de signes aussi clairs de transformation et de désindustrialisation que les autres. On y trouve bien des terrains sous-utilisés, mais il s'agit généralement de terrains de stationnement et pas de terrains vacants. Il y a aussi une très faible quantité de bâtiments vacants. Cette situation est possiblement le reflet de facteurs de localisation intéressants pour les industries, l'autoroute 15 étant adjacente aux limites du site.

La proximité de cette autoroute s'ajoute au caractère *auto-oriented* de cette zone. La présence des nombreux espaces de stationnement n'est d'ailleurs pas étrangère à cette situation. La seule artère traversant la zone est en fait la rue Jean-Talon, qui à cet emplacement représente une voie d'accès à l'autoroute 15. Le milieu environnant est tout aussi peu favorable aux déplacements piétonniers avec la présence entre autres de magasins à grandes surface et de terrains de stationnement. Il y a aussi très peu d'espaces verts pouvant contrer cette prédominance de l'automobile.

Bref, bien qu'individuellement, la plupart des zones de cette catégorie possèdent un potentiel fort intéressant, il n'en reste pas moins que certaines de leurs caractéristiques les rendent relativement moins attrayantes.

### **6.3 La planification de la requalification des zones industrielles en mutation : les enjeux**

#### *Pourquoi une planification?*

L'une des questions que l'on peut se poser avec raison est la suivante : si une transformation est bel et bien déjà en cours d'opération sur ces zones industrielles en mutation, pourquoi ne pas adopter une stratégie de laisser-faire et attendre que ces industries délaissent d'elles-mêmes ces sites et requalifier ces espaces au fur et à mesure ?

En fait, cette façon de faire est celle que nous observons à l'heure actuelle, les industries qui sont peu à peu délocalisées sous l'effet de la conjoncture économique et des pressions du développement urbain sont remplacées une à une par de petits projets ponctuels qui répondent à des besoins locaux.

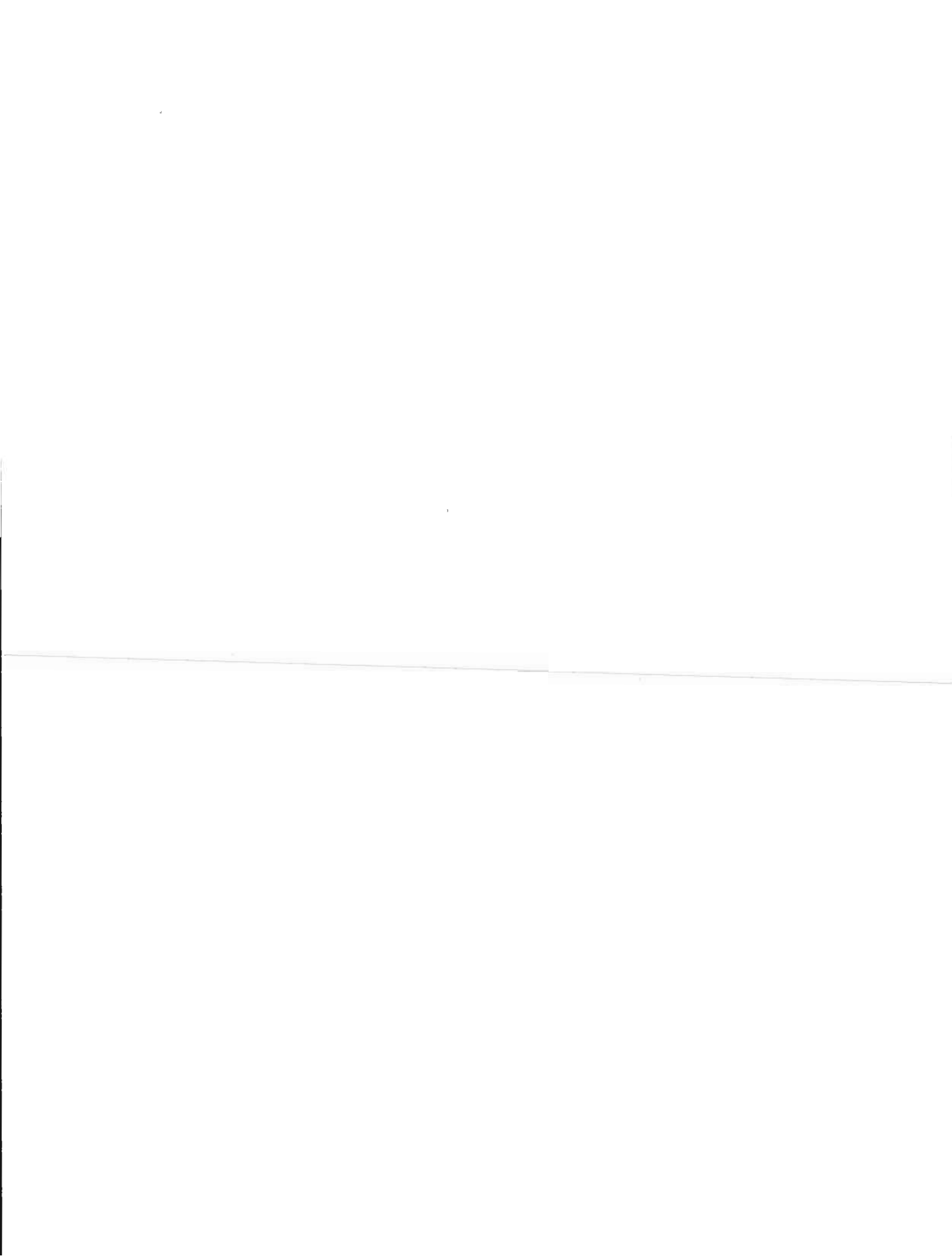
Ce que nous proposons, c'est que la ville de Montréal se dote d'un plan d'action pour se réapproprier ces espaces au potentiel immense. Au lieu de remplir ces terrains désaffectés au fur et à mesure, pourquoi la ville de Montréal ne se munirait-elle pas d'un plan global et coordonné de requalification de ces zones ? Un plan qui intégrerait différentes phases de requalification à court, moyen et long terme en fonction du mouvement des activités industrielles.

Le but d'un tel plan ne devrait pas être de forcer artificiellement le départ des industries. Des forces économiques et conjoncturelles provoquent déjà un mouvement de celles-ci hors de ces zones. Accélérer ce processus en fournissant des incitatifs de départ aux entreprises aurait probablement des effets négatifs, notamment en raison d'un changement trop brusque dans la structure d'emploi de la ville. De telles transformations doivent se faire progressivement et être accompagnées de programmes sociaux de formation des ouvriers et de programmes de réinsertion dans de nouveaux emplois.

Accélérer le processus de désindustrialisation aurait probablement des conséquences aussi négatives que la stratégie inverse qui viserait à subventionner ces entreprises pour qu'elles demeurent en place. Cette dernière stratégie n'aurait des conséquences bénéfiques qu'à très court terme et occulterait des tendances économiques lourdes et incontournables. En plus, elle empêcherait la création de pôles d'activités reflétant davantage les besoins de l'agglomération. D'ailleurs, malgré les efforts politiques faits dans cette direction, les industries continuent de quitter le centre des villes (Careau, 1995, p10).

Ce que nous proposons comme plan de requalification est plutôt un guide qui permet d'être proactif face aux transformations qui s'opèrent. Il s'agit d'élaborer une stratégie intégrée qui permette de réagir promptement aux changements en optant pour les choix les plus bénéfiques à long terme et qui répondent autant à des besoins locaux que métropolitains





## CHAPITRE VII

### DE LA REQUALIFICATION DU SITE À LA CRÉATION D'UN PROJET URBAIN STRUCTURANT

Nous avons vu dans les sections précédentes que les zones industrielles en mutation analysées recelaient une foule d'opportunités pour y développer des pôles s'arrimant aux transports en commun. À chaque fois, nous avons analysé ce potentiel en fonction d'un projet individuel et ponctuel. Nous avons regardé les opportunités propres à chaque zone et avons conclu de la pertinence modérée ou forte d'une requalification.

Tout au long de cette recherche, nous avons volontairement tenu à taire un aspect très important lié à la localisation de ces friches afin de ne pas induire le lecteur en erreur. En effet, toutes ces zones ont la particularité d'être situées le long d'un même corridor ferroviaire, celui-là même qui nous a servi de base à la sélection des zones.

Dans l'optique de développer des projets de requalification s'articulant autour du transport en commun, il pourrait paraître étonnant de n'avoir pas mentionné plus tôt l'opportunité de mettre en réseau toutes les zones par l'intégration à ce corridor ferroviaire d'une infrastructure de transport en commun en site propre. Toutefois, arriver à cette conclusion nous aurait demandé de faire plusieurs raccourcis.

Ce que nous entendons par raccourci est simple. Proposer un nouvel axe de transport en site propre qui, de surcroît, n'est pas planifié dans le Plan de transport de la ville de Montréal, aurait justifié une étude à part entière. De surcroît, ce genre de proposition doit se fonder sur des données liées à la demande en transport. Il faut effectivement déterminer dans quelle mesure, un axe traversant la ville d'est en ouest en passant par les secteurs choisis, répond à une véritable demande métropolitaine. Elle aurait aussi dû tenir compte des contraintes techniques liées à l'utilisation de l'emprise ferroviaires. Le

transport des marchandises étant toujours actif sur ce corridor, le partage de l'emprise, voire encore, des voies demande une étude de faisabilité technique.

Notre étude a démontré que le potentiel de développement de ces zones était bien réel et qu'il était totalement justifié de requalifier ces zones autour des transports en commun existants, et ce même sans l'ajout d'une infrastructure de transport en site propre les reliant tous.

Cela dit, nous jugeons qu'il serait tout de même intéressant et même très pertinent de se pencher sur la possibilité d'utiliser ces emprises à cette fin. Conséquemment, nous tenons à conclure en présentant certains éléments justifiant la pertinence d'approfondir cette question.

### **7.1 L'importance de la mise en réseau**

Si l'on se réfère au cadre théorique du Transit-Oriented Development, concept qui a fortement influencé notre réflexion, nous avons vu plus tôt l'importance de la mise en réseau d'un TOD pour que ses effets bénéfiques soient maximisés. Rappelons que le TOD est un principe qui vise à diminuer les déplacements en voiture autant pour ceux à l'échelle du quartier que les déplacements à l'échelle métropolitaine. Dans le contexte de l'éclatement de la mobilité des individus et de la complexification des patrons de déplacements, il est essentiel que ces pôles bénéficient d'une desserte en transport multidirectionnelle pour offrir une variété de destinations facilement accessibles en transport en commun. Les mouvements pendulaires de la périphérie au centre-ville restent une tendance lourde, mais ce modèle ne répond plus à la majorité des déplacements. Donc, pour qu'un quartier TOD ait un effet tangible sur la diminution des déplacements, il faut que plusieurs TOD soient connectés les uns aux autres.

Ainsi, non seulement est-il important que ces sites soient reliés au réseau de transport en commun actuel, mais il est également pertinent que ceux-ci soient reliés les uns aux autres pour que leurs effets sur l'amélioration de la mobilité en transport en commun soit réellement perceptibles. Le passage ci-bas résume bien la situation.

When mixed-use TODs are aligned along linear corridors – like pearls in a necklace - trip origins and destinations are evenly spread out, producing efficient bi-directional flows. This has been the case in world-class transit metropolises like Stockholm, Copenhagen, and Curitiba, Brazil, where mixed-use TODs have given rise to 55%-45% directional splits.  
(Cervero and all, 2004, P. 139)

## **7.2 Utilisation de l'emprise ferroviaire**

Nous voyons apparaître le réel potentiel de l'emprise ferroviaire du corridor du CP qui compte entre 2 et 4 voies ferrées, possède une largeur allant d'approximativement 17m à 40m et qui relie toutes les zones étudiées entre elles. Une future étude devrait démontrer que cette emprise est suffisamment large pour accueillir un mode de transport collectif en site propre, soit par l'utilisation directe des rails existants, soit par l'utilisation de l'emprise adjacente. Ce corridor permettrait de relier les sept zones entre elles avec un service de transport en commun en site propre. Voyons quelques-uns des multiples avantages de l'utilisation d'un tel corridor pour le transport en commun.

### **7.2.1 Le site propre**

Tout d'abord, le site propre est un avantage incontestable pour le transport en commun. Il permet de se soustraire à la circulation routière en utilisant un réseau d'infrastructure parallèle au réseau viaire. Il est également beaucoup moins coûteux et demande moins d'infrastructures que le métro.

Carte 4.1 : Mise en réseau des zones par l'emprise ferroviaire



### 7.2.2 Le tracé

Un autre avantage lié à l'utilisation du corridor est le tracé qu'il emprunte. En effet, ce corridor décrit un arc de cercle contournant le Mont-Royal et traverse par le fait même une série de quartiers denses et centraux de Montréal. Ce corridor desservirait des quartiers comme Hochelaga-Maisonneuve, le Plateau Mont-Royal, Rosemont - Petite-Patrie, le Mile-End, Côte-des-Neiges et le vieux Lachine.

Ce qu'il y a d'intéressant aussi avec ce tracé, c'est qu'il offre des possibilités de déplacements complémentaires au réseau actuel. La plupart des corridors actuels de transport en commun se rabattent vers le centre-ville ou du moins vers de grandes collectrices qui elles sont reliées au centre-ville. Il n'existe pas à proprement parler de corridor important assurant une desserte entre les quartiers périphériques au centre-ville. Il comble aussi certaines carences du réseau actuel en palliant par exemple à la faible offre en transport en commun des zones 1 et 2 sur l'axe nord-sud et améliore la desserte est-ouest de la zone 5.

Finalement, le tracé est aussi extrêmement intéressant parce qu'il croise des stations de métro avec lesquelles il serait possible d'établir des nœuds de transport en commun. Un tracé qui partirait de la cour de triage Hochelaga jusqu'à Lachine passerait à proximité de sept stations de métro sur trois lignes différentes (Frontenac, Préfontaine, Rosemont, Acadie, Outremont, Namur et Plamondon).

### 7.2.3 Les possibilités de croissance

Autre fait intéressant à noter, c'est qu'au-delà des zones étudiées, il existe d'autres petites zones industrielles appelées à se transformer dans un horizon plus ou moins lointain. Une fois mis en place, un tel mode de transport pourrait intégrer de nouveaux arrêts au fur et mesure que ces zones se transforment et nécessitent une offre de transport en commun. Ce corridor pourrait même devenir un prétexte à la requalification complète des abords de cette voie ferrée où se trouvent de nombreux milieux déstructurés.

#### 7.2.4 Échelonnage à travers le temps

L'identification de zones prioritaires de développement nous a aussi montré qu'il serait possible d'échelonner ce projet à travers le temps sans compromettre sa pertinence. Les trois zones identifiées comme prioritaires pour y développer des projets de requalification sont en effet situées au milieu et à chacune des extrémités de ce corridor, ce qui fait que dès la première étape de la réalisation la boucle serait complète. Au fil du temps, de nouveaux pôles pourraient se greffer à ce corridor afin de former un chapelet complet et plus dense de pôles s'arrimant à cet axe de transport.

#### 7.3 Conclusion de l'analyse

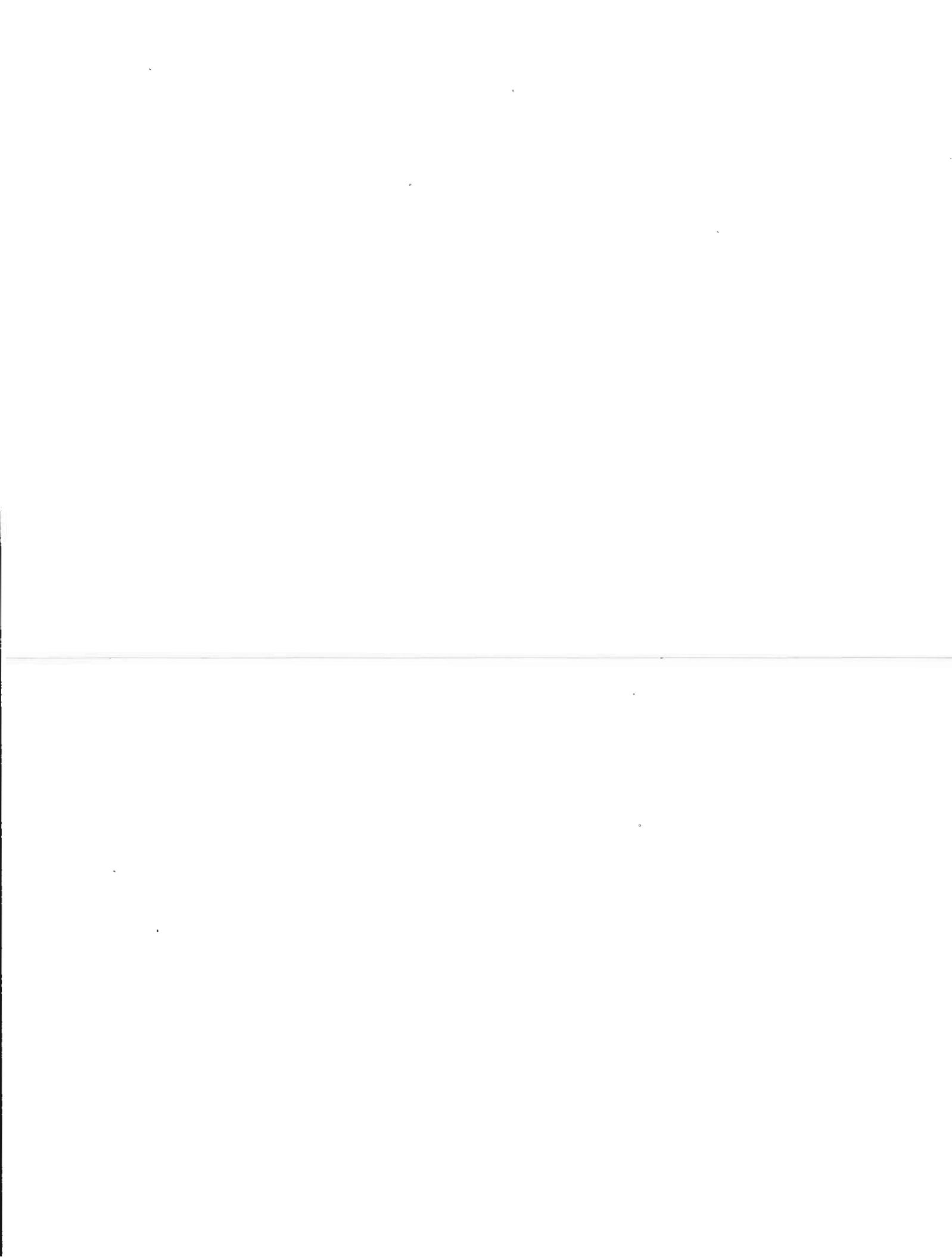
Bref, la priorisation de certaines zones a été faite dans le seul et unique but de donner les lignes directrices d'un éventuel plan de redéveloppement intégré des zones industrielles en mutation. Il s'agit des zones sur lesquelles il serait le plus pertinent d'agir à court terme. Il est important de rappeler que les zones identifiées comme possédant un potentiel modéré seraient aussi intégrées à ce plan, mais dans une deuxième phase lorsque les bases seraient déjà assises.

Surtout, nous voyons que le potentiel de requalification des zones industrielles en mutation se présente de différentes façons. À l'échelle du site, les zones industrielles fournissent un cadre urbain en transformation qui se porte à une requalification par de nouvelles activités. Les caractéristiques formelles de ces zones en mutation, mais surtout le cadre urbain dans lequel elles s'insèrent montrent qu'elles sont propices au développement de projets orientés autour des transports collectifs. Que ce soit la disponibilité d'espaces, la présence d'une densité et d'une diversité d'activités à proximité ou de la présence d'infrastructures de transport en commun, les conditions sont généralement réunies pour une requalification orientée autour des transports en commun.

D'autre part, à l'échelle métropolitaine, la prédisposition de ces zones le long d'un axe commun introduit l'idée d'une mise en réseau. La pertinence de cette mise en réseau qui pourrait prendre la forme d'un corridor de transport en commun n'est toutefois pas

démontrée dans ce travail. Nous avons seulement soulevé certaines des raisons pour lesquelles il serait intéressant de s'y pencher. La requalification de ces zones à l'échelle du site est sans aucun doute bénéfique, mais la réalisation d'un projet structurant intégrant de façon globale ces zones à l'intérieur d'un plan directeur pourrait sans contredit multiplier les bénéfices pour l'agglomération montréalaise en ce qui a trait à la mobilité des individus et à la réparation des effets négatifs de la désindustrialisation.





## CONCLUSION GÉNÉRALE

L'objectif de ce travail était de déterminer le potentiel de requalification des zones industrielles en mutation pour y développer des projets orientés autour des transports en commun. Notre analyse des sept zones industrielles en mutation situées sur le corridor du CP nous a permis de confirmer notre hypothèse de départ quant à l'existence de ce potentiel à deux échelles. Tout d'abord, les sites industriels étudiés sont, en tant que tels, des lieux intéressants à requalifier et ensuite leur disposition le long d'un même corridor ferroviaire nous permet d'imaginer une mise en réseau à l'échelle métropolitaine.

Elle nous a aussi permis de découvrir que les différentes zones ne possédaient pas toutes le même potentiel de développement. Ce constat nous a amenés à faire la conclusion qu'un éventuel plan de redéveloppement devrait probablement se réaliser en deux phases complémentaires. Une première phase concentrerait le développement sur les trois zones possédant le plus grand potentiel de redéveloppement et une seconde sur les zones à potentiel modéré. Cette façon de faire permettrait d'échelonner ce projet urbain structurant afin que ses effets bénéfiques soient perceptibles dès la première phase.

Ce que nous proposons dans ce travail, c'est un projet urbain structurant et mobilisateur, un véritable projet durable utilisant une stratégie intégrée pour faire face aux nouveaux enjeux des villes du vingtième siècle. Répondre aux enjeux économiques de la désindustrialisation tout en coordonnant plus efficacement le développement urbain autour des transports en commun, voilà un projet porteur d'une vision.

Il s'agit d'un projet structurant dans la mesure où il établit une ligne directrice claire de développement pour la ville de Montréal et au-delà. Il identifie clairement là où le développement sera priorisé. Structurant aussi parce qu'il consolide des quartiers déjà bien établis en transformant des espaces industriels en déclin en pôles rayonnants.

Il est mobilisateur parce qu'il vient interpeller le citoyen à l'échelle locale par la restructuration de quartiers dégradés. Ce projet est aussi socialement désirable pour ses bénéfices sur la mobilité des individus, économiquement responsable pour la minimisation des coûts liés à la réutilisation d'infrastructures existantes et environnementalement indispensable afin de limiter l'étalement urbain et diminuer l'utilisation de l'automobile.

Il est important de mentionner que nous sommes par contre restés prudents quant à la proposition de projets concrets pour chacune des zones. Nous nous en sommes tenus à dire que les projets de redéveloppement pourraient s'inspirer des principes du TOD sans toutefois s'attarder à la planification des usages et à la forme que devrait prendre la requalification. Là n'était pas notre but. Il aurait été intéressant de prendre un site en particulier afin de regarder concrètement quelles étaient les possibilités de réaménagement et proposer un plan de redéveloppement. Toutefois, nous jugeons que la caractérisation des zones que nous avons faite n'était pas suffisante pour être en mesure de prescrire les usages pertinents. Les critères d'évaluation ont été choisis en fonction de l'objectif de départ de connaître le potentiel de développement de la zone et non d'être en mesure de faire des propositions d'aménagement.

Cela nous amène à préciser que cette étude est, en quelque sorte, préliminaire dans la mesure où elle permet seulement de démontrer la pertinence d'entreprendre une planification globale des zones industrielles en mutation. Nous souhaitons qu'ultimement elle serve de base à de futures études qui voudraient approfondir la caractérisation de chacune des zones afin d'y proposer des projets concrets. De telles études demanderaient d'avoir recours à une grille de critères plus étayée permettant de rassembler les données nécessaires à l'élaboration de propositions d'aménagement et à la conception de plans d'ensemble.

La table est donc mise! La conjoncture est favorable, le consensus sur la priorisation des transports en commun est presque atteint, du moins à Montréal, mais le temps presse. Plusieurs de ces zones sont tranquillement réinvesties de façon isolée par des promoteurs différents et dont les projets ponctuels n'exploitent pas le plein potentiel, notamment en ce qui a trait à la coordination avec les transports en

commun existants ou potentiels. Heureusement, il reste encore beaucoup de ces zones à Montréal et leur réappropriation est loin d'être achevée.



## LISTE DES RÉFÉRENCES

### Livres

- Ascher**, François (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Éditions Odile Jacob, Paris 346p.
- Belzer**, Dena et Gerald Autler (2002). *Transit-Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality*. Brooking Institution Center on Urban and Metropolitan policy. 46p.
- Benoit**, Michèle et Roger Gratton (1991). *Pignon sur rue, les quartiers de Montréal : Le rêve industriel, le patrimoine de Montréal (Quartiers Hochelaga, Maisonneuve et Préfontaine)*. Guérin éditeurs, Montréal. 26 p.
- Bernick**, Michael and Robert Cervero (1997). *Transit Village in the 21<sup>st</sup> Century*. McGraw-Hill, New York. 387 p.
- Boarnet G.**, Marlon and Randall Crane (2001). *Travel by Design: The Influence of Urban Form on Travel*. Oxford University Press. 240 p.
- Bussière**, Yves et Alain Bonnafous (1993). *Transport et étalement urbain : les enjeux*. INRS- Urbanisation et Laboratoire d'Économie des transports. 345 p.
- Calthorpe**, Peter and William Fulton (2001). *Regional City: Planning for the End of Sprawl*. Island Press, Washington D.C. 328 p.
- Cervero**, Robert (1998). *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*. Island Press, Washington D.C. 464 p.
- Cervero**, Robert, Christopher Ferrell and Steven Murphy (2002). *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review*. Transit Cooperative Research Program (TCRP). 144 p.
- Cervero**, Robert and al. (2004). *Transit-Oriented Development in the United States : Experiences, Challenges, and Prospects*. Transit Cooperative Research Program (TCRP). 481p.
- Hanna**, David (1993). *Montréal portuaire et ferroviaire. Stratégies ferroviaires: emprises et terminus de Montréal*. Actes du 5 e congrès, AQPI, Montréal. p.34-61.
- Jacobs**, Jane (1991). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Pierre Mardaga éditeur, Liège. 435 p.
- Kaufmann**, Vincent et al. (2003). *Coordonner transports et urbanisme*. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne 219 p.

**Lamonde, Pierre** et Yvon Martineau (1992). *Désindustrialisation et restructuration économique. Montréal et les autres grandes métropoles nord-américaines, 1971-1991*. INRS-Urbanisation. Montréal. 194 p.

**Maret, Isabelle** (2003). *Étalement urbain et friches industrielles : Revers de l'idéal américain*. L'Harmattan, Paris. 219 p.

**Panerai, Philippe, Jean-Charles Depaule** et Marcelle Demorgon (2005). *Analyse urbaine*. Éditions Parenthèses. Marseille. 189 p.

**Polèse, Mario** et Richard Shearmur (2005). *Économie urbaine et régionale. Introduction à la géographie spatiale*. Economica, Paris. 347 p.

**Sénécal, Gilles** et Diane St-Laurent (2000) *Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*. Presses de l'Université du Québec. 272p.

**Sénécal, Gilles, Jacques Malézieux** et Claude Manzagol (2002) *Grands projets urbains et requalification*. Presses de l'Université du Québec. 264p.

### **Mémoire de maîtrise**

**Brant, Charles-André** (1999). *L'impact des industries de la nouvelle économie sur l'organisation urbaine et l'immobilier industriel et de bureau : Étude du cas de la région métropolitaine de Montréal*. Université du Québec à Montréal (UQAM), Montréal. 222 p.

**Careau, Lucie** (1995). *Le réaménagement urbain : les friches industrielles dans les agglomérations de Montréal, Paris et Barcelone*. Université de Montréal, Faculté des études supérieures Montréal. 123 p.

**Thomann, Marianne** (2005). *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable*. Université de Lausanne, Lausanne. Mémoire de maîtrise. 140 p.

### **Actes de colloques**

**Urba TOD (2006)**. *Colloque Spécialisé URBA TOD(Transit-Oriented Development) : Guide du participant*. 82 p.

### Documents gouvernementaux

**Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT) (2002).** *Révision du plan stratégique de développement du transport métropolitain.* 157 p.

**Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT) (2007).** *Étude d'avant-projet d'un système léger sur rail (SLR) : Axe de l'autoroute 10/centre-ville de Montréal.* 95 p.

**American Public Transportation Association (APTA) (2007).** *Public transportation: Benefits for 21 st century.* 20 p.

**Comtois, Claude, Brian Slack et Nick Sanders (2003).** *L'industrie du transport et des marchandises à Montréal : Considérations pour l'élaboration du plan d'urbanisme.* Document connexe au plan d'urbanisme de la ville de Montréal. 33 p.

**Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Rosemont - Petite-Patrie (2000).** *Les secteurs sensibles de la voie ferrée. Étude de potentiel de développement.* 94 p.

**Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) (2004).** *Transport en commun, un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal.* Étude réalisée en collaboration avec le groupe Secor conseil. 38p.

**Fishler, Raphaël (2003)** *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : Revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal.* Document connexe au plan d'urbanisme de la ville de Montréal. 71 p.

**Joubert, Fannie et Paul Lewis (2004).** *Le potentiel du TOD dans le secteur L'Acadie-Chabanel.* Document connexe au plan d'urbanisme de la ville de Montréal. 39 p.

**Ministère des affaires municipales et du logement ontarien. (2006).** *Réaménagement des friches contaminées dans les petites municipalités urbaines et rurales.* 4 p.

**Ministère du transport du Québec (MTQ) (2000).** *Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal : Pour une décongestion durable.* 82p.

**Société d'hypothèque et de logement (SCHL) (2003).** *Étude de cas sur la densification : initiatives municipales.* 66 p.

**Société d'hypothèque et de logement (SCHL) (2004).** *Étude de cas sur la densification résidentielle : Projets réalisés.* 153 p.



### Autres documents de référence

**Évaluation du patrimoine urbain.** Document connexe au plan d'urbanisme de la ville de Montréal

**Plan de transport 2008 de la ville de Montréal.**

**Plan d'urbanisme de la ville de Montréal**

**Underwriters Survey Bureau (1959).** *Insurance Plan of the City of Montreal.* Underwriters Survey Bureau, Montréal, Volume 5-6.

**Underwriters Survey Bureau (1959).** *Insurance Plan of the City of Lachine.* Underwriters Survey Bureau, Montréal.

### Articles de périodiques

**Beauvais, Jean-Marie.** (2006) *Urbanisme commercial et voiture particulière.* Transports urbains No106 janvier-mars. p.18-24

**Boarnet G., Marlon and Nicholas S. Compin** (1999). *Transit-Oriented Development in San Diego County: The Incremental Implementation of a Planning Idea.* Journal of the American Planning Association, Vol. 65. p.80-95

**Bourne, Larry** (1996) *Reurbanization, Uneven Development and the Debate on New Urban Forms.* Urban Geography, nov.-déc. 1996 vol. 117, no8p.690-713

**Brac de la Perrière, Jacques-Jo** (2005). *Une ville pour les transports publics ? Améliorer la qualité de la vie urbaine par des quartiers d'habitat économes en stationnement.* Transports urbains. No 108 octobre-décembre. p.22-24

**Broomberg, Joachim.** (2004). *Une réussite de l'articulation urbanisme-transport : la Toison d'Or à Dijon.* Transports urbains. No 106 janvier-mars. p.25-31.

**Cervero, Robert.** (1994). *Rail Transit and Joint Development: Land Market Impacts in Washington D.C. and Atlanta.* Journal of the American Planning Association Vol. 60 no 1 p.83-94

**Cervero, Robert.** and Richard Gorham (1995). *Commuting in Transit Versus Automobile Neighborhoods.* Journal of the American Planning Association Vol. 61. p.210-225

**De Sousa A., Christopher** (2002). *Turning brownfields into green space in the city of Toronto.* Landscape and Urban Planning No. 62. p. 181-198

**Fontan, Jean-Marc, Christian Yaccarini, Juan Luis Klein et Diane Gabrielle Tremblay** (2002) *Le technopôle Angus à Montréal : Essai d'innovation dans un processus de reconversion industriel Grands projets urbains et requalification.* Presses de l'Université du Québec. p.117-126

**Giasson**, Isabelle et Michel Provost (2000). *Essai de requalification d'un site à contraintes environnementales : le complexe environnemental Saint-Michel. Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*. Presses de l'Université du Québec. P.187-199

**Gordon**, Peter and Harry W. Richardson (1997). *Are Compact Cities a Desirable Planning Goal?* Journal of the American Planning Association, Vol. 63. 95-106

**Klein**, Juan-Luis, Jean-Marc Fontan, Diane-Gabrielle Tremblay et Danièle Bordeleau (2000). *La saga du Technopôle Angus : reconversion productive et reconversion sociale Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*. Presses de l'Université du Québec. P. 219-235

**Manzagol**, Claude, Éric Robitaille et Philippe Roy (2000). *Le multimédia à Montréal : le high-tech à la rescousse des espaces fatigués. Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*. Presses de l'Université du Québec. P.201-217

**Sénécal**, Gilles et Gildas Michel (2002) *Le réaménagement de la zone du canal Lachine à Montréal : Un grand projet sous tension. Grands projets urbains et requalification*. Presses de l'Université du Québec. p.157-169

**Tumlin**, Jeffrey and Adam Millard-Ball (2003). *How to Make Transit-Oriented Development Work: Number One Put the Transit Back*. Planing Vol. 69. p.14-19.

### **Articles de journaux**

**Bisson**, Bruno «*Le prolongement du métro à l'étude : Au moins 12 stations s'ajouteraient à Montréal, Longueuil et Laval d'ici 2019.*» La Presse, 17 Septembre 2009, A8

### **Articles sur internet**

Barrieau, Pierre et Anwar Mohamed « Petite histoire du tramway de Lachine » messenger 19 mai 2009, à l'adresse : <http://www.messengerlachine.com/article-339426-Petite-histoire-du-tramway-de-Lachine.html>

CNW Telbec « Réaménagement du secteur Namur-Jean-Talon - Une vision novatrice de développement urbain durable dans Côte-des-Neiges » 16 juin 2009 à l'adresse : <http://www.cnw.ca/fr/releases/archive/June2009/16/c7206.html>.

**Gauthier**, Bernard « *Industrie du textile. Le textile technique et à valeur ajoutée: la voie de l'avenir.* » Magazine circuit industriel, octobre 2007 à l'adresse : <http://www.magazinemci.com/articles/dossiers/2007/10/textiles.htm>

**Radio-Canada** « Le secteur L'Acadie-Chabanel aura bientôt sa gare. » 24 mars 2005 à l'adresse : <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/nouvelles/200503/23/010-GAREACADIECHABANEL.shtml>

**Sites internet consultés**

**Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT)** [www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)

**Association pour le patrimoine industriel Champagne – Ardenne (APIC)**

[www.patrimoineindustriel-apic.com](http://www.patrimoineindustriel-apic.com)

**Association québécoise pour le patrimoine industriel** [www.aqpi.qc.ca](http://www.aqpi.qc.ca)

**Bibliothèque et archives nationales du Québec** [www.banq.qc.ca](http://www.banq.qc.ca)

**Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)** [www.cmm.qc.ca](http://www.cmm.qc.ca)

**Milieu Défavorisé** [http://www.milieudfavorises.org/hm/serie\\_A/31.html](http://www.milieudfavorises.org/hm/serie_A/31.html)

**Ministère du transport du Québec (MTQ)** [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

**Ministère des affaires municipales et du logement de l'Ontario** [www.mah.gov.on.ca](http://www.mah.gov.on.ca)

**Ministère des affaires municipales, Régions et Occupation du territoire du Québec**

**(MAMROT)** [www.mamrot.gouv.qc.ca](http://www.mamrot.gouv.qc.ca)

**Montréal 2025** <http://www.montreal2025.com>

**Rôle d'évaluation foncière** <http://evalweb.cum.qc.ca>

**Société de transport de Montréal (STM)** [www.stm.info](http://www.stm.info)

**Statistique Canada** [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)

**Technopôle Angus** [www.technopoleangus.com](http://www.technopoleangus.com)

**Transport Canada** <http://www.tc.gc.ca>

**Transit-Oriented Development** [www.transitorienteddevelopment.org](http://www.transitorienteddevelopment.org)

**Ville de Montréal** <http://ville.montreal.qc.ca>

**Virtual earth** [www.bing.com/maps/default.aspx](http://www.bing.com/maps/default.aspx)

## ANNEXES

**Annexe 1 : Liste complète des zones industrielles recensées dans le territoire d'étude**

#	Noms des zones	Critère discriminant utilisé
1	Zone de la cour de triage Hochelaga	Zone industrielle en mutation
2	Zone du métro Préfontaine	Zone industrielle en mutation
3	Zone Iberville - Rachel	Intensité des activités
4	Zone du Technopôle Angus	Plan de redéveloppement
5	Zone Iberville - St-Joseph	Zone industrielle en mutation
6	Zone Iberville – De Lorimier	Intensité des activités et dimensions
7	Zone De Lorimier - Papineau	Intensité des activités et dimensions
8	Zone de l'incinérateur	Zone industrielle en mutation
9	Zone du métro Rosemont	Plan de redéveloppement
10	Zone du viaduc Van Horne	Zone industrielle en mutation
11	Zone Hutchison	Intensité des activités
12	Zone de la cour de triage Outremont	Plan de redéveloppement
13	Zone du viaduc Rockland	Intensité des activités
14	Zone Côte-des-Neiges	Intensité des activités
15	Zone Côte-des-Neiges – Victoria	Intensité des activités
16	Zone métro Namur	Zone industrielle en mutation
17	Zone cour de triage Côte-St-Luc	Zone aéroportuaire
18	Zone St-Pierre	Zone aéroportuaire
19	Zone Lachine Nord	Intensité des activités
20	Zone Lachine	Zone industrielle en mutation

Annexe 2 : Carte du recensement des zones

