

TRANSPORT COLLECTIF

AXE A-10/MONTRÉAL

Un projet codirigé par l'AMT et le MTQ



331

DA18

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

6211-14-009

Transport collectif Axe A-10/Montréal

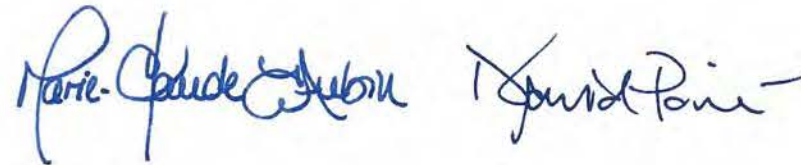
Évaluation des retombées issues d'un éventuel développement urbain

Agence métropolitaine de transport (AMT)
Bureau de projet Transport collectif Axe A-10/Montréal
210-1001-15-10-00A (R00) Rapport Final
2015-06-08

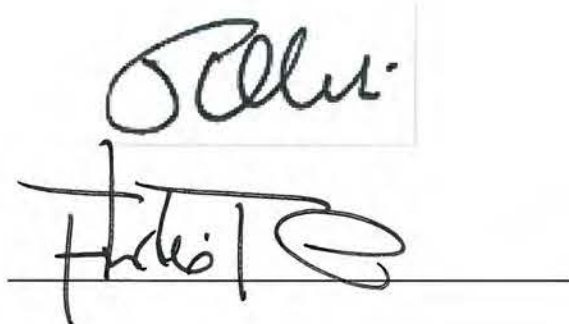
Transport collectif Axe A-10/Montréal

Évaluation des retombées issues d'un éventuel développement urbain

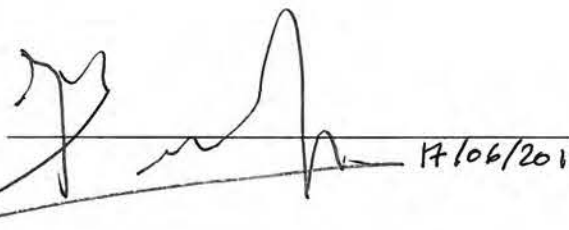
Préparé par :
Marie-Claude Aubin, urb.
David Poiré, urb.
Responsable de lot



Vérifié par :
Philippe Dubé, urb (O.U.Q 1347)
Chargé des études en urbanisme

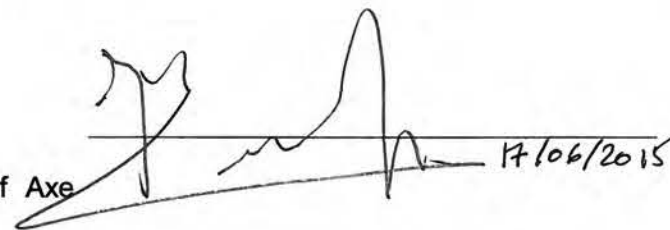


Validé par :
André Thibeault, urb., M.Ing. (n° O.U.Q 901)
Directeur des études



Approbation administrative :

Jean-Marc Deschamps
Directeur technique, Transport collectif Axe
A-10/Montréal



Approbation administrative :

Christian Corriveau, ing. (n° OIQ 45166)
Directeur de projet, Transport collectif Axe
A-10/Montréal



ÉQUIPE DE RÉALISATION

Noms	Titre	Firme
Marc Perreault	Urbaniste	Lemay+ DAA
Marie-Claude Aubin	Urbaniste	Lemay+ DAA
David Poiré	Urbaniste	Lemay+ DAA
Jean-François Morneau	Urbaniste	Lemay+ DAA
Jimmy Bouchard	Géographe	Lemay+ DAA
Philippe Dubé	Urbaniste	AMT

TABLEAU DES RÉVISIONS

Émission	Date	Description
ROA	2015-03-04	Préliminaire
ROB	2015-05-08	Préliminaire
ROO	2015-06-08	Finale

Table des matières

1. SOMMAIRE EXÉCUTIF	1	3.3.3 Description du site.....	29
1.1 LA CONTRIBUTION DES ÉTUDES D'URBANISME.....	1	3.3.4 Site stratégique SS-M03.....	31
1.2 LES ZONES D'ÉTUDES.....	1	3.3.5 Description du site.....	31
1.3 LES SOLUTIONS ÉTUDIÉES.....	1	3.3.6 Site stratégique SS-M04.....	33
1.4 LES SITES STRATÉGIQUES	1	3.3.7 Description du site.....	33
1.5 DES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES PROJECTIONS CONDITIONNÉES PAR DE NOUVEAUX PARADIGMES.....	1	3.3.8 Site stratégique SS-M05.....	35
1.5.1 Population et ménages	2	3.3.9 Description du site.....	35
1.5.2 Le logement.....	2	3.3.10 Site stratégique SS-M06.....	37
1.5.3 L'emploi et les nouvelles habitudes de consommation.....	2	3.3.11 Analyse urbaine	38
1.5.4 Les incidences du PMAD sur les hypothèses de développement urbain et les retombées anticipées.....	3	3.3.12 Site stratégique SS-M07.....	39
1.6 LES PROGRAMMES FONCTIONNELS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PFDU).....	3	3.3.13 Description du site.....	39
1.6.1 Vision relative au développement urbain à l'intérieur de la zone d'étude	3	3.3.14 Site stratégique SS-M08.....	41
1.6.2 Synthèse du potentiel de développement (retombées anticipées en termes de population, ménages, emplois 3	3	3.3.15 Description du site.....	41
1.6.3 Synthèse de l'évaluation des revenus fiscaux municipaux bruts [RFMB] de la zone d'étude.....	3	3.3.16 Site stratégique SS-M09.....	43
1.6.4 Recommandations à la mise en œuvre du potentiel de développement urbain.....	4	3.3.17 Site stratégique SS-L01.....	45
1.7 MISE EN CONTEXTE	5	3.3.18 Site stratégique SS-L02.....	47
2. LES ZONES D'ÉTUDES.....	7	3.3.19 Description du site.....	47
2.1.1 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »	9	3.3.20 Site stratégique SS-L03.....	49
2.2 POTENTIELS ET CONTRAINTES	12	3.3.21 Site stratégique ss-L04	51
2.2.1 Cadre bâti	12	3.3.22 Site stratégique SS-L05.....	52
2.2.2 Environnement – milieu physique.....	17	3.3.23 Analyse urbaine	53
2.2.3 Autoroutes et voies ferrées	17	3.3.24 Site stratégique SS-L06.....	54
2.2.4 Environnement – milieu biologique.....	17	3.3.25 Description du site.....	54
3. CARACTÉRISATION DES ZONES D'ÉTUDE	18	3.3.26 Site stratégique SS-L07.....	55
3.1 CARACTÉRISATION SOCIOÉCONOMIQUE.....	18	3.3.27 Description du site.....	55
3.1.1 La population et les ménages en 2011.....	18	3.3.28 Analyse urbaine	55
3.2 LES DÉPLACEMENTS : ORIGINES ET DESTINATIONS	25	3.3.29 Site stratégique SS-L08.....	56
3.2.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »	25	3.3.30 Description du site.....	56
3.2.2 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »	26	3.3.31 Analyse urbaine	56
3.3 CARACTÉRISATION DES SITES STRATÉGIQUES.....	27	3.3.32 Site stratégique SS-L09.....	57
3.3.1 Site stratégique SS-M01	27	3.3.33 Description du site.....	57
3.3.2 Site stratégique SS-M02	29	3.3.34 Analyse urbaine	57
		3.4 ACTIVITÉ IMMOBILIÈRE.....	58
		3.4.1 Zone d'étude « Ville de Montréal ».....	58
		3.4.2 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »	58
		3.4.3 Les projets en voie de réalisation et projets envisagés	58

3.4.4 Projets majeurs à l'extérieur des zones d'étude	59	6. PRÉSENTATION SOMMAIRE DES TRACÉS PAR MODE	81
4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	61	6.1 MÉTRO LÉGER – DE LA CATHÉDRALE/QUADRANT EST ÉCHANGEUR A- 10/A- 30	81
4.1 LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION	61	6.2 MÉTRO LÉGER – DE LA CATHÉDRALE/QUADRANT NORD ÉCHANGEUR A- 10/A- 30	82
4.1.1 Les règlements d'urbanisme.....	61	6.3 BUS – INJECTION – TCV /RIVE-SUD – QUADRANT EST ET SITE PROPRE MONTRÉAL	83
4.2 LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD).....	61	6.4 BUS – RABATTEMENT – TCV /QUADRANT EST ÉCHANGEUR A- 10/A- 30 ET SITE PROPRE MONTRÉAL	84
4.2.1 Défi 1 : Redéveloppement.....	61	6.5 BUS – RABATTEMENT – TCV /QUADRANT NORD ÉCHANGEUR A- 10/A- 30 ET SITE PROPRE	85
4.2.2 Défi 2 : Transport.....	61	MONTRÉAL.....	85
4.2.3 Défi 3 : Environnement.....	61	7. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN.....	87
4.2.4 Orientation 1 : Créer un Grand Montréal avec des milieux de vie durables	62	7.1 DES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES PROJECTIONS CONDITIONNÉES PAR DE	87
4.2.5 Orientation 2 : Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	63	NOUVEAUX PARADIGMES	87
4.3 LE PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE	63	7.1.1 Les tendances sociodémographiques.....	87
MONTRÉAL.....	63	7.1.2 Le logement.....	88
4.3.1 Les grandes orientations d'aménagement	63	7.1.3 L'emploi et les nouvelles habitudes de consommation	90
4.4 LE PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL ET LES CHAPITRES D'ARRONDISSEMENT EN VIGUEUR ...	64	7.1.4 Sommaire de la revue de littérature et incidences à considérer quant aux hypothèses de développement	92
4.4.1 La synthèse des orientations pan-montréalaises pour les arrondissements	65	urbain et aux retombées anticipées	92
4.4.2 La synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Ville-Marie.....	65	7.1.5 Les incidences du PMAD sur les hypothèses de développement urbain et les retombées anticipées.....	92
4.4.3 La synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement du Sud-Ouest	67	7.2 APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	94
4.4.4 La synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Verdun	69	7.2.1 Définitions et notes techniques.....	94
4.4.5 Les secteurs de planification détaillée	71	7.2.2 Coefficients retenus	95
4.5 LA RÉGLEMENTATION DE ZONAGE	72	7.2.3 Scénarios et hypothèses.....	97
4.6 LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	72	7.2.4 Précisions méthodologiques, état de la situation actuelle et projections.....	101
ACTUELLEMENT EN VIGUEUR	72	7.2.5 Logement, population et ménages : De l'utilisation des permis de construction à celles des données de la	101
4.6.1 Orientations d'aménagement.....	73	SCHL	101
4.7 LE PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE	74	7.2.6 Le commerce et l'emploi	106
LONGUEUIL	74	7.2.7 Le bureau et l'emploi.....	107
4.8 LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE SAINT-HUBERT.....	75	7.2.8 Projections relatives au segment de marché du bureau	111
4.9 LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE GREENFIELD PARK.....	75	7.3 LES PROGRAMMES FONCTIONNELS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PFDU)	113
4.10 LE PLAN D'URBANISME DE BROSSARD.....	75	7.3.1 Vision relative au développement urbain à l'intérieur de la zone d'étude	113
4.11 LA RÉGLEMENTATION DE ZONAGE	75	7.3.2 Hypothèses de développement urbain par site stratégique et PFDU	113
4.12 LA POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DE LA VILLE DE	76	7.3.1 Estimations des retombées : Les rayons applicables autour des tracés et stations	128
LONGUEUIL	76	7.3.2 Programme fonctionnel de développement urbain par sites stratégiques.....	128
5. STRUCTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DES PERSONNES.....	77	7.4 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN : ESTIMATION DES RETOMBÉES À L'INTÉRIEUR DE LA	134
5.1 ZONE D'ÉTUDE « VILLE DE MONTRÉAL »	77	ZONE D'ÉTUDE AUX HORIZONS 2016 À 2064	134
5.2 ZONE D'ÉTUDE « AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL »	77	7.4.1 Synthèse du potentiel de développement (retombées anticipées en termes de population, ménages, emplois)	134
5.3 PLANIFICATION DES TRANSPORTS	77	de la zone d'étude	134
5.3.1 Éléments de vision et objectifs liés au transport collectif en général	77	7.4.2 Synthèse de l'évaluation des revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) de la zone d'étude.....	148
5.3.2 Objectifs et enjeux liés au corridor A- 10/de Montréal	78	7.4.3 Recommandations à la mise en œuvre du potentiel de développement urbain	161

TABLEAUX

Tableau 3-1 Population et ménage par secteur de recensement – Zone d'étude « Ville de Montréal » (2011)	18
Tableau 3-2 Population et ménages par secteur de recensement – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (2011)	19
Tableau 3-3 Emploi total par lieu de travail – Zone d'étude « Ville de Montréal » (2011).....	22
Tableau 3-4 Emploi total par lieu de travail – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (2011)	23
Tableau 3-5 Origines et destinations – Zone d'étude « ville de Montréal »	25
Tableau 3-6 Origines et destinations – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil ».....	26
Source : Orthophoto avril 2013	
Tableau 3-7 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M01	27
Tableau 3-8 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M01	28
Tableau 3-9 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M01	28
Tableau 3-10 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M02	29
Tableau 3-11 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M02.....	29
Tableau 3-12 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M02.....	30
Tableau 3-13 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M03.....	31
Tableau 3-14 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M03.....	31
Tableau 3-15 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M03.....	32
Tableau 3-16 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M04	33
Tableau 3-17 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M04.....	34
Tableau 3-18 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M04.....	34
Tableau 3-19 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M05.....	35
Tableau 3-20 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M05.....	35
Tableau 3-21 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M05.....	36
Tableau 3-22 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M06	37
Tableau 3-23 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M06.....	38
Tableau 3-24 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M06.....	38
Tableau 3-25 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M07	39
Tableau 3-26 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M07.....	39
Tableau 3-27 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M07	40
Tableau 3-28 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M08	41
Tableau 3-29 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M08.....	42
Tableau 3-30 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M08.....	42
Tableau 3-31 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M09.....	43
Tableau 3-32 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M09.....	44
Tableau 3-33 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M09.....	44
Tableau 3-34 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L01	45
Tableau 3-35 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L01	45
Tableau 3-36 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L01	46
Tableau 3-37 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L02	47
Tableau 3-38 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L02.....	47
Tableau 3-39 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L02.....	48
Tableau 3-40 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L03	49
Tableau 3-41 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L03.....	49
Tableau 3-42 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L03.....	50
Tableau 3-43 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L04	51
Tableau 3-44 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L04.....	51
Tableau 3-45 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L04.....	52
Tableau 3-46 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L05	52
Tableau 3-47 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L05.....	53
Tableau 3-48 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L05.....	53
Tableau 3-49 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L06	54
Tableau 3-50 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L06.....	54

Tableau 3-51 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L06.....	54
Tableau 3-52 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L07	55
Tableau 3-53 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L07.....	55
Tableau 3-54 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L07.....	55
Tableau 3-55 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L08.....	56
Tableau 3-56 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L08.....	56
Tableau 3-57 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L08.....	56
Tableau 3-58 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L09.....	57
Tableau 3-59 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L09.....	57
Tableau 3-60 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L09.....	57
Tableau 3-61 Projets en voie de réalisation et projets envisagés par site stratégique –	59
Tableau 3-62 Projets en voie de réalisation et projets envisagés par site stratégique –	59
Tableau 3-63 Projets majeurs situés à l'extérieur de la zone d'étude « Ville de Montréal »	60
Tableau 3-64 Projets majeurs situés à l'extérieur de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil »	60
Tableau 4-1 Seuils minimaux de densité dans les aires TOD pour le système de transport collectif performant projeté ..	62
Tableau 7-1 Données relatives aux mises en chantier, au nombre de logements achevés et aux unités écoulées à l'intérieur des zones d'étude entre 2002 et 2014	102
Tableau 7-2 Données historiques et projections de la population, du nombre de ménages et d'unités de logement (2001-2064)	105
Tableau 7-3 Projections de la croissance de l'inventaire des superficies de plancher de bureau	111
Tableau 7-4 Projection de la croissance de l'inventaire des superficies de plancher de bureau et du nombre d'emplois	112
Tableau 7-5 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 »	129
Tableau 7-6 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 ».....	130
Tableau 7-7 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud ».....	131
Tableau 7-8 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10 / A- 30 ».....	132
Tableau 7-9 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10 / A- 30 ».....	133
Tableau 7-10 Synthèse des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) dans les zones d'étude selon la période, la solution de transport et le scénario	135
Tableau 7-11 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud »	136
Tableau 7-12 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10 / A- 30 »	138
Tableau 7-13 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10 / A- 30 »	140
Tableau 7-14 Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud »	142
Tableau 7-15 Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10 / A- 30 »	144
Tableau 7-16 Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10 / A- 30 »	146
Tableau 7-17 Synthèse des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) dans les zones d'étude selon la période, la solution de transport et le scénario	149
Tableau 7-18 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « scénario de référence »	150
Tableau 7-19 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 »	151
Tableau 7-20 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 »	153

Tableau 7-21 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud » 155
 Tableau 7-22 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « Bus - rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 » 157
 Tableau 7-23 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « Bus - rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 » 159

Figure 7-21 Site SS-L06/ Taschereau Sud 125
 Figure 7-22 Site SS-L07/ Taschereau/Avenue Auguste 126
 Figure 7-23 Site SS-L08/ Saint-Laurent 126
 Figure 7-24 Site SS-L09/ Golf Le Country club 127
 Figure 7-25 – Représentation de la totalité d'un site stratégique 128
 Figure 7-26 – Représentation de la portion d'un site stratégique comprise dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé projeté. 128
 Figure 7-27 – Représentation de la portion d'un site stratégique comprise à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres autour d'une station projetée..... 128

FIGURES

Figure 2-1 Zones d'études 8
 Figure 2-2 Propriétés « Ville de Montréal » 10
 Figure 2-3 Propriétés « Agglomération de Longueuil » 11
 Figure 2-4 « Ville de Montréal » Années de constructions 13
 Figure 2-5 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » 15
 Figure 3-1 Population par groupe d'âge – Zone d'étude « Ville de Montréal » (2011)..... 18
 Figure 3-2 Population par groupe d'âge – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (2011) 19
 Figure 3-3 Plan de population des ménages « Zones d'études » 21
 Figure 3-4 Plan d'emplois « Zones d'études » 24
 Figure 4-1 Les secteurs à revitaliser du Plan d'urbanisme de Montréal 64
 Figure 4-2 Les secteurs propices à une intensification des activités du Plan d'urbanisme 65
 Figure 4-3 Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Ville-Marie 66
 Figure 4-4 Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement le Sud-Ouest 68
 Figure 4-5 Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Verdun..... 70
 Figure 6-1 Tracé du métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 81
 Figure 6-2 Tracé du métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 82
 Figure 6-3 Tracé sus TCV / Rive-Sud – Quadrant Est (injection) 83
 Figure 6-4 Tracé bus TCV /Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 (rabattement) 84
 Figure 6-5 Tracé bus – TCV /Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 (injection) 85
 Figure 7 6 Densités résidentielles brutes minimales – Agglomération de Longueuil 92
 Figure 7-1 Achèvement des logements dans la RMR de Montréal et formations de nouveaux ménages 103
 Figure 7-2 Taux de location moyens Montréal, Catégorie A 107
 Figure 7-3 Taux de vacances au centre-ville de Montréal, 2014 108
 Figure 7-4 Conditions des sous marchés – Historique et prévisions 108
 Figure 7-5 Construction de bureaux au centre-ville de Montréal 111
 Figure 7-6 Les sites stratégiques de la zone d'étude de Montréal..... 115
 Figure 7-7 Site SS-M01/Pointe-Nord, île des Sœurs..... 116
 Figure 7-8 Site SS-M02/PEPSC 116
 Figure 7-9 Site SS-M03/Secteur du centre d'entretien « AMT » 117
 Figure 7-10 Site SS-M04/Cité du Havre/Port de Montréal 117
 Figure 7-11 Site SS-M05/Pointe-Saint-Charles 118
 Figure 7-12 Site SS-M06/Griffintown 119
 Figure 7-13 Site SS-M07/Faubourg-des-Récollets 119
 Figure 7-14 Site SS-M08/ETS/Centre Bell/Cadillac-Fairview 120
 Figure 7-15 Site SS-M09/Quartier des spectacles/Recouvrement Autoroute Ville-Marie/Radio-Canada 120
 Figure 7-16 Les sites stratégiques de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » 122
 122
 Figure 7-16 Site SS-L01 Quartier Dix30..... 123
 Figure 7-17 Site SS-LA02 Chevrier/Golf de Brossard 123
 Figure 7-18 Site SS-L03 Taschereau/Portobello 124
 Figure 7-19 Site SS-L04/Panama..... 124
 Figure 7-20 Site SS-L05/Bois du parc Alain-Forget..... 125

Annexe A 164

1. SOMMAIRE EXÉCUTIF

1.1 LA CONTRIBUTION DES ÉTUDES D'URBANISME

Le mandat d'étude en urbanisme dont rend compte le présent rapport vise à estimer les retombées induites par la mise en place d'un système de transport collectif performant dans l'axe A-10 entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

Une telle modélisation permettra d'entrée de jeu d'intégrer les considérations sur le potentiel de développement urbain au processus de planification d'un équipement de transport collectif.

Maintes études ont permis de démontrer que les systèmes de transport collectif performant deviennent des vecteurs de développement urbain, notamment par l'augmentation des valeurs foncières et la stimulation du développement immobilier.

Il est important de noter que la mise en place d'infrastructures de transport collectif contribue à accélérer des tendances qui prédominent dans le milieu concerné. Ainsi, ils sont catalyseurs de croissance urbaine lorsque préexistent des conditions favorables au développement.

Réciproquement, l'ajout de nouvelles activités urbaines, par leur densité et mixité, contribue à multiplier les besoins de déplacement. Ainsi, un aménagement du territoire bien planifié peut contribuer efficacement à stimuler le transport actif et le transport collectif tel que privilégié par l'approche dite « Transit Oriented Development » (TOD) adoptée par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

C'est donc selon cette logique de réciprocité entre développement urbain et transport collectif que nous situons l'évaluation du potentiel de développement urbain induit par la réalisation du projet de transport collectif dans l'axe A-10/Montréal.

Le PMAD ainsi que les autres outils de planification de l'aménagement du territoire ont servi de référence et de balises pour la réalisation de l'étude.

1.2 LES ZONES D'ÉTUDES

Ce rapport porte sur deux (2) zones d'étude correspondant au territoire élargi entourant la mise en service des stations d'un nouveau réseau de transport collectif reliant le centre-ville de Montréal à l'autoroute A-30 dans l'axe de l'autoroute A-10.

La première **zone d'étude « Ville de Montréal »** se situe sur le territoire de la Ville de Montréal et s'étend sur trois arrondissements, soit Verdun, Sud-Ouest et Ville-Marie. La seconde **zone d'étude « Agglomération de Longueuil »** se situe sur la Rive-Sud de Montréal. Elle s'étend sur le territoire des villes de Saint-Lambert, Longueuil et Brossard.

1.3 LES SOLUTIONS ÉTUDIÉES

Aux fins de la présente étude, deux modes de transport collectif sont étudiés : le métro léger et l'autobus, en modes injection et rabattement. Associé à ces modes, divers tracés étudiés par le Bureau de projet ont été utilisés pour l'évaluation du potentiel de développement urbain. Ces tracés datent du 19 décembre 2014 et peuvent comporter de légères différences avec ceux présentés dans le cadre des avant-projets préliminaires respectifs. La combinaison des modes, des tracés et des équipements complémentaires (stations, atelier-dépôt, terminus, stationnements incitatifs, etc.) compose chacune des **cinq solutions de transport collectif** suivantes :

- « Métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »
- « Métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »
- « Bus – Injection – TCV /Rive-Sud »
- « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »
- « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »

Le détail de chacune des solutions est disponible dans le chapitre 6 du présent rapport.

Il est à noter qu'une solution de type tram-train a fait l'objet d'évaluation du potentiel de développement urbain. Étant donné que la solution développée ne permettait pas l'atteinte des objectifs du Projet, tel que présenté dans la charte de projet, celle-ci a été retirée du corps du présent rapport et conservée en annexe.

1.4 LES SITES STRATÉGIQUES

À la lumière de la caractérisation des zones d'étude, 18 sites stratégiques, répartis également entre les deux zones d'études, renfermant un potentiel de développement ou de redéveloppement urbain ont été identifiés. Il est important de noter que l'évaluation de ce potentiel est faite jusqu'à l'horizon 2064 selon trois scénarios pessimiste, réaliste et optimiste. Cet horizon représente la durée de vie la plus longue des solutions de transport collectif étudiées, soit 40 ans, suite à une mise en service en 2024.

Les sites stratégiques sont généralement des secteurs déstructurés en voie de requalification urbaine (ex. Griffintown), de secteurs qui, en raison de leurs qualités intrinsèques, sont de nature à **susciter et stimuler le développement urbain** (ex. Île-des-Sœurs) ou de terrains vacants de superficies appréciables en mesure d'accueillir du développement urbain et détenus par un nombre restreint de propriétaires.

Selon leur localisation à l'intérieur de la zone d'étude, ces secteurs pourraient, advenant l'implantation d'un mode de transport structurant à proximité, bénéficier d'un attrait additionnel à leur développement.

L'identification et la caractérisation de ces sites stratégiques sont présentées de façon détaillée à la section 7.

1.5 DES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES PROJECTIONS CONDITIONNÉES PAR DE NOUVEAUX PARADIGMES

Les hypothèses de développement urbain ont été élaborées en tenant compte de nouveaux paradigmes et des tendances qui conditionneront la société québécoise et auront une incidence sur le développement urbain dans les zones d'études au cours des prochaines années.

En voici les principaux faits saillants : Les tendances sociodémographiques.

1.5.1 Population et ménages

Selon les plus récentes prévisions démographiques préparées par l'ISQ pour la CMM, la croissance annuelle moyenne de la population aurait tendance à ralentir, passant de 1 p. 100 entre 2006 et 2011 à 0,5 p. 100 entre 2026 et 2031. Si ce rythme se maintient, **la croissance de la population sera nulle en 2060.**

L'évolution de la population âgée de 65 ans et plus et la place des baby-boomers dans la société québécoise

Selon le scénario de référence des plus récentes perspectives démographiques de l'ISQ, les personnes âgées de 65 ans et plus formeront plus du quart de la population du Québec en 2031, alors qu'elles ne représentaient que 14 % en 2006. Ainsi, **le nombre des 65 ans et plus doublerait à l'horizon 2031, passant de 1 million à 2,3 millions.** Durant la même période, les cohortes des 0-64 ans resteront à peu près stables.

Le phénomène de la fragmentation des ménages

La fragmentation et la réduction de la taille des ménages influencent les habitudes de consommation. Notamment, lorsque les frais associés au logement prennent une partie importante des revenus, il y a donc moins de dépenses de consommation non essentielles. De plus, un couple qui divorce occupera deux logements plutôt qu'un seul, ce qui provoque une multiplication des dépenses¹.

Une population immigrante insuffisante pour soutenir la croissance démographique

La région métropolitaine de Montréal, à l'instar des autres métropoles, connaît un vieillissement de sa population jumelé à une croissance démographique qui tend à diminuer. L'immigration est souvent perçue comme une réponse à ces phénomènes. Toutefois, **dans un contexte où la plupart des métropoles et des pays seront en compétition pour attirer une nouvelle classe immigrante et dans un contexte où des pays comme la Chine et l'Inde se développent de plus en plus, une véritable concurrence s'établira et bon nombre de personnes pourraient être tentées de demeurer dans leur pays en plein essor économique².**

1.5.2 Le logement

Comme la production du nombre de logements suit la courbe du nombre de ménages, l'on devrait assister à une diminution de la production du nombre de logements dans les mêmes proportions. **La construction résidentielle pourrait s'avérer de moins en moins nécessaire pour répondre à la demande,** les acheteurs étant plus susceptibles de se tourner vers le secteur de la revente pour trouver un logement.

Des TOD habités par des clientèles aux objectifs différents

Un changement de paradigme pourrait être conduit par une hausse de la popularité à habiter dans des milieux denses, multifonctionnels et qui présentent une qualité accrue. **Bien que les projets TOD visent une clientèle plus active, les personnes âgées pourraient y être attirées par la diversité des services ainsi que la qualité de leurs aménagements.** L'infrastructure de transport collectif ne serait pas le principal critère dans leur choix de localisation.

1.5.3 L'emploi et les nouvelles habitudes de consommation

Certains secteurs géographiques de la région métropolitaine devraient connaître des taux de croissance nuls entre 2026-2031, plus particulièrement l'île de Montréal et la MRC Rouville. Certains secteurs d'emplois bénéficieront du vieillissement de la population (c.-à-d. secteur de la santé), alors que d'autres pourraient faire les frais d'une faible croissance démographique (c.-à-d. construction, commerce de gros et au détail, etc.)³.

Le faible taux d'épargne des ménages québécois conjugués à un taux d'endettement qui ne cesse de grimper pourraient restreindre la capacité de consommation des ménages dans un contexte où les taux d'intérêt augmenteraient⁴.

Le commerce de détail marqué par des changements technologiques, culturels et générationnels

Les ventes sur internet représentent environ 4 % des ventes totales. Cette tendance devrait aller en s'accroissant. Le commerce en ligne aura au cours de prochaines années, un impact réel sur la réduction des superficies de planchers commerciales. Notamment, l'arrivée massive des jeunes de la génération Y sur le marché du travail, compte tenu de leurs aptitudes face à l'univers numérique et de leurs habitudes de consommation, changera les patrons commerciaux habituels.

Le monde du travail est aussi en changement

L'arrivée sur le marché du travail de la génération Y conditionne déjà l'environnement de travail dans lequel ces nouveaux travailleurs souhaitent évoluer : horaires flexibles, équilibre travail/vie privée. Ces derniers ont aussi une préférence marquée pour les localisations d'entreprises faciles d'accès. Dans cette optique, **la superficie occupée par employé pourrait être appelée à chuter⁵.**

¹ Source : « Tendances de l'industrie du commerce de détail », Développement, Innovation, Exportation, Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation 2007

² Source : Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal », Document de référence préparé par le Conference Board du Canada, février 2011).

³ Source : Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal », Document de référence préparé par le Conference Board du Canada, février 2011.

⁴ Source: Tendances de l'industrie du commerce de détail », Développement, Innovation, Exportation, Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation 2007.

⁵ Source: L'environnement de travail en évolution, Colliers International, Intelligence de marché, 2013.

1.5.4 Les incidences du PMAD sur les hypothèses de développement urbain et les retombées anticipées

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 8 décembre 2011 s'appuie sur une **vision intégrée du développement urbain et du transport collectif**.

La CMM vise à ce que, d'ici 2031, 40 % de la croissance des ménages de la région métropolitaine soit concentrée dans 155 aires TOD (transit oriented development) greffées aux grands axes du réseau de transport collectif métropolitain. **Le PMAD établit d'ailleurs pour chacune des 155 aires TOD des seuils de densité résidentielle plus ou moins élevés suivant le mode de transport collectif privilégié** et leur éloignement relatif par rapport au centre-ville de Montréal.

Suite au processus de mise en conformité des outils de planification municipaux, on prévoit qu'à l'automne 2015, **les règlements d'urbanisme de la Ville de Brossard et des arrondissements de Montréal seront conformes aux orientations du PMAD**. Déjà, l'agglomération de Longueuil a adopté, en juin 2014, un règlement de contrôle intérimaire (RCI) qui fixe les seuils de densité dans les aires TOD.

Les territoires compris dans un rayon d'un (1) kilomètre de chacune des stations du corridor de transport collectif du pont Champlain ne pourront être développés sous les seuils de densité résidentielle fixés par le PMAD, et ce, sans considération à la matérialisation du projet de transport collectif. **Ces seuils de densité sont de 80 log./ha à Brossard, 110 log./ha dans les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest et ils atteignent 150 log./ha dans l'arrondissement de Ville-Marie.**

Bien qu'au centre-ville de Montréal et sur la pointe nord de l'île des Sœurs, la plupart des projets résidentiels égalent ou excèdent les seuils de densité de 110 et 150 log./ha prévus au PMAD. Ceux-ci sont respectivement deux à cinq fois plus élevés que la densité actuellement observée dans les aires TOD prévues dans l'arrondissement du Sud-Ouest ainsi qu'à Brossard.

Sur ces sites, le PMAD aura donc pour effet de distordre les règles actuelles du marché en forçant dès à présent la construction de projets résidentiels à densité élevée. Qui plus est, la CMM assujettit le développement des aires TOD du corridor du pont Champlain aux densités les plus élevées du réseau de transport collectif métropolitain (le SLR) avant même que le gouvernement ait confirmé son choix quant au mode de transport privilégié.

L'orientation du PMAD qui sera bientôt traduite dans la réglementation d'urbanisme des municipalités et arrondissements est lourde d'incidences sur l'évaluation du programme de développement urbain aux différents sites stratégiques. **Les nouveaux seuils de densité réglementaires seront ajustés en fonction du mode de transport collectif le plus structurant du réseau**. Conséquemment, les prévisions de développement urbain ne peuvent tenir compte de l'effet moins structurant sur la densité résidentielle d'un mode de transport moins lourd. Dans ce contexte, **le mode de transport n'a donc que peu d'effet sur les programmes de développement urbain des sites stratégiques.**

1.6 LES PROGRAMMES FONCTIONNELS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PFDU)

1.6.1 Vision relative au développement urbain à l'intérieur de la zone d'étude

Le développement spatial futur d'un territoire aussi vaste que celui de la région métropolitaine de Montréal devrait être conditionné par quatre (4) principaux paramètres :

- Les barrières et obstacles physiques et géographiques;
- Une polarisation par le déploiement des réseaux de transports collectif et routier;
- La disponibilité de terrains vacants ou susceptibles d'être développés;
- Les documents de planification qui régissent l'occupation du sol.

1.6.2 Synthèse du potentiel de développement (retombées anticipées en termes de population, ménages, emplois)

La comparaison des différentes retombées à l'intérieur des corridors des tracés n'est guère révélatrice parce qu'ils reprennent pour l'essentiel le même parcours. Aussi, parce que la majorité des espaces développables des sites stratégiques sont compris dans un rayon d'un kilomètre autour des aires TOD identifiées au PMAD, donc soumis à un seuil de densité minimal de type « SLR », **il reste peu d'endroits où l'implantation d'une station accroîtrait la densité au-delà de celle déjà planifiée.**

La population et les ménages

À l'horizon 2064, comparativement aux autres solutions étudiées, les solutions de métro léger génèrent des retombées de population et de ménages supérieures de 10 % avec respectivement 53 980 personnes réparties dans 33 250 ménages. Il faut souligner qu'à cette date, les estimations laissent entrevoir que les espaces résidentiels prévus au PFDU ne seront pas encore totalement construits.

Les emplois

Quant aux emplois générés dans la zone d'étude, **les estimations à l'horizon 2064 sont identiques pour tous les modes de transport avec 25 670 emplois**. À cette date, toutes les superficies de commerces et de bureaux projetées au PFDU seront construites, tous modes de transport confondus.

Les solutions de métro léger se démarquent toutefois par une création d'emplois plus rapide dans le temps.

1.6.3 Synthèse de l'évaluation des revenus fiscaux municipaux bruts [RFMB] de la zone d'étude

À l'horizon 2064, les RFMB pour l'ensemble de la zone d'étude sont estimés entre 3,7 G\$ et 4,4 G\$ [2014 \$] pour le scénario réaliste.

En prenant en compte une plus-value foncière et en se comparant au scénario sans mode de transport, **les solutions de métro léger devraient générer des revenus de taxation supérieurs de l'ordre de 18,6 %** pour la solution « Métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 ». Notamment en raison de l'application d'un coefficient d'accélération du développement urbain de l'ordre de 20 %.

Les autres modes de transport sont dans l'ordre croissant : la solution « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 » [3,2 %], la solution « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 » [2,9 %].

1.6.4 Recommandations à la mise en œuvre du potentiel de développement urbain

Loin de remettre en cause la notion d'effets structurants que représente l'implantation d'un mode de transport collectif performant sur le développement urbain, la présente section fait état des conditions de succès à réunir afin d'en maximiser les retombées sur les secteurs urbains environnants.

Une revue de littérature sommaire permet de conclure que :

- En général, l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif, telle une station de SLR, doit être accompagnée de **facteurs économiques favorables** pour modifier sensiblement la croissance urbaine d'un secteur donné;
- La mise en service d'un nouveau réseau de transport collectif peut agir comme un **accélérateur des tendances de développement urbain préexistantes dans un milieu donné**;
- Les impacts perceptibles de l'implantation d'une station liée à une infrastructure structurante de transport collectif sur le développement immobilier sont particulièrement significatifs dans les cas où des **terrains vacants sont disponibles autour des stations**.

Des effets tangibles à certaines conditions...

Ernst & Young-Roche confirme, dans le cadre d'une étude commandée par l'AMT en 2011, que les **différents types de retombées** sur le milieu environnant touchent :

- La **stimulation du développement immobilier à la périphérie** des futures stations;
- Le **développement ou la consolidation** de pôles d'activités;
- La **densification** des fonctions résidentielles et de bureau;
- L'**accroissement ou la revitalisation** de l'activité commerciale;
- La **variation des valeurs foncières** des propriétés environnantes.

La nature et l'envergure des effets de l'infrastructure sur le milieu environnant reposeraient avant tout sur les **quatre facteurs** suivants :

- Le **dynamisme prévalant** de l'économie locale;
- La **disponibilité de terrains propices au développement** ou la présence d'activités présentant un potentiel de redéveloppement;
- Les **orientations municipales ou régionales** en matière de planification urbaine et d'utilisation du sol s'adressant aux secteurs situés à proximité des stations;
- L'ampleur des efforts de **concertation unissant les secteurs public et privé** dans la mise en œuvre des projets d'urbanisme associés à l'implantation des infrastructures de transport.

De la revue de littérature effectuée, Ernst & Young-Roche en retient les **conditions de succès** suivants :

- Faire du projet une **responsabilité partagée par les acteurs des secteurs public et privé** dans la perspective d'une **vision commune** du développement à réaliser;
- Identifier les **leaders motivés du secteur public** qui s'engagent à proposer des changements innovateurs dans les stratégies, programmes et les partenariats;
- Identifier les **acteurs-clés qui représentent la communauté des affaires** avec un engagement aux objectifs poursuivis et un intérêt à la vitalité du milieu urbain à développer;
- S'assurer d'un **consensus sur les objectifs et les cibles à atteindre**, lesquels devraient être formalisés dans un Plan et adoptés par les instances décisionnelles concernées;
- Définir des **objectifs réalistes à l'échelle des acteurs concernés**. Les projets à succès sont ceux qui ont été soutenus par les leaders de la communauté pendant au moins 10 ans;
- Mettre en place un **processus de consultation et de participation du public** qui soit continu tout au long du projet;
- Mettre en place des **approches innovantes pour soutenir le marché immobilier** et favoriser l'émergence de milieux urbains denses, diversifiés dans les activités que l'on y retrouve, et ce, dans un redéveloppement de qualité et à l'échelle humaine.

Il faut conclure de ces quelques constats que :

- **Sauf exception, l'effet structurant des projets de transport collectifs performants peut être accéléré par diverses conditions locales ainsi que par la mise en œuvre de stratégies d'urbanisme et de gouvernance appropriées.**

Dans ce contexte, la dynamique de développement immobilier entourant les projets relève non seulement d'une logique économique, mais aussi d'une volonté et d'un engagement ferme d'agir de façon concertée sur la forme urbaine dans une perspective de développement durable.

1.7 MISE EN CONTEXTE

Le présent rapport d'étude s'inscrit dans le cadre du Bureau de projet transport collectif Axe A-10/Montréal. L'objectif principal de ce livrable est d'alimenter l'étude comparative sur les mécanismes de financement innovants.

Une première étude d'évaluation du potentiel de développement urbain avait été menée par la firme Plania à l'été 2013, en amont de la mise en place du bureau de projet, ayant pour objectif d'établir un ordre de grandeur de l'achalandage du système. Cette étude préliminaire avait comme assise un seul mode de transport collectif, soit le système léger sur rail [SLR], et un niveau d'avancement conséquent avec les études nécessaires à la rédaction du dossier de présentation stratégique [DPS] prévu à la *Politique cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique*, en vigueur à ce moment.

En février 2014, le gouvernement du Québec adoptait une *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique*. En vertu de cette Directive, le Bureau de projet se doit de réévaluer toutes les solutions en transport collectif permettant de répondre aux besoins de déplacements dans l'axe. Ainsi, deux options seront étudiées : le système rapide par bus [SRB] et le métro léger.

Suivant l'avancement des études du bureau de projet, seuls le SRB et le métro léger feront l'objet d'un avant-projet préliminaire permettant d'offrir un niveau d'information nécessaire à tenue de la présente étude : i. e. le tracé, les stations et équipements complémentaires [aires de rabattement des autobus, stationnements incitatifs, etc.].

Conséquemment, seulement ces deux modes de transport collectif feront l'objet de l'évaluation du potentiel de développement urbain qui leur est associé. En tout, cinq solutions comprenant des variantes de tracés seront étudiées :

- « Métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »;
- « Métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »;
- « Bus – Injection – TCV /Rive-Sud »;
- « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »;
- « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 ».

Contrairement à l'utilisation de l'expression « solution » qui est faite dans le cadre des avant-projets préliminaires menés par le bureau de projet, elle est utilisée ici à titre indicatif afin d'alléger le texte et ne désigne pas de façon restrictive une solution qui répond aux objectifs du projet.

Ainsi, toute comparaison avec l'étude menée durant une étape antérieure doit être faite avec les réserves nécessaires, d'autant que certaines hypothèses ainsi que le cadre méthodologique ont été substantiellement modifiés afin de répondre aux exigences et objectifs attendus de l'étude, en lien avec le niveau d'avancement du Projet.

2. LES ZONES D'ÉTUDES

Ce rapport porte sur deux (2) zones d'étude correspondant au territoire élargi entourant la mise en service des stations d'un nouveau réseau de transport collectif reliant le centre-ville de Montréal à l'autoroute A-30 dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute A-10.

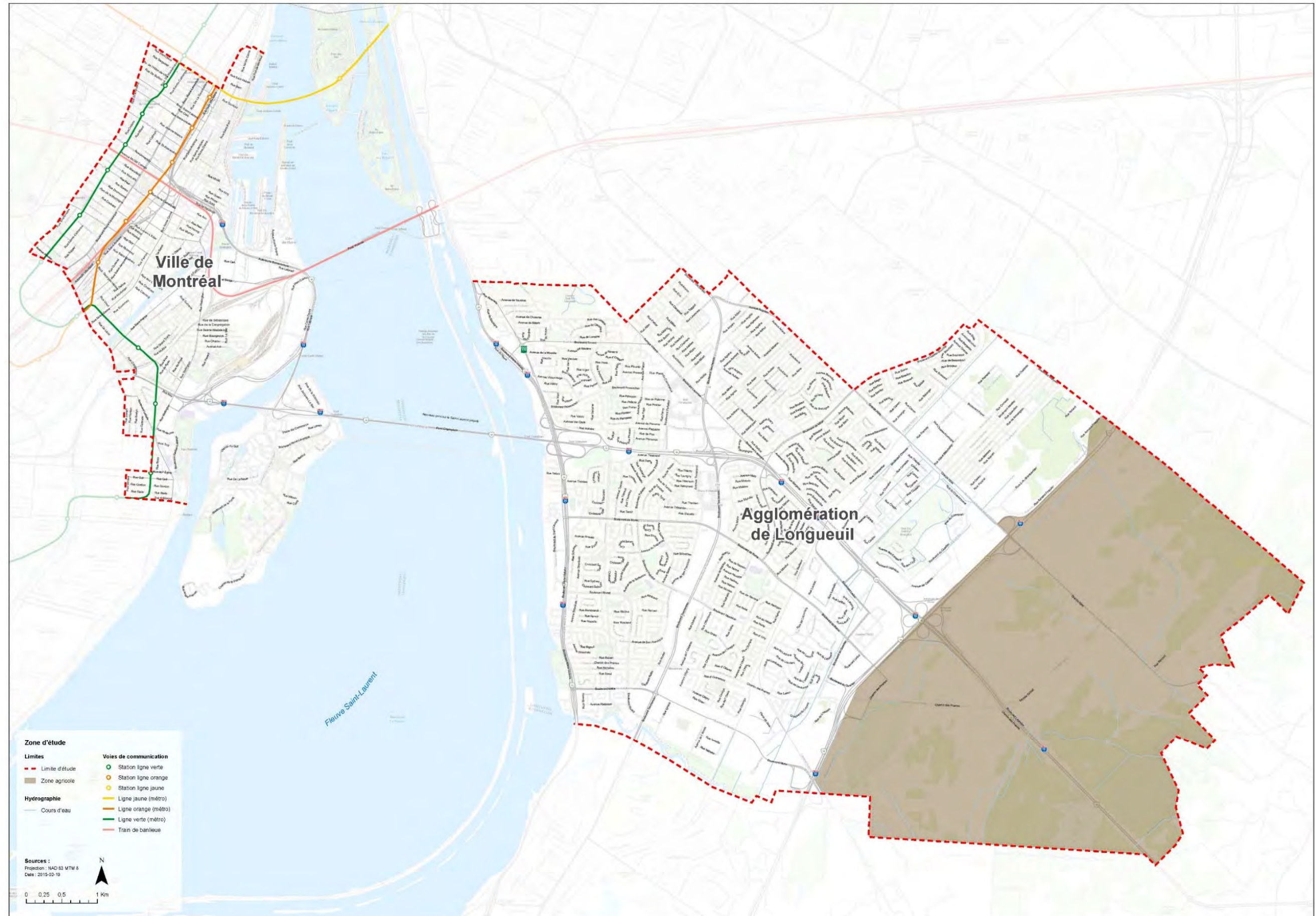
Le périmètre retenu aux fins d'analyse demeure le même que pour l'étude⁶ réalisée en 2013. La délimitation de base ayant servi au découpage des zones d'étude de la présente analyse est celle des secteurs de recensement (SR) délimité par Statistique Canada. Le secteur de recensement est défini par Statistique Canada comme « une petite région géographique relativement stable comptant habituellement de 2 500 à 8 000 habitants ».

Les deux zones d'étude sont constituées des secteurs de recensement compris, en tout ou en partie, dans un rayon de \pm 1,5 km des tracés étudiés. Ces secteurs de recensement ont servi de base de référence pour la compilation des données.

La première zone d'étude, « Ville de Montréal », se situe sur le territoire de la ville de Montréal et s'étend sur trois arrondissements, soit celui de Verdun, le Sud-Ouest et celui de Ville-Marie. La seconde zone d'étude, « Agglomération de Longueuil », se situe sur la Rive-Sud de Montréal. Elle s'étend sur le territoire des villes de Longueuil (Saint-Hubert, Greenfield Park), de Brossard et de Saint-Lambert. Ces deux (2) zones d'étude sont illustrées au plan ci-après, voir Figure 2-1 Zones d'études.

⁶ Plania. Services professionnels en urbanisme dans le cadre du développement du corridor A-10/ Montréal. Décembre 2013

Figure 2-1 Zones d'études



Activités urbaines et utilisation du sol Zone d'étude « Ville de Montréal »

Le plan des activités urbaines et utilisations du sol de la zone d'étude « Ville de Montréal » révèle deux (2) territoires distincts. Le secteur compris dans les arrondissements le Sud-Ouest et de Verdun est caractérisé par une forte présence de l'usage résidentiel alors que le secteur compris dans l'arrondissement de Ville-Marie est principalement caractérisé par les usages de bureau institutionnel et de services.

La densité varie selon les secteurs, allant de moyenne à forte densité. La haute densité est présente principalement dans le quartier de L'Île-des-Sœurs (Verdun), dans le quartier Griffintown (Le Sud-Ouest) ainsi que dans l'arrondissement de Ville-Marie, soit dans les secteurs où sont aussi localisées les activités commerciales et de bureau.

La majorité des terrains et bâtiments destinés ou utilisés à des fins industrielles ou d'utilité publique se retrouve majoritairement dans le secteur de la gare de triage de Pointe-Saint-Charles ainsi que dans le secteur du Port de Montréal (arrondissements Le Sud-Ouest et Ville-Marie).

Enfin, on note la présence de terrains vacants, répartis à l'intérieur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), sur le site de l'ancien centre de tri postal de Postes Canada, faisant actuellement l'objet d'un important redéveloppement sous le projet, les bassins du havre, et dans une moindre mesure, dans le quartier L'Île-des-Sœurs.

La zone d'étude comporte un grand nombre de grandes propriétés foncières, dont la superficie est de 2 000 m.ca. et plus, tel qu'illustrées à la Figure 2-2 Propriétés « Ville de Montréal » ci-après. En raison de la nature confidentielle de l'information, il n'a pas été possible d'identifier tous ces grands propriétaires et par conséquent, combien de sites possèdent-ils à l'intérieur des différents sites stratégiques.

L'exercice a néanmoins permis de distinguer les grandes propriétés foncières privées des grandes propriétés publiques. À ce niveau, les sites stratégiques SS-M02, SS-M03 et SS-M04 rassemblent de grandes superficies de propriétés publiques. Ces propriétés correspondent, entre autres, à des propriétés du MTQ et de la Ville de Montréal. Il est à noter que la Société Immobilière du Canada possède de grandes superficies à l'intérieur du site SS-M04.

2.1.1 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

La zone d'étude « Agglomération de Longueuil » est quant à elle caractérisée par une forte présence de l'usage résidentiel unifamilial. Bien que l'habitation de 5 logements et plus soit dispersée sur l'ensemble de la zone d'étude, on dénote néanmoins une concentration au sud de la voie ferrée, et ce, tant du côté est que ouest de l'autoroute 10.

Sauf quelques exceptions, les terrains ayant front sur l'autoroute 10 sont occupés par la fonction résidentielle alors que les quadrants nord-est et nord-ouest sont majoritairement occupés par des fonctions commerciales, entreposage ou de bureau.

Les activités commerciales et de bureaux sont principalement localisées en bordure des boulevards Taschereau et Matte ainsi que dans le secteur du Quartier Dix30. L'usage institutionnel (écoles primaires et secondaires, hôtel de ville, CLSC, bibliothèques, arénas, piscines municipales, etc.) est réparti sur l'ensemble du territoire. L'usage industriel demeure, quant à lui, marginal dans la zone d'étude et est concentré à l'est de la rue Grande-Allée.

Les terrains vacants sont principalement localisés aux abords du Quartier Dix30 et à l'est de l'autoroute A-10, en bordure de l'autoroute 30. Enfin, deux grandes superficies de terrains sont dédiées à l'usage Golf à Saint-Lambert et Brossard, ce dernier devrait faire l'objet prochainement d'un redéveloppement vers la fonction résidentielle.

Finalement, près du tiers de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » est occupée par la zone agricole permanente. Une partie de ce territoire comprend, entre autres, un boisé d'intérêt, des milieux humides ainsi que quelques usages ayant été autorisés suite à une demande d'autorisation auprès de la Commission de protection du territoire et des activités agricoles (CPTAQ).

La zone d'étude comporte un grand nombre de grandes propriétés foncières, dont la superficie est de 2 000 m.ca. et plus, tel qu'illustrées à la Figure 2-3 Propriétés « Agglomération de Longueuil » ci-après. En raison de la nature confidentielle de l'information, il n'a pas été possible d'identifier tous ces grands propriétaires et par conséquent, combien de sites possèdent-ils à l'intérieur des différents sites stratégiques.

L'exercice a néanmoins permis de distinguer les grandes propriétés foncières privées des grandes propriétés publiques. Plusieurs de ces propriétés appartiennent au ministère des Transports du Québec ainsi qu'aux villes de Brossard et Longueuil.

Figure 2-2 Propriétés « Ville de Montréal »

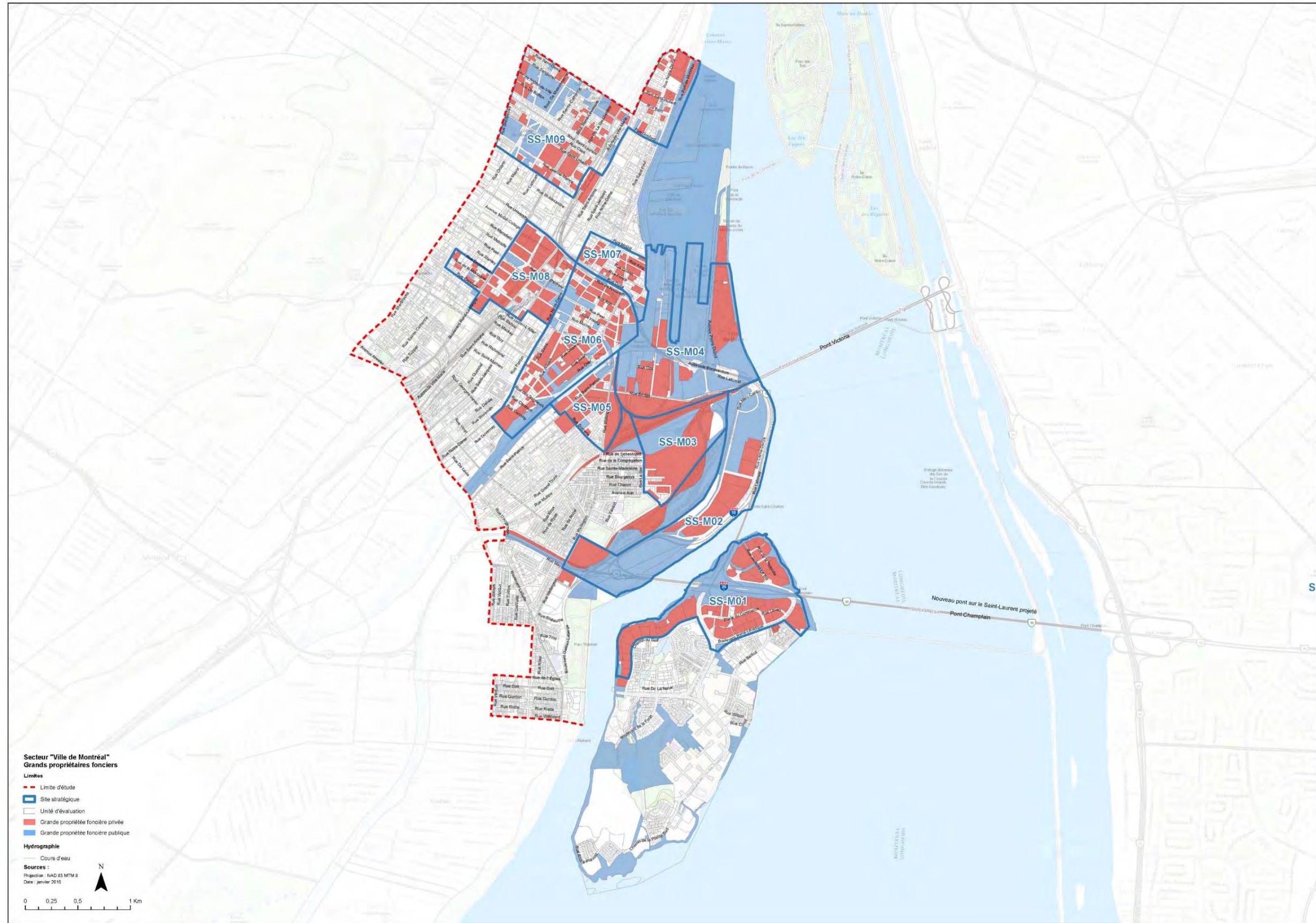
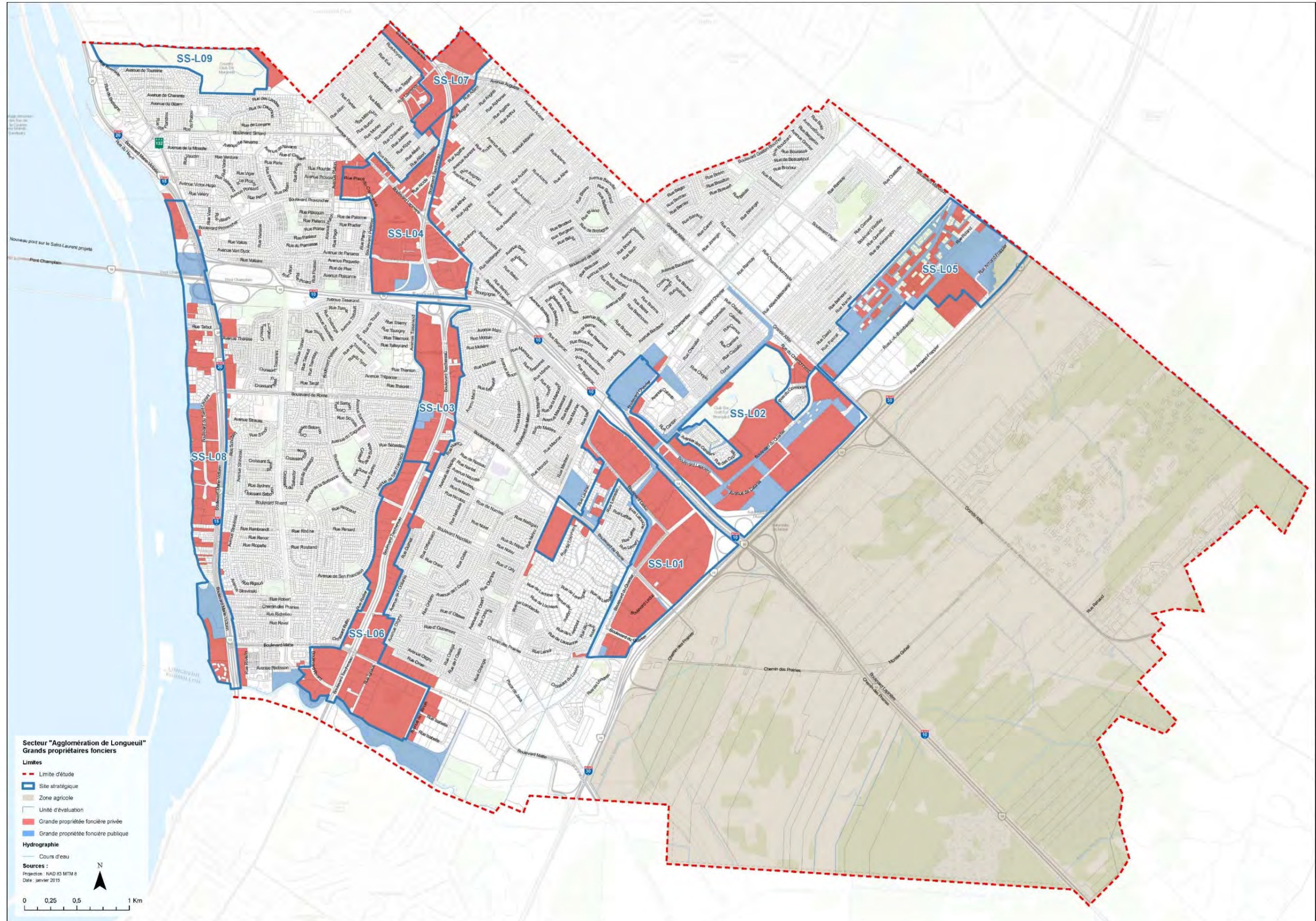


Figure 2-3 Propriétés « Agglomération de Longueuil »



2.2 POTENTIELS ET CONTRAINTES

2.2.1 Cadre bâti

Le cadre bâti des zones d'étude est plutôt hétérogène et présente des caractéristiques distinctes selon les grandes périodes d'urbanisation. Les grandes caractéristiques de ces zones sont reprises ci-après.

2.2.1.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »

2.2.1.1.1 Arrondissement de Ville-Marie

La portion du secteur d'étude « Ville de Montréal » comprise à l'intérieur de l'arrondissement de Ville-Marie est caractérisée par une densité élevée d'occupation du sol ainsi que par les fonctions de bureau et de commerce. Cette portion du secteur est également marquée par la présence des secteurs en consolidation (Quartier des spectacles, Quartier de la santé de Montréal) et des secteurs présentant un important potentiel de développement (secteur de la Maison de Radio-Canada). Cet arrondissement comprend également le centre-ville de Montréal ainsi que le Vieux-Montréal, deux pôles d'emplois et touristiques Montréalais d'importance.

La cité du Multimédia, s'étendant entre la rue de la Commune, l'autoroute Bonaventure, la rue McGill et la rue Saint-Jacques, a pu tirer profit des travaux effectués sur le domaine public et des incitatifs à la rénovation en lien avec la revitalisation du quartier international. Les anciens entrepôts ont subi d'importants travaux de transformation ou ont été démolis afin d'y accueillir des commerces, des bureaux et, depuis quelques années, des logements. Bien que ce secteur soit pratiquement développé, des terrains (terrains de stationnement extérieurs) demeurent disponibles en bordure du boulevard Robert-Bourassa.

L'arrondissement de Ville-Marie est caractérisé par trois grandes phases de construction : avant 1930, de 1950 à 1980 et 1990 à aujourd'hui. Cette dernière phase correspond à une vague de constructions au début des années 90 et à la vague de constructions et rénovations dans le quartier International et la Cité du multimédia au début des années 2000.

La portion sud de l'arrondissement est, quant à elle, principalement marquée de friches industrielles, de quelques immeubles d'habitation (Habitat 67, Tropic nord) ainsi que par des propriétés appartenant au Port de Montréal et à la Société immobilière du Canada (SIC). L'autoroute Bonaventure représente une barrière physique importante ainsi que la limite entre les arrondissements de Ville-Marie et Le Sud-Ouest.

Il est à noter que les travaux d'abaissement et de redéveloppement de l'autoroute Bonaventure en un boulevard urbain viendront améliorer considérablement cette entrée de ville en plus de dynamiser le développement des propriétés riveraines. Voir Figure 2-4 « Ville de Montréal » Années de constructions.

2.2.1.1.2 Arrondissement le Sud-Ouest

La portion du secteur d'étude « Ville de Montréal » comprise à l'intérieur de l'arrondissement le Sud-Ouest est très hétéroclite.

Griffintown est le quartier montréalais où l'on retrouve l'une des plus grandes concentrations d'unités de logement en construction et en cours de planification. Cet ancien quartier industriel, dont les terrains en friche et habitations de faibles valeurs font rapidement place à des immeubles à logements et à bureaux ainsi qu'à quelques commerces, se métamorphose rapidement. Cette portion de l'arrondissement le Sud-Ouest comprend également l'ÉTS, dont l'expansion est toujours en cours, des immeubles d'habitation de plus de vingt (20) étages ainsi que des terrains vacants sur lesquels la société Cadillac Fairview envisage la réalisation d'un projet immobilier d'envergure dans les 15 à 20 prochaines années⁷.

Le côté sud du canal de Lachine est surtout caractérisé par quelques bâtiments industriels, des activités d'entreposage et un commerce de grande surface (Costco). Le secteur est aussi marqué par le passage de voies ferrées et de la présence d'importantes gares de triage du CN et des centres d'entretiens de l'AMT et de VIA Rail. Plus au sud, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (Technoparc de Montréal) ne comprend que quelques bâtiments (Cité du cinéma). Ce secteur représente l'un des derniers grands espaces à développer en bordure du fleuve Saint-Laurent. Ce lieu est toutefois grevé par le passage de l'autoroute Bonaventure ainsi que par un sol fortement contaminé et ayant une faible capacité portante.

Plus à l'ouest, le territoire de l'arrondissement est caractérisé par des secteurs d'habitations de faible densité et dont plusieurs datent du début du 20^e siècle, et même du 19^e siècle. Voisine du parc Marguerite-Bourgeois, l'industrie Owen-Illinois est la seule industrie de ce secteur.

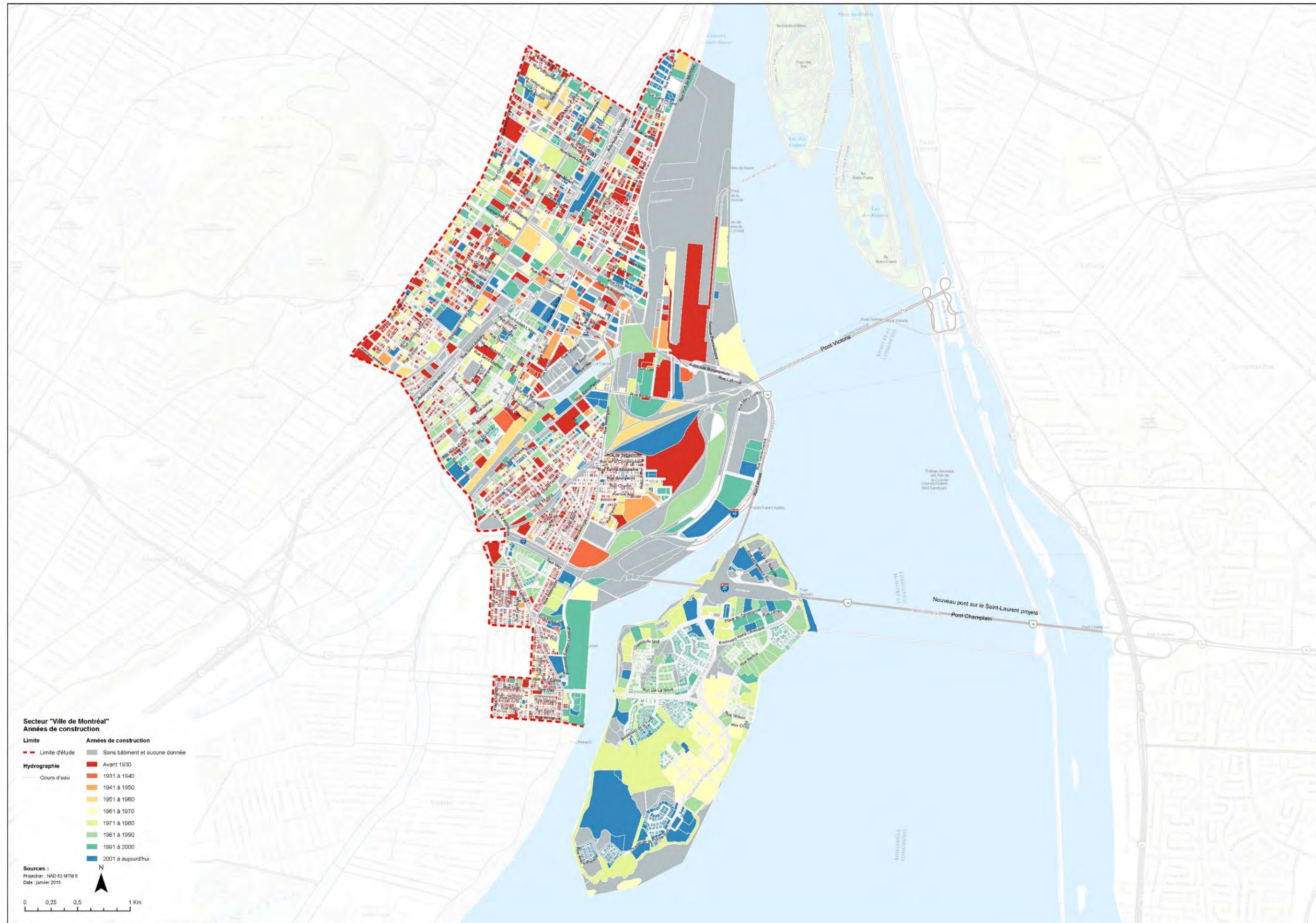
2.2.1.1.3 Arrondissement de Verdun

Le quartier de L'Île-des-Sœurs et de l'arrondissement de Verdun est majoritairement résidentiel. La portion occupée par la zone d'étude est caractérisée par de nombreux espaces à bureaux, dont le siège de Bell, quelques commerces de proximité ainsi que des immeubles à logements de moyenne et haute densité qui pour la plupart, ont été érigés au cours des cinq (5) dernières années.

Dans l'ensemble, les bâtiments présentent une facture architecturale de qualité. Le redéveloppement d'anciens bâtiments industriels en bâtiments résidentiels a débuté depuis quelques années, tout comme la planification des derniers espaces vacants ainsi, l'ensemble de ces projets devrait être réalisé d'ici une dizaine d'années.

⁷ <http://blogues.lapresse.ca/lapresseaffaires/immobilier/2014/03/21/centre-bell-cadillac-fairview-devoile-son-projet-de-9-tours/>

Figure 2-4 « Ville de Montréal » Années de constructions



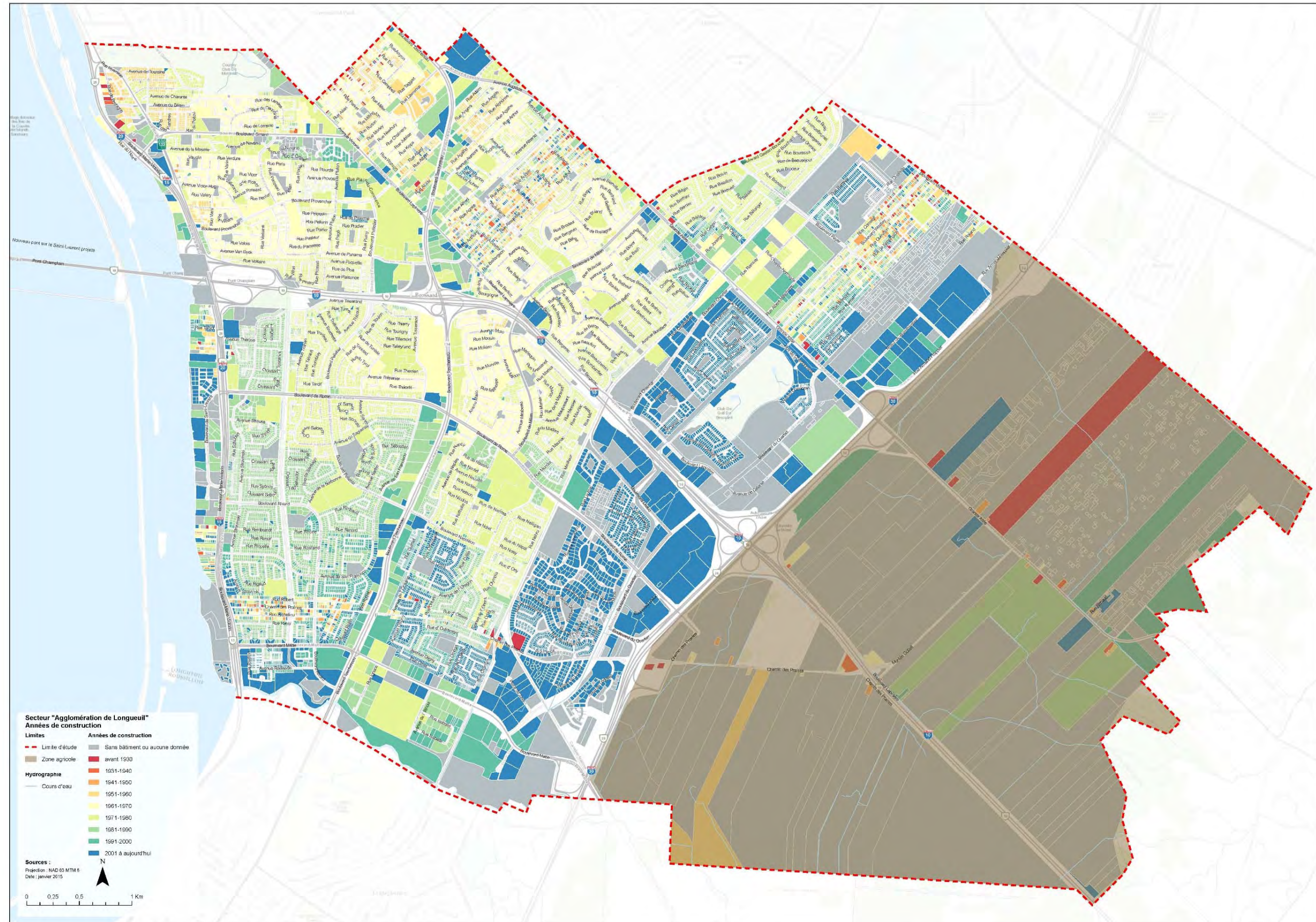
Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

La zone d'étude comprise à l'intérieur de l'arrondissement de Longueuil est somme toute assez homogène. Cette zone d'étude est caractérisée par un cadre bâti résidentiel, majoritairement unifamilial, en bon état et dont la première phase importante de construction remonte à la période 1961-1970.

Le paysage bâti du boulevard Taschereau est plus hétéroclite. Certains îlots, de plus grandes tailles, supportent des centres commerciaux (Mail Champlain) et autres commerces de grandes surfaces tout en côtoyant des commerces de plus petite taille et des bureaux. Ce paysage urbain a subi de nombreuses transformations depuis ses deux grandes périodes de construction (1971-1980 et 1981-1990) et présente des discontinuités, notamment en lien avec l'insertion de nombreux espaces de stationnement.

Le quartier Dix30, dont la première phase remonte à environ 10 ans, à l'intersection nord-ouest des autoroutes 10 et 30 propose un complexe majoritairement commercial assez homogène comprenant une grande variété de bâtisses commerciales. Ce pôle commercial attractif entre actuellement dans une phase de consolidation et de redéveloppement. Voir Figure 2-5.

Figure 2-5 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »



2.2.2 Environnement – milieu physique

Pour la section concernant le milieu physique, traitant de l'information concernant :

- Le climat;
- La qualité de l'air;
- La topographie;
- L'hydrographie, l'hydrologie et la bathymétrie;
- Les régimes de glaces;
- L'hydrodynamique et la qualité des sédiments;
- La géologie et l'hydrogéologie;
- La pédologie;
- La qualité environnementale des terrains;
- La qualité des eaux de surface.

Veillez vous référer à la section 4.2 du *Rapport d'évaluation environnementale sommaire*.

Pour la section traitant du patrimoine et de l'archéologie, se référer à la section 4.4 du *Rapport d'évaluation environnementale sommaire*.

Les différents enjeux environnementaux pouvant avoir des impacts au niveau du potentiel de développement urbain sont discutés dans la section 5 du même rapport.

2.2.3 Autoroutes et voies ferrées

Le réseau routier supérieur représente une contrainte importante pour le développement résidentiel en raison notamment du bruit et des polluants atmosphériques produit par le trafic autoroutier. L'autoroute Bonaventure traverse la zone « Ville de Montréal », dans un secteur majoritairement industriel alors que l'autoroute 15 sépare des milieux résidentiels, de commerces et industriel des arrondissements de Verdun et Le Sud-Ouest. L'autoroute 15/20 traversant l'île des Sœurs représente également une source non négligeable de bruits et de polluants.

L'autoroute Ville-Marie, dont une portion en tranchée est toujours visible, agit comme une barrière physique importante, séparant le centre-ville et le Vieux-Montréal, dans sa portion est.

En plus d'être une contrainte importante, en raison notamment du bruit, des gaz et des poussières rejetés, cette cicatrice dans le tissu urbain représente un défi pour le développement et la consolidation de ce secteur.

La zone « Ville de Montréal » est traversée par des voies ferrées destinées au transport de marchandises, desservant notamment le port de Montréal, en plus accueillir une gare de triage du CN et les ateliers d'entretien du train de banlieue de l'AMT et de VIA Rail. De plus, cette zone d'étude est également traversée par des voies destinées aux trains de passagers de l'AMT et de VIA Rail à destination de la Gare Centrale et de la Gare Lucien-L'Allier.

Au niveau de la zone « Agglomération de Longueuil », les autoroutes 10 et 30 sont les deux principaux axes de déplacements pouvant être contraignants pour du développement résidentiel puisqu'aucune nouvelle construction à des

fins résidentielles ou institutionnelles ne devrait être autorisée à l'intérieur d'un corridor variant entre 380 et 480 mètres (selon la localisation sur l'A- 10) calculés depuis le centre de l'autoroute 10, lors de l'absence de mesure de mitigation.

La zone « Agglomération de Longueuil » est traversée est-ouest par une seule voie ferrée du Canadian National (CN) destinée au transport de marchandises.

2.2.4 Environnement – milieu biologique

Pour la section concernant le milieu biologique et traitant de l'information concernant :

- La faune;
- La flore;
- Les aires protégées et territoires d'intérêts

Veillez vous référer à la section 4.3 du *Rapport d'évaluation environnementale sommaire*.

Les différents enjeux environnementaux pouvant avoir des impacts au niveau du potentiel de développement urbain sont discutés dans la section 5 du même rapport.

3. CARACTÉRISATION DES ZONES D'ÉTUDE

3.1 CARACTÉRISATION SOCIOÉCONOMIQUE

3.1.1 La population et les ménages en 2011

Les deux zones d'études rassemblaient, en 2011, 189 411 habitants. Ces deux zones possédaient alors sensiblement des populations similaires soit 91 255 habitants pour la zone d'étude « Ville de Montréal » et 98 156 habitants pour la zone « Agglomération de Longueuil ». Le territoire montréalais à l'étude, étant d'une superficie moindre que celui de la Rive-Sud, on y retrouve donc une densité 3,2 fois plus élevée soit 53,1 hab./ha contre 15,9 hab./ha.

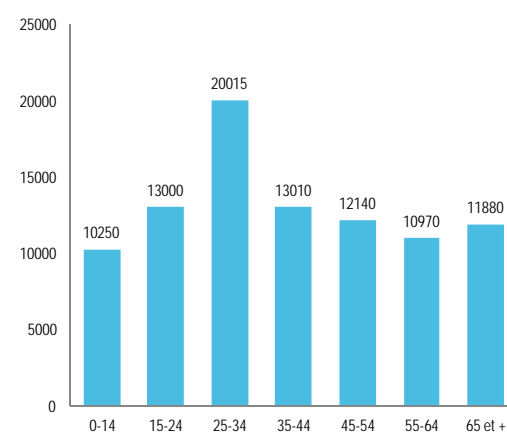
Le nombre de ménages est toutefois plus élevé dans la zone d'étude « Ville de Montréal » que dans la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (écart de ±10 000 ménages). Cet écart est attribuable à la taille des ménages sur la Rive-Sud, plus élevée que dans la zone en territoire montréalais.

3.1.1.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »

La zone d'étude présente une superficie de 17,18 km² (1 718 ha). En 2011, la zone compte une population de 91 255 personnes, soit environ 2,4 % de la population totale de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)⁸. La zone d'étude présente une densité de population de 53,1 personnes par hectare comparativement à une densité de population de 9,7 personnes par hectare pour la CMM. Au total, 48 115 ménages d'une moyenne de 1,9 personne habitent dans la zone d'étude.

Les secteurs de recensement les plus denses correspondent au centre-ville de Montréal. On remarque que 13,0 % des personnes habitant cette zone d'étude ont 65 ans et plus alors que 11,2 % de la population a entre 0 et 14 ans

Figure 3-1 Population par groupe d'âge – Zone d'étude « Ville de Montréal » (2011)



⁸ 3 709 043 personnes (Statistique Canada, 2011).

Tableau 3-1 Population et ménage par secteur de recensement – Zone d'étude « Ville de Montréal » (2011)

Secteurs de recensement	Superficie (ha)	Population	Nombre de ménages	Densité de population (pop/ha)	Densité des ménages (mén./ha)
0055.01	71	4531	2700	63,8	38,0
0055.02	135	775	435	5,7	3,2
0056.00	29	1562	770	53,9	26,6
0057.00	14	1320	615	94,3	43,9
0058.00	15	957	620	63,8	41,3
0059.00	20	1359	815	68,0	40,8
0060.00	9	1645	765	182,8	85,0
0061.00	22	607	345	27,6	15,7
0062.00	83	2019	1130	24,3	13,6
0063.00	36	397	195	11,0	5,4
0064.00	24	1968	1060	82,	44,2
0065.01	14	6762	4310	483,	307,9
0065.02	15	2580	1565	172,	104,3
0066.01	22	2778	1560	126,3	70,9
0066.02	18	1979	1235	109,9	68,6
0067.00	15	1726	810	115,1	54,0
0068.00	18	2128	700	118,2	38,9
0069.00	69	3894	2055	56,4	29,8
0070.00	62	2552	1810	41,2	29,2
0071.00	47	0	0	0,	0,0
0072.00	258	3513	1775	13,6	6,9
0073.00	33	1239	700	37,5	21,2
0074.00	40	3688	1720	92,2	43,0
0075.00	31	2746	1350	88,6	43,5
0076.00	35	2645	1390	75,6	39,7
0077.00	42	2364	1005	56,3	23,9
0078.00	39	3828	1985	98,2	50,9
0300.00	52	2706	1275	52,	24,5
0301.00	42	4963	2625	118,2	62,5
0305.00	35	3709	2010	106,	57,4
0317.02	132	6655	3270	50,4	24,8
0317.03	80	4141	2115	51,8	26,4
0317.04	161	7519	3400	46,7	21,1
Total - Zone d'étude	1718	91255	48115	53,1	28,0

Source : Recensement 2006, STATISTIQUE CANADA. s.d. CANSIM (bd_statcan_2006.dbf), compilation AMT

3.1.1.2 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

La zone d'étude « Agglomération de Longueuil » présente une superficie de 61,55 km² (6 155 ha). En 2011, elle accueille une population de 98 156 personnes, soit environ 2,6 % de la population totale de Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La zone d'étude présente une densité de population de 15,9 personnes par hectare, soit une densité plus élevée que la moyenne du territoire de la CMM (9,7 personnes par hectare). Au total, 38 715 ménages d'une moyenne de 2,5 personnes habitent dans la zone d'étude.

La faible densité de population des secteurs de recensement 0826.14, 0825.01 et 0858.05 est attribuable au fait que la grande majorité de ces secteurs se retrouvent en zone agricole.

On compte 16,6 % de personnes de 65 ans et plus et 15,6 % de jeunes ayant entre 0 et 14 ans.

Figure 3-2 Population par groupe d'âge – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (2011)

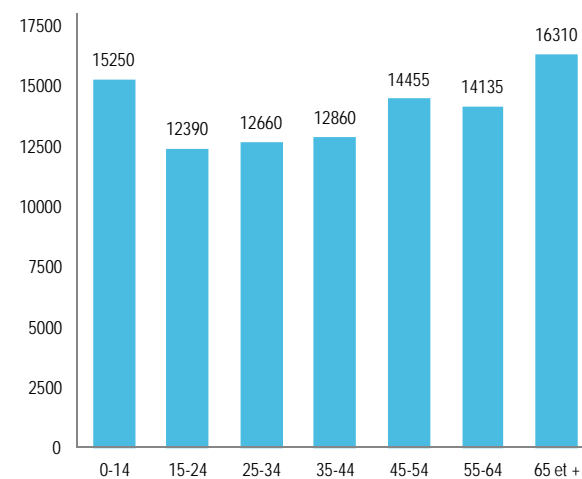
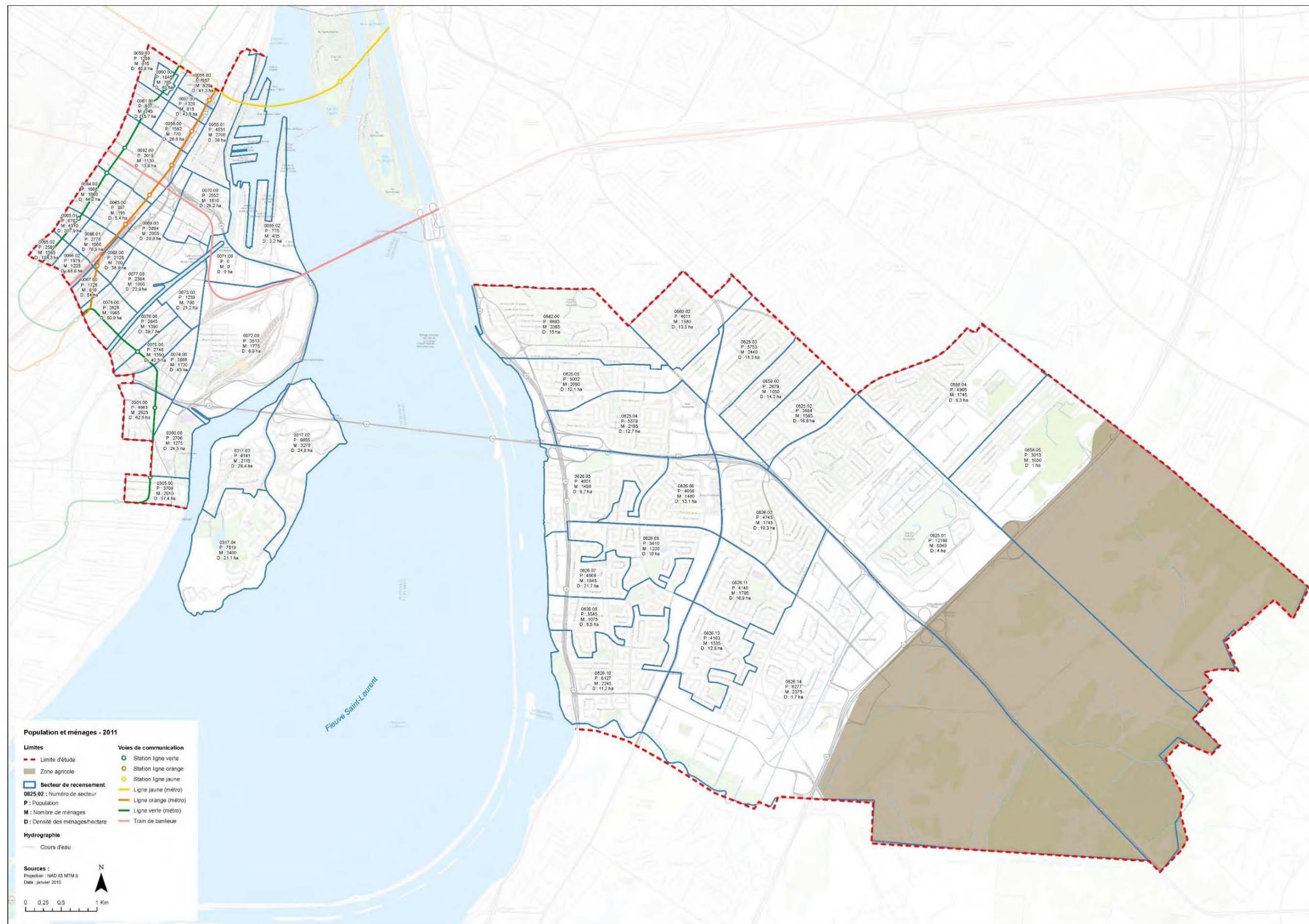


Tableau 3-2 Population et ménages par secteur de recensement – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (2011)

Secteurs de recensement	Superficie (ha)	Population	Nombre de ménages	Densité de population (pop/ha)	Densité des ménages (mén./ha)
0825.01	1272	12166	5040	9,6	4,0
0825.02	94	3884	1565	41,3	16,6
0825.03	133	5753	2440	43,3	18,3
0825.04	173	5379	2195	31,1	12,7
0825.05	173	5002	2090	28,9	12,1
0826.02	169	4743	1745	28,1	10,3
0826.05	154	4001	1490	26,0	9,7
0826.06	113	4056	1480	35,9	13,1
0826.07	85	4008	1845	47,2	21,7
0826.08	123	3410	1230	27,7	10,0
0826.09	127	3545	1075	27,9	8,5
0826.10	201	6127	2245	30,5	11,2
0826.11	106	4140	1795	39,1	16,9
0826.13	104	4103	1335	39,5	12,8
0826.14	1420	6277	2375	4,4	1,7
0858.04	278	4966	1745	17,9	6,3
0858.05	1012	3013	1030	3,0	1,0
0859.00	74	2679	1050	36,2	14,2
0860.02	119	4011	1580	33,7	13,3
0862.00	225	6893	3365	30,6	15
Total – Zone d'étude	6155	98156	38715	15,9	6,3

Source: Recensement 2006, STATISTIQUE CANADA. s.d. CANSIM (bd_statcan_2006.dbf), compilation AMT

Figure 3-3 Plan de population des ménages « Zones d'études »



L'emploi en 2011

Selon Statistique Canada, un emploi correspond à une personne occupant un emploi à temps plein ou à temps partiel. Aux fins de la présente étude, les secteurs d'activité économiques ont été regroupés sous cinq grandes catégories :

- Commerce, hôtellerie, restauration;
- Bureaux de services privés;
- Services publics;
- Transport et entreposage;
- Industries primaires et secondaires.

Les données d'emplois présentées ci-après proviennent d'une compilation spéciale faite par Statistique Canada pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et regroupent les données selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). À cet effet, la catégorie « Commerce, hôtellerie, restauration » regroupe le commerce de gros, de détail ainsi que l'hébergement et les services de restauration. La catégorie « Bureaux de services privés » regroupe les industries de l'information et culturelles, les services immobiliers, de location, de location à bail, les services professionnels, scientifiques, techniques, administratifs, de soutien, de gestion des déchets, d'assainissement, d'enseignement, de soins de santé et assistance sociale, les arts, spectacles et loisirs ainsi que les autres services sauf les administrations publiques. La catégorie « Services publics » regroupe les services et administrations publics. La catégorie « Transport et entreposage » regroupe les industries de transport et d'entreposage. Finalement, la catégorie « Industries primaires et secondaires » regroupe les industries de l'agriculture, la foresterie, la pêche, la chasse, la construction et la fabrication.

3.1.1.3 Zone d'étude « Ville de Montréal »

En 2011, la zone d'étude compte 274 390 emplois et une densité d'emploi de 159,1 emplois par hectare. La majorité des emplois se retrouvent à l'intérieur de la catégorie Bureaux de services privés (58,1 %). Le secteur de recensement 0062.00 regroupe à lui seul près de 40 % des emplois de la zone d'étude avec une densité d'emplois de 1 330,4 emplois par hectare. Ce secteur correspond au quadrilatère compris entre la rue Sherbrooke, la rue Saint-Antoine, la rue de Bleury et la rue Peel où l'on retrouve notamment les immeubles de bureaux Place Ville-Marie, 1000 de la Gauchetière, Place Montréal Trust et 1981 McGill College.

Tableau 3-3 Emploi total par lieu de travail – Zone d'étude « Ville de Montréal » (2011)

SECTEURS	Superficie (ha)	Emplois (total)	Densité d'emplois	Types d'emploi				
				Commerce, hôtellerie, restauration	Bureaux de services privés	Services publics	Transport et entreposage	Industries primaires et secondaires
0055.01	71	30470	429,2	4335	14795	7225	1470	2630
0055.02	135	2090	15,5	210	440	90	1035	290
0056.00	29	21465	740,2	2295	7050	8135	120	3860
0057.00	14	1320	94,3	220	1005	20	0	20
0058.00	15	4490	299,3	585	3675	135	0	70
0059.00	20	3985	199,3	955	2600	105	0	280
0060.00	9	160	17,8	0	100	0	0	0
0061.00	22	4010	182,3	485	2390	805	0	305
0062.00	83	110420	1330,4	13270	69675	6310	5985	15185
0063.00	36	21745	604,0	4095	15840	385	360	1065
0064.00	24	14080	586,7	3630	9430	110	90	785
0065.01	14	2735	195,4	945	1575	60	0	140
0065.02	15	3390	226,0	1170	1740	30	80	370
0066.01	22	4115	187,0	495	2325	870	0	410
0066.02	18	2930	162,8	150	2710	20	0	30
0067.00	15	150	10,0	0	80	0	0	25
0068.00	18	255	14,2	0	205	0	0	0
0069.00	69	10295	149,2	935	5455	1975	165	1770
0070.00	62	12575	202,8	1030	6875	2425	500	1715
0071.00	47	515	11,0	20	45	0	330	95
0072.00	258	1965	7,6	285	520	0	595	540
0073.00	33	3740	113,3	440	1995	15	175	1075
0074.00	40	325	8,1	75	185	0	0	40
0075.00	31	610	19,7	125	360	15	35	25
0076.00	35	825	23,6	265	290	40	0	185
0077.00	42	1330	31,7	130	770	0	0	390
0078.00	39	1450	37,2	470	770	85	0	115
0300.00	52	2675	51,4	330	2250	0	0	50
0301.00	42	465	11,1	55	275	25	0	40
0305.00	35	1095	31,3	315	620	90	30	0
0317.02	132	6655	50,4	920	2065	10	15	3635
0317.03	82	815	9,9	130	520	0	20	140
0317.04	166	1245	7,5	35	815	25	0	310
Total - Zone d'étude	1725	274390	159,1	38400	159445	29005	11005	35590
		100%		14,0%	58,1%	10,6%	4,0%	13,0%

Source: Recensement 2006, STATISTIQUE CANADA. s.d. CANSIM (bd_statcan_2006.dbf), compilation AMT

3.1.1.4 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

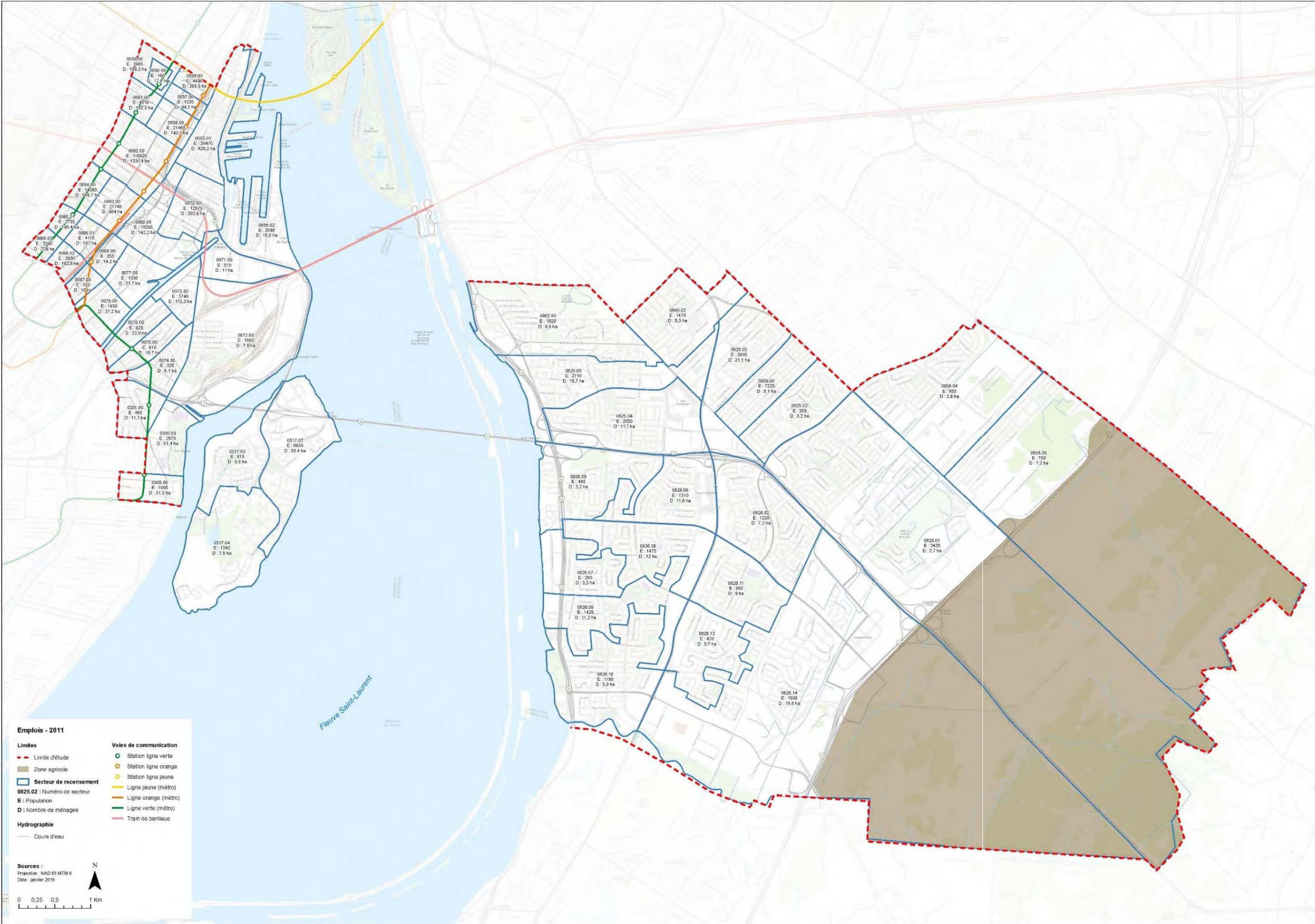
En 2011, la zone d'étude compte 34 265 emplois et une densité d'emploi de 6,3 emplois par hectare. Près de la totalité des emplois se retrouvent à l'intérieur des catégories bureaux de services privés (39,9 %) et commerce, hôtellerie, restauration (39,2 %). Les secteurs de recensement 0826.14, 0825.01, 0825.03, 0825.04 et 0825.05 regroupent plus de la moitié des emplois de la zone d'étude (53,1 %). La densité d'emplois de ces derniers varie entre 11,7 et 21,1 emplois par hectare. La faible densité d'emplois des secteurs 0825.01 et 0826.14, malgré un nombre élevé d'emplois, est attribuable au découpage de ces secteurs de recensement, dont une importante superficie se trouve à l'intérieur de la zone agricole permanente.

Tableau 3-4 Emploi total par lieu de travail – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil » (2011)

SECTEURS	Superficie (ha)	Emplois (total)	Densité d'emplois	Types d'emploi				
				Commerce, hôtellerie, restauration	Bureaux de services privés	Services publics	Transport et entreposage	Industries primaires et secondaires
0825.01	1272	3435	2,7	595	1830	440	90	465
0825.02	94	305	3,2	85	110	0	50	0
0825.03	133	2805	21,1	1070	1565	20	30	95
0825.04	173	2020	11,7	920	795	0	15	250
0825.05	173	2710	15,7	1205	975	265	145	120
0826.02	169	1220	7,2	420	665	0	0	85
0826.05	154	495	3,2	95	320	0	20	35
0826.06	113	1310	11,6	605	650	0	0	30
0826.07	85	280	3,3	20	145	0	0	30
0826.08	123	1475	12,0	375	725	205	0	165
0826.09	127	1425	11,2	615	765	0	15	0
0826.10	201	1195	5,9	790	240	0	55	55
0826.11	106	955	9,0	200	650	30	0	15
0859.00	74	420	5,7	35	240	50	25	0
0860.02	119	1995	16,8	1180	740	0	0	30
0862.00	225	855	3,8	140	620	0	0	45
0826.13	104	750	7,2	480	180	0	0	0
0826.14	1423	7225	5,1	3815	1765	40	165	1430
0858.04	278	1470	5,3	265	460	60	100	575
0858.05	278	1920	6,9	510	245	20	230	885
Total - Zone d'étude	5424	34265	6,3	13420	13685	1130	940	4310
		100%		39,2%	39,9%	3,3%	2,7%	12,6%

Source: Recensement 2006, STATISTIQUE CANADA. s.d. CANSIM (bd_statcan_2006.dbf), compilation AMT

Figure 3-4 Plan d'emplois « Zones d'études »



3.2 LES DÉPLACEMENTS : ORIGINES ET DESTINATIONS

Le Tableau 3-5 et le Tableau 3-6 présentent les données concernant sur les déplacements provenant de l'enquête origines et destinations de 2008 dans les zones d'étude.

3.2.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »

On y observe qu'une majorité de déplacements quotidiens (24 h) partant de la zone d'étude « Centre-ville/Ville-Marie » s'effectuent en automobile (43 %) et en transport en commun (28 %), et ce, principalement pour des motifs de travail (31 %). Il est à noter qu'une part significative des déplacements (22 %) s'effectue par un mode de transport actif. Par ailleurs, une grande majorité des déplacements partant de la zone d'étude ont pour destinations les secteurs de Montréal – Centre-Ville (38 %) et Montréal – Centre (32 %).

En sens inverse, les déplacements ayant la zone d'étude « Ville de Montréal » pour destination s'effectuent majoritairement par le transport collectif (44 %), mais aussi en automobile (34 %) et pour se rendre principalement au travail (61 %). Les déplacements ont principalement comme destination le secteur de Montréal – Centre (35 %).

Tableau 3-5 Origines et destinations – Zone d'étude « ville de Montréal »

Déplacements à l'origine de la zone d'étude - Retours à domicile exclus		PPAM		24H	
Volume		37 296		141 763	
Mode	TC Pur	11 856	32%	40 309	28%
	Auto	17 751	48%	61 697	43%
	Bimode	201	1%	4 360	3%
	Actif	5 872	16%	31 826	22%
	Autre	1 617	4%	4 071	3%
Motif	Travail	22 320	31%	44 314	31%
	Étude/école	9 281	12%	17 029	12%
	Loisir	863	18%	25 468	18%
	Magasinage	500	15%	21 165	15%
	Autre	4 331	24%	33 787	24%
Destinations	Montréal Centre-ville	14 131	40%	55 664	38%
	Montréal Centre	11 904	31%	43 619	32%
	Montréal Est	1 073	3%	4 477	3%
	Montréal Ouest	6 899	16%	23 001	19%
	Longueuil (Agglomération)	1 247	4%	5 267	3%
	Laval	469	2%	3 082	1%
	Couronne Nord	463	2%	2 200	1%
	Couronne Sud	723	2%	3 125	2%
Déplacements à destination de la zone d'étude - Retours à domicile exclus		PPAM		24H	
Volume		228 853		433 136	
Mode	TC Pur	111 280	49%	192 091	44%
	Auto	69 231	30%	145 405	34%
	Bimode	32 930	14%	42 404	10%
	Actif	12 668	6%	46 578	11%
	Autre	2 745	1%	6 658	2%
Motif	Travail	188 788	82%	263 559	61%
	Étude/école	27 168	12%	56 474	13%
	Loisir	1 717	1%	45 599	11%
	Magasinage	1 030	0%	29 657	7%
	Autre	10 150	4%	37 847	9%
Origines	Montréal Centre-ville	11 236	5%	53 546	12%
	Montréal Centre	73 151	32%	152 557	35%
	Montréal Est	19 758	9%	32 125	7%
	Montréal Ouest	38 550	17%	67 904	16%
	Longueuil (Agglomération)	30 537	13%	44 344	10%
	Laval	17 257	8%	25 177	6%
	Couronne Nord	14 352	6%	22 875	5%
	Couronne Sud	23 897	10%	34 336	8%

Source: Enquête Origine-Destination 2008 version 08.2a, traitement AMT
Des nombres de moins de 600 pourraient ne pas être significatifs statistiquement

3.2.2 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

En provenant de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil », on observe une part plus significative de déplacements quotidiens effectués en automobile (70 %) et une part plus faible de déplacements effectués en transport en commun (16 %) que dans la zone d'étude « Ville de Montréal ». Le travail est le principal motif justifiant les déplacements (36 %) suivis par les motifs autre (20 %) et scolaire (19 %). La grande majorité des déplacements partant de la zone d'étude ont pour destination l'Agglomération de Longueuil (64 %).

En sens inverse, les déplacements ayant la zone d'étude pour destination s'effectuent aussi en automobile (84 %) pour se rendre principalement au travail (29 %), mais aussi pour le magasinage (24 %) et pour autres motifs (23 %). Les déplacements ont aussi principalement comme destination l'Agglomération de Longueuil (74 %).

Tableau 3-6 Origines et destinations – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Déplacements à l'origine de la zone d'étude - Retours à domicile exclus		PPAM		24H	
Volume		42 673		92 319	
Mode	TC Pur	10 620	25%	15 150	16%
	Auto	23 729	56%	64 949	70%
	Bimode	1 167	3%	1 525	2%
	Actif	2 515	6%	5 372	6%
	Autre	4 643	11%	5 322	6%
Motif	Travail	22 531	53%	33 052	36%
	Étude/école	13 488	32%	17 611	19%
	Loisir	415	1%	10 554	11%
	Magasinage	441	1%	12 541	14%
	Autre	5 798	14%	18 561	20%
Destinations	Montréal Centre-ville	8 937	21%	13 345	15%
	Montréal Centre	4 937	12%	8 216	9%
	Montréal Est	520	1%	1 333	1%
	Montréal Ouest	2 195	5%	3 956	4%
	Longueuil (Agglomération)	23 134	55%	58 203	64%
	Laval	218	1%	598	1%
	Couronne Nord	243	1%	417	0%
	Couronne Sud	2 097	5%	5 226	6%
Déplacements à destination de la zone d'étude - Retours à domicile exclus		PPAM		24H	
Volume		27 820		77 814	
Mode	TC Pur	1 654	6%	3 321	4%
	Auto	20 440	73%	65 208	84%
	Bimode	0	0%	434	1%
	Actif	2 771	10%	5 600	7%
	Autre	2 955	11%	3 250	4%
Motif	Travail	13 760	49%	22 454	29%
	Étude/école	7 961	29%	9 037	12%
	Loisir	595	2%	9 518	12%
	Magasinage	594	2%	18 787	24%
	Autre	4 911	18%	18 019	23%
Origines	Montréal Centre-ville	198	1%	1 373	2%
	Montréal Centre	907	3%	2 949	4%
	Montréal Est	588	2%	1 103	1%
	Montréal Ouest	401	1%	1 430	2%
	Longueuil (Agglomération)	20 425	73%	57 462	74%
	Laval	100	0%	354	0%
	Couronne Nord	53	0%	578	1%
	Couronne Sud	5 149	19%	12 480	16%

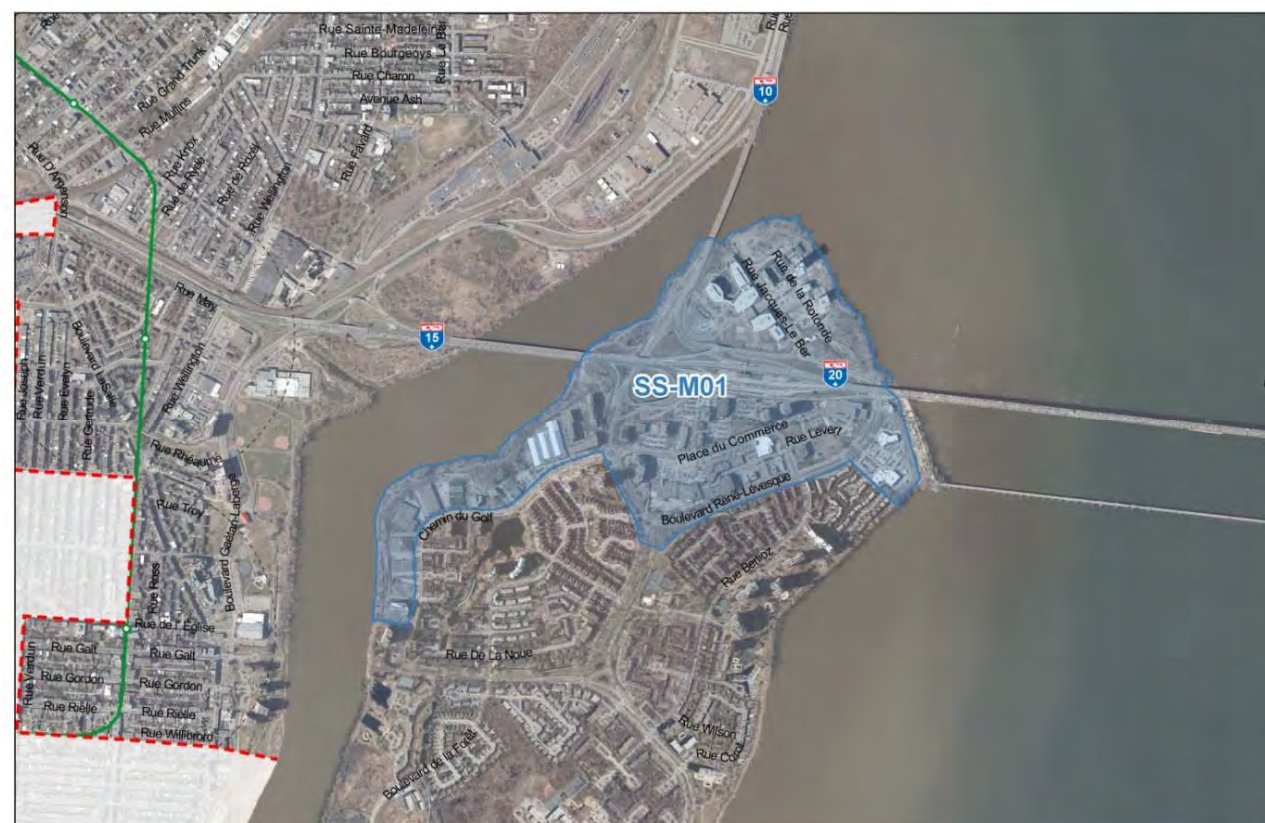
Source: Enquête Origine-Destination 2008 version 08.2a, traitement AMT
 Des nombres de moins de 600 pourraient ne pas être significatifs statistiquement

3.3 Caractérisation des sites stratégiques

Les sites stratégiques sont présentés ci-après à l'aide de fiches descriptives. Au total, dix-huit (18) fiches ont donc été réalisées. On y retrouve une description et une analyse du site et de ses environs. On retrouve en annexe une brève analyse du cadre réglementaire en vigueur présentant les affectations et les densités prescrites au Plan d'urbanisme. L'analyse du cadre réglementaire permet d'identifier les secteurs pour lesquels des modifications au Plan d'urbanisme pourraient être nécessaires. Certains sites stratégiques sont également touchés en partie ou en totalité par un Programme particulier d'urbanisme (PPU).

Notons que les outils d'urbanisme sont ceux actuellement en vigueur sur le territoire. Toutefois, certaines municipalités sont à réviser leur plan d'urbanisme alors que les agglomérations de Longueuil et Montréal ont déjà entrepris la révision de leur schéma d'aménagement respectif, ce qui pourrait modifier le cadre réglementaire des sites stratégiques.

3.3.1 Site stratégique SS-M01



Source : Orthophoto avril 2013

Tableau 3-7 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M01

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACENT DE PLANCHER BRUT (M²)			
École primaire	0			11 477	En cours
Evo 3 (Bloc E nord)	265				0-5 ans
Evo 4 (Bloc E Sud)	265				0-5 ans
Quartier Pointe-Nord (Bloc G)	170				5-10 ans
Quartier Pointe-Nord (B et H)	450				10 ans et plus
Hôtel	0	20 000			0-5 ans
18 Place du Commerce	0				10 ans et plus
Evo 2 - Maison de ville	7				0-5 ans
Groupe Canvar (Phases II à VII)	870				0-5 ans
Total SS-M01	2 027	20 000	0	11 477	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.1.1 Description du site

Localisation

- Sur L'Île-des-Sœurs aux abords du pont Champlain dans l'arrondissement Verdun à Montréal;
- Bordé au sud par le Boulevard René-Lévesque;
- Incluant les terrains sur la côte ouest de l'Île des Sœurs le long du Chemin du Golf.

Principales composantes du site

- Plusieurs édifices à bureaux en bordure de l'autoroute 10;
- Anciens entrepôts et industries en transformation vers la fonction résidentielle en bordure du chemin du Golf;
- Deux petits centres commerciaux Le Village et Le Campanile;
- Quelques commerces de proximité et restaurants sont intégrés aux immeubles résidentiels du projet immobilier Pointe-Nord;
- Campus Bell;
- Projet résidentiel Evo 1 (Pointe-Nord);
- Bretelle d'accès à l'autoroute Bonaventure.

Principales composantes à proximité du site

- Quartiers résidentiels;
- Golf de L'Île-des-Sœurs;
- Boisé de l'île des Sœurs;
- Réseau de parcs.

Tableau 3-8 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M01

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	23 127	2,5 %
Commercial	153 215	16,4 %
Bureau	164 667	17,6 %
Industriel	48 073	5,1 %
Institutionnel	39 279	4,2 %
Stationnement	10 109	1,1 %
Terrain Vacant	192 813	20,6 %
Superficie nette* Totale	631 283	67,5 %
Parc et espace vert	1 779	0,2 %
Rue et utilité publique	303 970	32,4 %
Superficie Totale	937 032	100,0 %

*Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.1.2 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,54;
- Cadre bâti de faible densité (1 à 2 étages) en bordure du Chemin du Golf;
- Cadre bâti de plus forte densité (2 à 13 étages) en bordure de l'autoroute 10;
- Obligation de stationnement intérieur pour les projets résidentiels;
- Présence marquée de stationnements extérieurs de grande superficie, en cour avant, pour des immeubles à bureaux et Place du commerce;
- Différentes lignes d'autobus desservent le site, par exemple :
 - La 12 sur le Chemin du Golf et de l'Île-des-Sœurs;
 - La 21 qui relie le Campus Bell au métro LaSalle;
 - La 168 entre le terminus de la Pointe-Sud et les métros McGill et Victoria;
 - La 178 entre le campus Bell et René-Lévesque;

- La 100 (RTL) en provenance de Brossard.
- L'île est parcourue par un très bon réseau de pistes cyclables. Ce réseau est relié à l'île de Montréal par une piste sur le pont de l'Île des Sœurs et à la Rive-Sud (lors de la période estivale) via l'estacade du pont Champlain.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis de faible, moyenne et forte densité, de différentes typologies.

Tableau 3-9 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M01

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
631 283	342 067	0,54

* Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.2 Site stratégique SS-M02



Source : Orthophoto avril 2013

Tableau 3-10 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M02

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACENT DE PLANCHER BRUT (M²)			
Bell Mobilité		ND			0-5 ans
Total SS-M02	0	ND	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.3 Description du site

Localisation

- Entre le fleuve Saint-Laurent et les terrains du CN dans l'arrondissement du Sud-Ouest à Montréal;
- Secteur nommé Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Principales composantes du site

- Cité du cinéma;
- Quelques immeubles à bureaux;
- Autoroute Bonaventure;
- Industrie Owen-Illinois.

Principales composantes à proximité du site

- Fleuve Saint-Laurent;
- Cour de triage du CN;
- Port de Montréal;
- Île-des-Sœurs;
- Parc Marguerite Bourgeois.

Tableau 3-11 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M02

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	0	0.0 %
Commercial	71 203	14.1 %
Bureau	20 341	4.0 %
Industriel	100 868	20.0 %
Institutionnel	0	0.0 %
Stationnement	0	0.0 %
Terrain Vacant	230 312	45.7 %
Superficie nette* Totale	422 724	83.9 %
Parc et espace vert	0	0.0 %
Rue et utilité publique	81 298	16.1 %
Superficie Totale	504 022	100.0 %

*Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.3.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,18;
- Usage industriel, de bureaux et studio de cinéma;
- Cadre bâti de faible densité (2 à 4 étages) en bordure de la rue Carrie-Derick;
- Nombreux espaces vacants;
- Nombreux stationnements extérieurs en cour latérale et arrière et de grandes superficies;
- Aucune ligne d'autobus desservant le site;
- Aucune piste cyclable desservant le site;
- Sol fortement contaminé;
- Faible capacité portante.

Les environs du site

- Cour de triage du CN;
- Secteurs résidentiels établis au nord et à l'ouest du site;
- Fleuve Saint-Laurent;
- Parc Marguerite-Bourgeois;
- Maison Gabriel (immeuble patrimonial protégé).

Tableau 3-12 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M02

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
422 724	75 652	0,18

* Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.4 Site stratégique SS-M03



Source : Orthophoto avril 2013

Tableau 3-13 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M03

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
Samcon Site des ateliers du CN	56				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	72				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	112				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	64				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	32				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	96				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	64				0-5 ans
Samcon Site des ateliers du CN	64				0-5 ans
309 Bourgeois 309	48				0-5 ans
Atelier CN	(854)	7 150			5-10 ans
Total SS-M02	602*	7 150	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

*excluant les 854 logements pour le site Atelier CN

3.3.5 Description du site

Localisation

- Situé entre le Parc d'entreprises de Saint-Charles et le quartier Pointe-Saint-Charles.

Principales composantes du site

- Cour de triage du CN;
- Anciens ateliers du CN de Pointe-Saint-Charles;
- Centre d'entretien de l'AMT;
- YMCA de Pointe-Saint-Charles.

Principales composantes à proximité du site

- Centre de maintenance de VIA Rail;
- École primaire Jeanne-LeBer;
- Accès au pont Victoria;
- Parcs Marguerite Bourgeois et LeBer;
- Parc LeBer;
- Station de Métro Charlevoix.

Tableau 3-14 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M03

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	33 661	5.0 %
Commercial	804	0.1 %
Bureau	0	0.0 %
Industriel	0	0.0 %
Institutionnel	5 763	0.9 %
Stationnement	0	0.0 %
Terrain Vacant	2 448	0.4 %
Superficie nette* Totale	42 676	6.3 %
Parc et espace vert	0	0.0 %
Rue et utilité publique	634 267	16.1 %
Superficie Totale	676 943	100.0 %

*Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.5.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,89;
- Usage industriel au nord et résidentiel au sud;
- Cadre bâti de moyenne densité (2 à 4 étages);
- Principales lignes d'autobus desservant le site : 57 et 71 sur les rues Wellington, Centre et Charlevoix;
- Aucune piste cyclable desservant le site.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis à l'ouest du site;
- Cadre bâti de moyenne densité (1 à 3 étages);
- Présence de quelques commerces en bordure de la rue Wellington.

Tableau 3-15 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M03

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
42 676	37 862	0,89

* Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.6 Site stratégique SS-M04



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-16 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M04

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACENT DE PLANCHER BRUT (M²)			
Pointe-du-Moulin - Silo n° 5	0	ND			5-10 ans
Total SS-M04			0	11 477	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.7 Description du site

Localisation

- Secteur désigné comme la Cité du Havre;
- Aux abords de l'autoroute Bonaventure chevauchant les arrondissements Sud-Ouest et Ville-Marie à Montréal;
- Aux abords des bassins Peel et Alexandra.

Principales composantes du site

- Habitat 67;
- Jardins des écluses;
- Bassin Peel;
- Silo No 5;
- Bassin Bickerdike;
- Complexe multifonctionnel Loto-Québec;
- Magasin à grande surface Costco;
- Accès au pont Victoria;
- Bâtiments industriels;
- Poste électrique Viger.

Principales composantes à proximité du site

- Cité du multimédia;
- Cité du cinéma;
- Casino de Montréal;
- Parc Jean-Drapeau.

3.3.7.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,40;
- Secteur industriel;
- Nombreuses propriétés appartenant à la Société immobilière du Canada (SIC);
- Cadre bâti de faible densité (2 à 4 étages);
- Présence de silos et de bâtiments industriels de plus grande hauteur au nord de l'autoroute Bonaventure;
- Présence de terrains vacants;
- Chemin de fer traversant le site;
- Nombreux espaces de stationnement et d'entreposage;
- Principales lignes d'autobus desservant le site : 74 entre Bridge et la station Bonaventure, 168 entre le terminus de la Pointe-Sud et les métros McGill et Victoria et la 178 entre le campus Bell et René-Lévesque;
- Pistes cyclables le long de l'avenue Pierre-Dupuy, de la rue de la Commune Ouest, du chemin des Moulins ainsi qu'en bordure du bassin Peel.

Les environs du site

- Accès au Parc Jean-Drapeau via le pont de la Concorde;
- Accès au pont Victoria.

Tableau 3-17 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M04

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	17 638	1,8 %
Commercial	86 818	8,8 %
Bureau	85 061	8,6 %
Industriel	134 765	13,6 %
Institutionnel	59 610	6,0 %
Stationnement	11 118	1,1 %
Terrain Vacant	111 997	11,3 %
Superficie nette* Totale	507 007	51,3 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	481 164	48,7 %
Superficie Totale	988 171	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

Tableau 3-18 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M04

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
507 007	204 924	0,40

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.8 Site stratégique SS-M05



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-19 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M05

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			

Les Lofts des arts - phase 2	200				0-5 ans
Ultramar	0	400			5-10 ans
Total SS-M05	200	400	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.9 Description du site

Localisation

- Au sud du canal de Lachine, bordé à l'est par la voie ferrée et à l'ouest par la rue de la Sucrierie dans le quartier Pointe-Saint-Charles de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

Principales composantes du site

- Industries diverses;
- Square Saint-Patrick;
- Parc Joe Beef;
- Quelques projets résidentiels récents;
- Lofts Redpath;
- Compagnie de transport Ray-Mont Logistics;
- Canal de Lachine.

Principales composantes à proximité du site

- Le Nordelec;
- Centre d'hébergement Louis-Riel;
- Écluses Saint-Gabriel.

Tableau 3-20 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M05

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	34 753	12,7 %
Commercial	19 955	7,3 %
Bureau	0	0,0 %
Industriel	66 193	24,2 %
Institutionnel	8 124	3,0 %
Stationnement	0	0,0 %
Terrain Vacant	6 205	2,3 %
Superficie nette* Totale	135 230	49,5 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	137 955	50,5 %
Superficie Totale	273 185	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.9.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,96;
- Secteur principalement industriel;
- Secteur résidentiel établi au sud du site;
- Cadre bâti de moyenne densité (2 à 9 étages);
- Nombreux espaces de stationnements extérieurs;
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
- 57 et 71 sur les rues Wellington Centre et Charlevoix;
- 61 sur la rue Wellington;
- 107 sur Wellington et Peel.
- Pistes cyclables le long du canal de Lachine et des rues de Montmorency, Grand-Trunk et dans la partie sud de la rue Wellington.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Secteur industriel à vocation ferroviaire établi;
- Cadre bâti résidentiel de moyenne densité (2 à 3 étages).

Tableau 3-21 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M05

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
135 230	130 100	0,96

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.10 Site stratégique SS-M06



Source : Orthophoto 2013

Le tableau « Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M06 » se trouve à la page suivante.

Tableau 3-22 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M06

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL NOMBRE DE LOGEMENTS	COMM. & BUR. SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
1705 William 1705	110	381			0-5 ans
Studio Magenta	0	2 185			0-5 ans
Îlot Garda	799	22 633			5-10 ans
Arsenal (phase 2)		2 178			5-10 ans
Projet de la Montagne/William (Aldo)	470	223			0-5 ans
Projet résidentiel (Mètre carré)	85				0-5 ans
Projet le Portage (Samcon)	122	250			0-5 ans
Le se7t phase 1	98				0-5 ans
Le Se7t – phases 2-3	209				0-5 ans
Gallery sur le canal	472	1 550			0-5 ans
Devimco îlot 8	240	1 000			5-10 ans
Îlot Thermetco	133				5-10 ans
Projet commercial rue William		9 656			0-5 ans
INGO - (Phase II)	0	9 000			0-5 ans
Projet Mixte	799	22 633			0-5 ans

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL NOMBRE DE LOGEMENTS	COMM. & BUR. SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
Devimco inc.	135				0-5 ans
Devimco îlot 8	240	1 000			0-5 ans
Devimco - Îlot Sainte-Anne (Phase II et +)	573	500			0-5 ans
Devimco îlot 9 (phase 1)	258	2 650			0-5 ans
Devimco îlot 9 (phase 2)	292	2 000			5-10 ans
Devimco îlot 2A (phase 1)	135	12 772			0-5 ans
Devimco îlot 11	152	21 500			5-10 ans
Lowney (Phases VIII à XI)	428	516			0-5 ans
Lowney sur Ville (phase 2 et +)	321	764			0-5 ans
Le Canal (Phases I-2)	174	300			0-5 ans
Le Canal (phases 3-4)	239	200			0-5 ans
Thermis square	122	260			0-5 ans
160 Murray 160	87	0			0-5 ans
Le William	161	490			0-5 ans
Les Bassins du Havre (Phases III et +)	1 301	10 000			0-5 ans
Projet mixte (galerie d'art)	120	1 000			0-5 ans
Logements Le Portage	22				0-5 ans
Yoo	91	300			0-5 ans
Bâtir son Quartier (Le Sept)	46				0-5 ans
Bâtir son Quartier (Le Canal)	81				5-10 ans
Bâtir son Quartier (Aldo)	83				0-5 ans
Bâtir son Quartier (Devimco)	203				0-5 ans
Bâtir son Quartier (Lowney)	50				0-5 ans
Bâtir son Quartier (LBNH)	400				0-5 ans
Total SS-M06	9 251	125 941	0		

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.10.1 Description du site

Localisation

- Quartier Griffintown dans l'arrondissement Le Sud-Ouest;
- Entre la rue Georges-Vanier, la rue Notre-Dame Ouest, l'autoroute Bonaventure et le canal de Lachine.

Principales composantes du site

- Nombreux projets résidentiels récents et en cours;
- Lieux historiques nationaux du Canada du canal de Lachine et du bassin Peel;
- École de technologie supérieure (ÉTS);
- Nombreux commerces de proximité et restaurants sur la rue Notre-Dame Ouest;
- Industrie Horizon Milling (Robin Hood);
- Climatisation et chauffage urbains de Montréal (CCUM);
- Pont-bâtiment du CN;
- Accès à l'autoroute Bonaventure;

- Quelques bâtiments industriels.

Principales composantes à proximité du site

- Centre-ville de Montréal;
- Accès au tunnel Ville-Marie;
- Écluses Saint-Gabriel;
- Gare Centrale;
- Gare Lucien-L'Allier;
- Stations de métro Lucien-L'Allier, Bonaventure et Square-Victoria-OACI.

Tableau 3-23 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M06

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	60 600	7,6 %
Commercial	120 345	15,1 %
Bureau	13 667	1,7 %
Industriel	119 930	15,0 %
Institutionnel	46 078	5,8 %
Stationnement	24 471	3,1 %
Terrain Vacant	145 735	18,3 %
Superficie nette* Totale	530 826	66,5 %
Parc et espace vert	7 848	1,0 %
Rue et utilité publique	259 849	32,5 %
Superficie Totale	798 523	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

- 107 sur Wellington et Peel.
- Piste cyclable le long du canal de Lachine.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis au nord de la rue Notre-Dame Ouest;
- Cadre bâti résidentiel de moyenne et forte densité (2 à 20 étages);
- Secteur d'emplois et de commerces importants du Centre-ville de Montréal.

Tableau 3-24 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M06

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
530 826	646 745	1,22

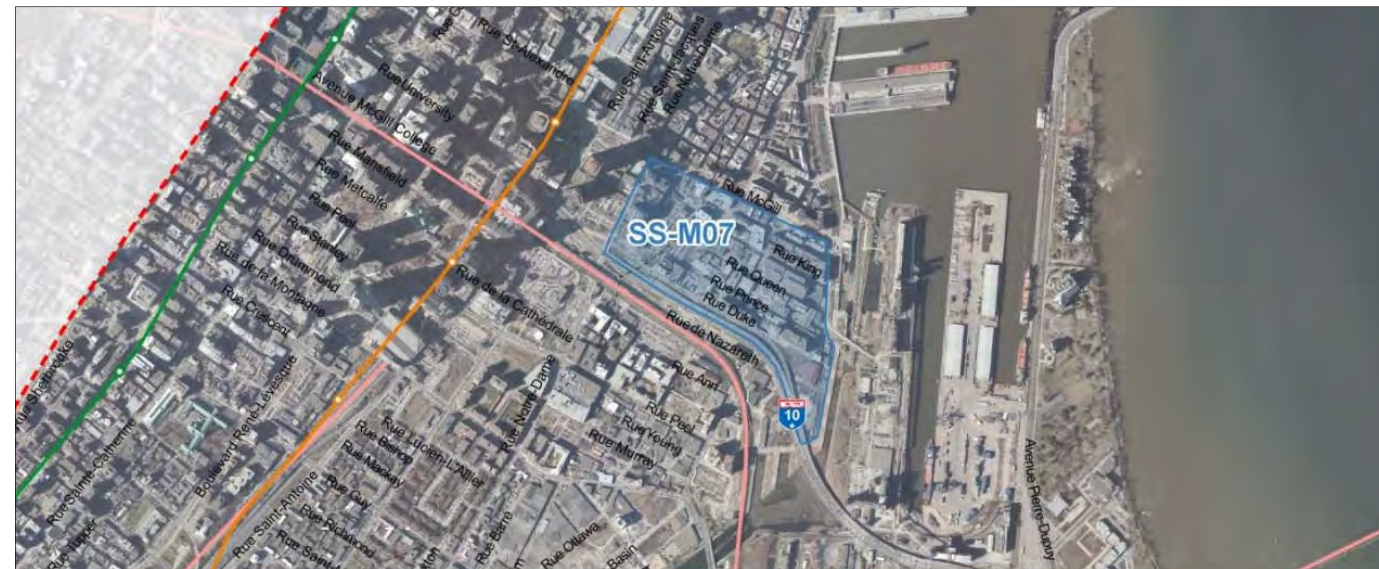
*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.11 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 1,22;
- Ancien secteur industriel en pleine transformation résidentielle;
- Intensification des activités institutionnelles de l'École de technologie supérieure;
- Usages mixtes sur la rue Notre-Dame Ouest;
- Densification en cours;
- Présence de bâtiments industriels et de nombreux espaces de stationnements voués à la requalification;
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
 - 36 sur une partie de la rue Notre-Dame Ouest;
 - 61 sur la rue Wellington;
 - 74 sur la rue de Nazareth;

3.3.12 Site stratégique SS-M07



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-25 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M07

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL NOMBRE DE LOGEMENTS	COMMERCIAL ET DE BUREAU SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
Le Saint-M (phase 1 et 2)	258	1 067			0-5 ans
Le Sax 648-650 rue Wellington	167				0-5 ans
21e arrondissement	941				0-5 ans
Îlot Saint-Maurice	Inconnu				5-10 ans
Place de la cité internationale (phase 2)	0	inconnue			0-5 ans
Place University Saint-Jacques (phase 1 – tour Victoire)	56	Inconnue			0-5 ans
Place University Saint-Jacques (phases 2 – tour Notre-Dame)	180	Inconnue			5-10 ans
Place University Saint-Jacques (phase 3 – tour Saint-Jacques)	155	Inconnue			5-10 ans
Place University Saint-Jacques (phases 4 – tour University Nord)	0	Inconnue			5-10 ans
Place University Saint-Jacques (phase 1 – tour Université)	0	Inconnue			5-10 ans
Total MA-7	1701	3000*	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

* Estimation Lemay+ DAA, 2014

3.3.13 Description du site

Localisation

- Entre l'autoroute Bonaventure, la rue Notre-Dame Ouest, la rue McGill et la rue de la Commune Ouest dans l'arrondissement Ville-Marie à Montréal;
- Secteur nommé Cité Multimédia.

Principales composantes du site

- Cité Multimédia;
- Nombreux bureaux et commerces (surtout restauration);
- Nombreux projets résidentiels récents;
- Magasin à grande surface Bureau en gros;
- Poste électrique Adélar-Godbout.

Principales composantes à proximité du site

- Centre-ville de Montréal;
- Arrondissement historique du Vieux-Montréal;
- Vieux-Port de Montréal;
- Fleuve Saint-Laurent;
- Quartier international (centre de commerce mondial, Palais des congrès, Tour de la bourse).

Tableau 3-26 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M07

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	30 298	10,9 %
Commercial	24 777	8,9 %
Bureau	49 901	18,0 %
Industriel	6 758	2,4 %
Institutionnel	1 007	0,4 %
Stationnement	30 705	11,1 %
Terrain Vacant	7 230	2,6 %
Superficie nette* Totale	150 676	54,4 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	126 421	45,6 %
Superficie Totale	277 097	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.13.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 3,13;
- Secteur résidentiel, de bureaux et commercial;
- Usage mixte sur la rue McGill;
- Nombreux bâtiments récents et de qualité;
- Cadre bâti de forte densité (2 à 10 étages);
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
- 61 sur Wellington;
- 75 sur McGill;
- 168 et 178 sur Duke et Nazareth.
- Station de métro Square-Victoria-OACI;
- Pistes cyclables le long des rues de la Commune Ouest et McGill;
- Quelques terrains vacants.

Tableau 3-27 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M07

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
150 676	471 625	3,13

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.14 Site stratégique SS-M08



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-28 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M08

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
1120-1128, rue Sainte-Catherine Ouest	0	inconnue			0-5 ans
1206 rue Drummond	0	inconnue			0-5 ans
1401-1411, rue Mackay	0	inconnue			0-5 ans
1407, rue Dufort / conversion d'immeuble	28				0-5 ans
1421 rue Crescent	0	inconnue			0-5 ans
1463, rue Bishop / conversion d'immeuble	32				0-5 ans
1475 boulevard René-Lévesque Ouest	180				0-5 ans
Gramercy Residences	41	inconnue			0-5 ans
icône	530	inconnue			0-5 ans
Ilot Ogilvy	110	inconnue			0-5 ans
Ilot Overdale	0	inconnue			0-5 ans
L'Avenue	350	inconnue			0-5 ans
Le Flex	196	inconnue			0-5 ans

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
Le Roccabella	516	inconnue			2014
Le Triomphe	120				0-5 ans
Le Waldorf Astoria Montréal	116				5-10 ans
Les condos Crescent	82	inconnue			0-5 ans
Les petites soeurs des pauvres - 1800 René-Lévesque O.	426				0-5 ans
Samcon Drummond	327	inconnue			0-5 ans
Siège social Rio Tinto	0	inconnue			5-10 ans
Tour des Canadiens	534	inconnue			0-5 ans
Tour du Musée / Oro	38	inconnue			0-5 ans
Tour Union / Tom condos	377	inconnue			0-5 ans
Tour Windsor Deloitte-	0	inconnue			En cours
Vibe condos	14	inconnue			0-5 ans
Viva Loft	57	inconnue			0-5 ans
Site Cadillac Fairview	inconnu				5-10 ans
Ancien Planétarium Dow		inconnue			inconnu
Total SS-M08	4 074*	-	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

* Estimation Lemay+ DAA, 2014

3.3.15 Description du site

Localisation

- Majoritairement entre les rues Notre-Dame, Universityl, Lucien-L'Allier, et le boulevard René-Lévesque ainsi qu'entre le boulevard René-Lévesque, la rue Drummond, la rue Sherbrooke et la rue Crescent, dans l'arrondissement Ville-Marie à Montréal.

Principales composantes du site

- Centre-ville de Montréal et Montréal souterrain;
- Nombreux bureaux disponibles et en cours de construction;
- Nombreux projets résidentiels récents et en cours de réalisation;
- Nombreux hôtels existants et en cours de construction;
- Projets importants annoncés au sud de la rue Saint-Antoine (Cadillac Fairview);
- Nombreux commerces le long (ou à proximité) de la rue Sainte-Catherine;
- Gare centrale, gare Lucien-L'Allier, terminus AMT, stations de métro Bonaventure, Lucien-L'Allier et accès au Montréal souterrain;
- Centre Bell;
- Site et bâtiments patrimoniaux protégés.

Principales composantes à proximité du site

- École de technologies supérieures (ÉTS);
- Universités McGill et Concordia;
- Quartier Griffintown;
- Cité du Multimédia.

Tableau 3-29 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M08

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	38 261	9 %
Commercial	70 266	16 %
Bureau	100 012	22 %
Industriel	6 165	1 %
Institutionnel	66 169	15 %
Stationnement	75 306	17 %
Terrain Vacant	49 786	11 %
Superficie nette* Totale	405 965	91 %
Parc et espace vert	13 981	3 %
Rue et utilité publique	25 994	6 %
Superficie Totale	445 940	100 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.15.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 1,18;
- Secteur Mixte (commerces, bureaux, résidentiels);
- Nombreux bâtiments récents;
- Milieu en consolidation;
- Cadre bâti de forte densité;
- Excellente desserte par le métro (lignes verte et orange), les gares terminales du train de banlieue central et Lucien L'Allier ainsi que le réseau d'autobus;
- Réfection de la rue Sainte-Catherine dans les prochaines années;
- Secteur visé par le programme particulier d'urbanisme des gares (PPU du Quartier des Gares).

Tableau 3-30 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M08

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
445 940	526 313	1,18

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.16 Site stratégique SS-M09



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-31 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-M09

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
Îlot Eugène-Lapierre	700	inconnue			5-10 ans
1030, boul. Saint-Laurent	18	inconnue			0-5 ans
1111, boul. Saint-Laurent	inconnu				0-5 ans
161, rue de la Gauchetière Est	inconnu				0-5 ans
Agrandissement du Palais des congrès	0	inconnue			5-10 ans
CHUM				inconnue	En cours
CR CHUM				inconnue	En cours
Coopérative d'habitation pour artistes	48				5-10 ans
Dell Arte 2	36				5-10 ans
École de Santé publique (U de M)/Îlot Voyageur				inconnue	0-5 ans
Entrepôt frigorifique phase 2	131				5-10 ans
Faubourg Saint-Laurent (phase 3)	143				2013-14

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
Gare Viger	289	inconnue			5-10 ans
Îlot Labelle	inconnu				5-10 ans
Îlot Voyageur	inconnu				0-5 ans
Le Loft des arts — phase 2	220				5-10 ans
Le Rubic	27				5-10 ans
Métro Saint-Laurent		inconnue			5-10 ans
Musée Juste pour rire/Les 7 doigts de la Main		inconnue			0-5 ans
Tour QDS – tour Bleury		26 000			0-5 ans
Tour QDS – tour Jeanne-Mance		69 500			0-5 ans
Radio-Canada	±2 300	inconnue			0-5 ans
rue Viger Ouest/Agrandissement du Palais des congrès		inconnue			5-10 ans
SNC-Lavalin		inconnue			5-10 ans
Gauchetière et de Bullion	8		0	0	0-5 ans
Total SS-M09	3 920	-	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

* Estimation Lemay+ DAA, 2014

3.3.16.1 Description du site

Localisation

Majoritairement entre la rue Saint-Urbain, la rue Sherbrooke, la rue Saint-Denis et la rue Saint-Antoine ainsi qu'entre la rue Gosford, la rue Saint-Antoine, un prolongement de la rue Panet et le fleuve Saint-Laurent.

Principales composantes du site

- Quartier des spectacles;
- Quartier latin;
- Quartier Chinois;
- Université du Québec à Montréal;
- Complexe Desjardins;
- Centre hospitalier de l'Université de Montréal (Centre hospitalier, centre de recherche et centre d'enseignement et de formation);
- Grande Bibliothèque du Québec;
- Place Dupuis;
- Maison de Radio-Canada;
- Nombreux projets résidentiels récents et en cours de réalisation;
- Projet îlot Voyageur;

- Projet Gare Viger;
- 3 stations de métro de la ligne verte, 2 stations de métro de la ligne orange, accès la station Berri-UQÀM donnant accès aux lignes verte, orange et jaune ainsi que la gare d'autocars de Montréal (interurbain et STM 747).

Principales composantes à proximité du site

- Centre-Ville de Montréal;
- Palais des congrès;
- Vieux-Montréal;
- Parc Jean-Drapeau;
- Nombreux projets résidentiels récents et en cours de réalisation.

Tableau 3-32 Utilisation actuelle du sol – Site SS-M09

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	299 187	21 %
Commercial	85 999	6 %
Bureau	121 615	9 %
Industriel	42 757	3 %
Institutionnel	585 958	41 %
Stationnement	54 010	4 %
Terrain Vacant	98 191	7 %
Superficie nette* Totale	1 287 717	90 %
Parc et espace vert	100 312	7 %
Rue et utilité publique	39 081	3 %
Superficie Totale	1 427 110	100 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.16.2 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 2,63;
- Secteur Mixte (résidentiel, commerces, bureaux, institutionnels);
- Nombreux bâtiments récents;
- Consolidation du Quartier des spectacles, pôle Place des arts;
- Cadre bâti de moyenne et forte densité;
- Excellente desserte par le métro (lignes verte, orange et jaune – station Berri-UQÀM) et le réseau d'autobus;

- Secteur visé par le programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des spectacles – pôle Place des arts et le PPU du Quartier des spectacles – pôle Quartier latin.

Tableau 3-33 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-M09

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
1 427 110	3 756 765	2,63

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.17 Site stratégique SS-L01



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-34 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L01

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
Leduc	0	42 035			0-5 ans
Rome/Leduc	456	0			0-5 ans
Leduc	150	0			0-5 ans
Rome/Leduc	63	0			0-5 ans
Quartier 1	365	0			0-5 ans
Quartier 2	0	4 614			0-5 ans
Total LA-1	1 034	46 649	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.17.1 Description du site

Localisation

- Dans le quadrant sud-ouest des autoroutes A-10 et A-30 et aux abords du boulevard Leduc à Brossard;
- Bordé à l'ouest par la voie de chemin de fer.

Principales composantes du site

- Quartier Dix30;
- Commerces de petite et grande surface;
- Hôtel;
- Nombreux commerces de restauration et de divertissement;
- Complexe sportif Bell;
- Immeubles multilogements.

Principales composantes à proximité du site

- Parc Lautrec;
- Nombreux développements résidentiels récents (faible et moyenne densités);
- Zone agricole permanente;
- Boisé de Brossard;
- Stationnement Chevrier;
- École secondaire Antoine-Brossard;
- Aréna Michel-Normandin;
- Parc Poly-Aréna

Tableau 3-35 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L01

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	32 845	2,3 %
Commercial	741 394	51,1 %
Bureau	0	0,0 %
Industriel	13 107	0,9 %
Institutionnel	38 282	2,6 %
Stationnement	0	0,0 %
Terrain Vacant	357 057	24,6 %
Superficie nette* Totale	1 182 685	81,4 %
Parc et espace vert	0	18,6 %
Rue et utilité publique	269 544	32,4 %
Superficie Totale	1 452 229	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.17.2 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,21;
- Secteur commercial et de bureaux;
- Cadre bâti de faible densité (1 à 2 étages);
- Deux bâtiments de 5 étages et plus;
- Nombreux bâtiments récents;
- Nombreux espaces de stationnements extérieurs en cour avant;
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
- 14, 35 et 135 sur les boulevards de Rome et Leduc.
- Pistes cyclables le long des boulevards du Quartier, de Rome et Leduc.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Cadre bâti résidentiel de faible et moyenne densité (1 à 4 étages);
- Zone agricole permanente et boisé de Brossard.

Tableau 3-36 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L01

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
1 182 685	242 757	0,21

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.18 Site stratégique SS-L02



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-37 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L02

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACENT DE PLANCHER BRUT (M²)			
Quartier 1	119				0-5 ans
Quartier 2	852				0-5 ans
Quartier 3	2				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 4	200				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 5	261				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 6	126				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 7	204				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 8	138				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 9	95				0-5 ans; 5-10 ans
Quartier 10	333				0-5 ans
Quartier 10	365				5-10 ans
Lapinière	0	2 881			5-10 ans
Catania 1	0	41 012			5-10 ans
Catania 2	0	81 649			5-10 ans
Quartier 11	0	0			0-5 ans
Quartier 12	0	47 521			0-5 ans
Total LA-2	2 695	173 063	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.19 Description du site

Localisation

- Dans le quadrant nord-ouest des autoroutes A-10 et A-30 à Brossard jusqu'au Boulevard Grande-Allée à Brossard;
- Traversé par les boulevards Lapinière et du Quartier;
- Voie ferrée au sud.

Principales composantes du site

- Golf de Brossard;
- Quelques entrepôts en bordure de l'autoroute 30;
- Terminus et stationnement incitatif Chevrier;
- Parc d'affaires Catania.

Principales composantes à proximité du site

- Nombreux développements résidentiels récents (unifamiliales et multilogements);
- Poste électrique de Brossard;
- Zone agricole permanente au sud de l'autoroute 30.

Tableau 3-38 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L02

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	0	0,0 %
Commercial	243 716	14,8 %
Bureau	46 658	2,8 %
Industriel	0	0,0 %
Institutionnel	76 423	4,6 %
Golf	420 793	25,5 %
Stationnement	103 569	6,3 %
Terrain Vacant	602 222	36,5 %
Superficie nette* Totale	1 493 381	90,5 %
Parc et espace vert	3 783	0,2 %
Rue et utilité publique	153 424	9,3 %
Superficie Totale	1 650 588	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.19.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,10;
- Usages industriels légers, de bureaux et récréatifs (golf);
- Cadre bâti de faible densité (1 à 3 étages);
- Traversé par une ligne de transport d'électricité;
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
- 132 sur les boulevards Lapinière, du Quartier et Grande-Allée;
- 21 sur le boulevard Grande-Allée et 90 l'Express Chevrier.
- Pistes cyclables le long des boulevards du Quartier, Lepage et Grande-Allée.

Les environs du site

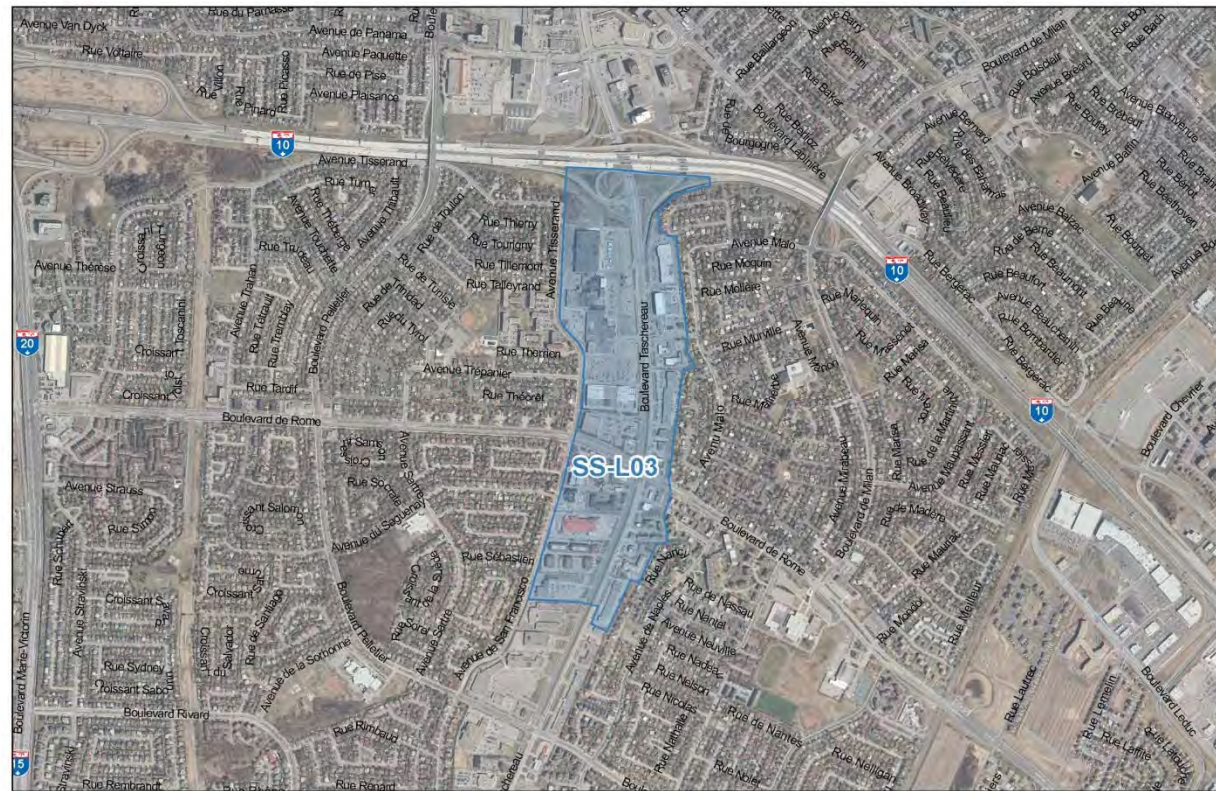
- Secteurs résidentiels établis et relativement récents;
- Cadre bâti résidentiel de faible et moyenne densité (1 à 6 étages);
- Zone agricole permanente et boisé de Brossard.

Tableau 3-39 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L02

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
1 493 381	148 555	0,10

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.20 Site stratégique SS-L03



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-40 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L03

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			

Total LA-3 0 0 0 0

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.20.1 Description du site

Localisation

- De part et d'autre du Boulevard Taschereau sur une distance d'environ 1,5 km au sud de l'autoroute A- 10 à Brossard;
- Traversé d'est en ouest par le Boulevard de Rome.

Principales composantes du site

- Hôtel de Ville de Brossard;
- Bibliothèque municipale Georgette-Lepage;
- Centre socioculturel de Brossard;
- Place Portobello;
- Plusieurs bâtiments commerciaux et centres d'affaires;
- Présence de deux hôtels;
- Nombreux commerces de restauration;
- Nombreuses stations-service.

Principales composantes à proximité du site

- École secondaire Antoine-Brossard;
- Aréna Michel-Normandin;
- Parc Poly-Aréna;
- Autoroute A- 10;
- Pont Champlain.

Tableau 3-41 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L03

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	7 647	1,3 %
Commercial	355 323	61,4 %
Bureau	31 161	5,4 %
Industriel	0	0,0 %
Institutionnel	29 751	5,1 %
Stationnement	0	0,0 %
Terrain Vacant	2 120	0,4 %
Superficie nette* Totale	426 002	54,4 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	152 626	26,4 %
Superficie Totale	578 628	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.20.2 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,34;
- Usage principalement commercial;
- Cadre bâti de faible densité (1 à 2 étages);
- Nombreux espaces de stationnements extérieurs en cour avant;
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
- 33, 35, 44, 77 et 144 sur le boulevard Taschereau et 14 sur le boulevard de Rome.
- Pistes cyclables le long du boulevard de Rome.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Cadre bâti résidentiel de faible densité (1 à 2 étages);
- Quelques cellules résidentielles de moyenne densité (3 à 4 étages).

Tableau 3-42 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L03

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
426 002	144 856	0,34

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.21 Site stratégique ss-L04



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-43 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L04

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)			
Lapinière	199				0-5 ans
Total LA-4	199	0	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.21.1 Description du site

Localisation

- Entre les boulevards Pelletier et Provencher, la rue Beaulac, l'autoroute A-10 à Brossard et la limite de la Ville de Saint-Hubert à Brossard;
- Le site comprend 4 terrains en bordure de l'avenue Victoria dans l'arrondissement Greenfield Park de Longueuil;

- Traversé par le Boulevard Taschereau et l'avenue Panama.

Principales composantes du site

- Terminus et stationnement incitatif Panama;
- Centre commercial Mail Champlain;
- Immeubles à bureaux;
- Commerces de petite, moyenne et de grande surface;
- Moyenne densité résidentielle à la limite est du site sur le Boulevard Lapinière et à la limite ouest en bordure de l'avenue Panama et du boulevard Pelletier.

Principales composantes à proximité du site

- Autoroute A- 10;
- Pont Champlain.

Tableau 3-44 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L04

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	66 361	6,6
Commercial	469 119	46,8
Bureau	151 624	15,1
Industriel	0	0,0
Institutionnel	16 636	1,7
Stationnement	36 896	3,7
Terrain Vacant	50 972	5,1
Superficie nette* Totale	791 608	78,9
Parc et espace vert	0	0,0
Rue et utilité publique	211 143	21,1
Superficie Totale	1 002 751	100,0

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.21.2 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,37;
- Usages principalement commerciaux et de bureaux;
- Présence de quelques bâtiments résidentiels de forte densité;
- Cadre bâti de faible et forte densité (1 à 6 étages);
- Nombreux espaces de stationnements extérieurs en cour avant;
- Principales lignes d'autobus desservant le site :
- 6, 37, 43, 48 et 106 sur le boulevard Lapinière;
- 45 Express Panama;
- 54, 59 et 77 sur le boulevard Taschereau.
- Pistes cyclables du boulevard Provencher et de la rue Allard.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Cadre bâti résidentiel de faible densité (1 à 2 étages).

Tableau 3-45 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L04

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
761 608	296 653	0,37

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.22 Site stratégique SS-L05



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-46 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L05

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)			
Total SS-L05	0				

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.22.1 Description du site

Localisation

- Terrain boisé en bordure du boulevard Nantel, boulevard Maricourt, de la rue Grande-Allée et du quartier industriel existant dans l'arrondissement Saint-Hubert à Longueuil.

Principales composantes du site

- Secteur boisé;
- Parc Alain-Forget.

Principales composantes à proximité du site

- Autoroute A- 30;
- Parc industriel de Saint-Hubert.

Tableau 3-47 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L05

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	3 138	10,2
Commercial		
Bureau		
Industriel		
Institutionnel		
Stationnement		
Terrain Vacant	25 681	83,9
Superficie nette* Totale	28 819	94,1
Parc et espace vert		
Rue et utilité publique	1 802	5,9
Superficie Totale	30 621	100,0

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.23 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,17;
- Terrains vacants boisés;
- Principales lignes d'autobus :
- T21 sur les rues J.-A.-Bombardier et Armand-Frappier.
- Pistes cyclables le long des boulevards Moïse-Vincent, Grande-Allée et Maricourt.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Secteurs industriels légers et de bureaux;
- Cadre bâti résidentiel de faible densité (1 à 2 étages).

Tableau 3-48 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L05

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
28 819	4 759	0,17

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.24 Site stratégique SS-L06



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-49 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L06

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL NOMBRE DE LOGEMENTS	COMMERCIAL ET DE BUREAU SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
Boul. Rivard	148				0-5 ans
Total SS-L06	148				

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.25 Description du site

Localisation

- De part et d'autre du Boulevard Taschereau du site LA-3 (à l'ouest du boulevard Rome) jusqu'au parc de la Rivière Saint-Jacques à Brossard;
- Traversé par le Chemin des Prairies et par les boulevards Matte et Pelletier.

Principales composantes du site

- Commerces de petite, moyenne et grande surface;
- Présence de concessionnaires automobiles;
- Quartier industriel du boulevard Matte;
- Plusieurs petits centres commerciaux de première génération.

Principales composantes à proximité du site

- École secondaire Pierre-Brosseau;
 - Parc écologique des Sansonnets;
 - Stationnement incitatif de La Prairie desservi par le CIT Le Richelain;
 - Parc de la Rivière Saint-Jacques.

Tableau 3-50 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L06

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	17 438	1,9 %
Commercial	287 027	32,0 %
Bureau	17 276	1,9 %
Industriel	245 824	27,4 %
Institutionnel	1 870	0,2 %
Stationnement	0	0,0 %
Terrain Vacant	85 622	9,5 %
Superficie nette* Totale	655 057	73,0 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	242 327	27,0 %
Superficie Totale	897 384	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.25.1 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,33;
- Usage principalement commercial de grande surface;
- Cadre bâti de faible (1 à 2 étages);
- Nombreux espaces de stationnements extérieurs en cour avant;
- Principales lignes d'autobus :
 - 77 sur les boulevards Taschereau et Matte.
- Pistes cyclables le long des rues Radisson et Illinois, le long du Boulevard Rivard et en bordure de la rivière Saint-Jacques.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Cadre bâti résidentiel de faible et moyenne densité (1 à 4 étages).

Tableau 3-51 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L06

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
655 057	213 556	0,33

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.26 Site stratégique SS-L07



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-52 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L07

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL NOMBRE DE LOGEMENTS	COMMERCIAL ET DE BUREAU SURFACENT DE PLANCHER BRUT (M ²)	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
-----------------------	------------------------------------	---	------------	----------------	-------------------------

Total SS-L06 0

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.27 Description du site

Localisation

- Carrefour du boulevard Taschereau et de l'avenue Auguste dans l'arrondissement Greenfield Park à Longueuil et adjacent à la Ville de Brossard.

Principales composantes du site

- Pôle commercial avec de nombreux commerces de grande surface, dont deux supermarchés, un magasin *Home Depot* et un magasin *Canadian Tire*;
- Plusieurs centres commerciaux de première génération, dont le Mail Carnaval et les Galeries Taschereau.

Principales composantes à proximité du site

- Hôpital Charles-Lemoyne;
- Mail Champlain;
- Golf de Saint-Lambert.

Tableau 3-53 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L07

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	856	0,2 %
Commercial	309 607	83,4 %
Bureau	0	0,0 %
Industriel	0	0,0 %
Institutionnel	0	0,0 %
Stationnement	0	0,0 %
Terrain Vacant	466	0,1 %
Superficie nette* Totale	310 929	83,8 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	60 237	16,2 %
Superficie Totale	371 166	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.28 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,33;
- Usage commercial;
- Cadre bâti de faible (1 à 2 étages);
- Nombreux espaces de stationnements extérieurs en cour avant;
- Principales lignes : 4, 54 et 77 sur le boulevard Taschereau;
- Pistes cyclables le long de l'avenue Auguste et du boulevard Taschereau.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;

Cadre bâti résidentiel de faible densité (1 à 2 étages).

Tableau 3-54 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L07

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
310 929	102 489	0,33

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.29 Site stratégique SS-L08



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-55 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L08

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL	COMMERCIAL ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M²)			
8080 Saint-Laurent	474				0-5 ans
St-Laurent	135				0-5 ans
St-Laurent	80				0-5 ans
St-Laurent	39				0-5 ans
Site Gravel	474				0-5 ans
Total SS-L08	1 202	0	0	0	

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.30 Description du site

Localisation

- Entre la Route 132 et le fleuve Saint-Laurent sur presque toute la largeur de la Ville de Brossard.

Principales composantes du site

- Parc Léon-Gravel;

- Présence de résidences pour personnes âgées;
- Plusieurs bâtiments d'habitation de moyenne et forte densité;
- Bretelles d'accès au pont Champlain et à l'autoroute A- 10;
- Présence de motels;
- Bureau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Tableau 3-56 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L08

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	377 957	32,9 %
Commercial	83 872	7,3 %
Bureau	0	0,0 %
Industriel	0	0,0 %
Institutionnel	37 051	3,2 %
Stationnement	9 624	0,8 %
Terrain Vacant	134 798	11,7 %
Superficie nette* Totale	643 302	56,0 %
Parc et espace vert	0	0,0 %
Rue et utilité publique	505 593	44,0 %
Superficie Totale	1 148 895	100,0 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.31 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,50;
- Usage principalement résidentiel;
- Cadre bâti de faible, moyenne et forte densité (1 à 14 étages);
- Principales lignes d'autobus :
- 14, 31 et T48 sur les boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent.
- Pistes cyclables le long des boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Cadre bâti résidentiel de faible densité (1 à 2 étages).

Tableau 3-57 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L08

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
643 302	319 265	0,50

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.3.32 Site stratégique SS-L09



Source : Orthophoto 2013

Tableau 3-58 Projets en voie de réalisation et projets envisagés – Site SS-L09

DESCRIPTION DU PROJET	RÉSIDENTIEL NOMBRE DE LOGEMENTS	COMMERCIAL ET DE BUREAU SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	HORIZON DE CONSTRUCTION
Total SS-L09	0				

Source : Données reçues des Villes concernées. Traitement des données par Plania en 2013 et Lemay+DAA en 2014.

3.3.33 Description du site

Localisation

- Entre les rues Riverside et Victoria et traversé par le boulevard Queen à Saint-Lambert.

Principales composantes du site

- Golf Le Country Club de Montréal.

Principales composantes à proximité du site

- Hôpital Charles-LeMoine;
- Gare de train de banlieue de Saint-Lambert;
- Forte densité résidentielle à la limite est du site sur l'avenue Victoria.

Tableau 3-59 Utilisation actuelle du sol – Site SS-L09

USAGES	SUPERFICIES DE TERRAIN (M ²)	SUPERFICIE DE TERRAIN (%)
Résidentiel	0	0,0 %
Commercial	0	0,0 %
Bureau	0	0,0 %
Industriel	0	0,0 %
Institutionnel	0	0,0 %
Stationnement	458 267	97,3 %
Terrain Vacant	9 624	0,0 %
Superficie nette* Totale	134 798	0,0 %
Parc et espace vert	602 689	97,3 %
Rue et utilité publique	0	0,0 %
Superficie Totale	505 593	2,7 %

* Superficie sans les rues, les espaces verts et les utilités publiques

3.3.34 Analyse urbaine

Le site

- C.O.S actuel de 0,50;
- Usage principalement résidentiel;
- Cadre bâti de faible, moyenne et forte densité (1 à 14 étages);
- Principales lignes d'autobus :
- 14, 31 et T48 sur les boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent.
- Pistes cyclables le long des boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent.

Les environs du site

- Secteurs résidentiels établis;
- Cadre bâti résidentiel de faible densité (1 à 2 étages).

Tableau 3-60 Coefficient d'utilisation du sol – Site SS-L09

SUPERFICIE NETTE DE TERRAIN (M ²)	SURFACE BRUTE DE PLANCHER (M ²)	COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)
458 267	2 029	0,00

*Coefficient d'occupation du sol évalué à partir des Orthophotos du printemps 2012

3.4 ACTIVITÉ IMMOBILIÈRE

La vitalité économique de la zone d'étude et des sites stratégiques est ici décrite sous l'angle des projets immobiliers pour lesquels des permis ont été délivrés entre janvier 2007 et septembre 2014 ainsi que des projets de développement en cours sur le territoire.

Tout d'abord, les permis émis entre 2007 et 2014 ont été analysés afin de localiser et de calculer les récentes superficies bâties. Il est toutefois à noter que l'émission d'un permis de construction ne signifie pas nécessairement la construction du bâtiment. À cet effet, la SCHL comptabilise chaque année le nombre de logements réellement construits suite à l'émission d'un permis de construction et l'écoulement de ces logements dans le marché. C'est donc cette approche qui a été utilisée.

3.4.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »

Depuis 2007, on compte 309 projets construits dans la zone d'étude « Ville de Montréal » selon les données reçues des arrondissements concernés, traitement par le Bureau de projet. Ces projets ont ajouté 10 863 nouveaux logements dans la zone d'étude, dont 47 % dans le site stratégique SS-M06, soit dans le quartier Griffintown. Les sites stratégiques SS-M01 sur l'île des Sœurs et SS-M07 dans l'ancien Faubourg-des-Récollets sont les deux autres sites stratégiques avec le plus fort taux de développement résidentiel.

Enfin, notons que 41 % de l'ensemble résidentiel a vu le jour à l'extérieur des sites stratégiques.

Au niveau commercial, 60 % du développement s'est réalisé à l'extérieur des sites stratégiques. C'est toutefois le site stratégique SS-M06 dans le quartier Griffintown qui a accueilli le plus de nouvelles superficies commerciales, soit 60 484 m² (32 %).

Il est difficile d'analyser les données sur les récentes constructions de bureau puisque certaines données reçues des arrondissements incluent le bureau à même le commerce. Le dernier immeuble de bureaux d'importance (±71 815 m² de superficie de plancher) remonte à 2009. Il s'agit du Campus Bell sur l'île des Sœurs (site stratégique SS-M01).

Aucun projet de nature industrielle n'a vu le jour dans la zone d'étude depuis 2007.

Un seul projet institutionnel représentant une superficie de 200 m² a vu le jour dans le site SS-M01.

Par ailleurs, notons qu'aucun projet n'a été réalisé entre 2007 et 2013 à l'intérieur du site stratégique SS-M02 soit le site du PEPSC alors qu'un seul permis a été délivré dans le site SSM-04, aux abords du bassin Alexandra dans la Cité du Multimédia.

Sur la base des chiffres de la SCHL, les logements en copropriétés représentent, en moyenne, 85,4 % des logements achevés alors que la part des logements locatifs + coopératifs représente bon an, mal an, 13,5 % des logements achevés dans la zone d'étude de Montréal. Les logements unifamiliaux (propriétaire-occupant) ne représentent que 1,1 % des logements achevés.

3.4.2 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Dans la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » selon les données reçues des arrondissements concernés, traitement par le Bureau de projet, c'est 2 348 projets qui ont été construits entre 2007 et 2013 pour un total de 5 727 nouveaux logements. De ce nombre, 81 % des projets résidentiels ont été construits à l'extérieur des sites stratégiques.

Un nombre non négligeable d'un peu plus de 1 000 nouveaux logements ont été construits dans le site SS-L01 où se trouve le Quartier Dix30 et dans le site SS-L08, en bordure du fleuve Saint-Laurent.

Au niveau commercial, près de la moitié du développement (47 %) s'est réalisé à l'intérieur du site stratégique SS-L01, attribuable au développement du quartier Dix30. Le site SS-L02 a aussi reçu une importante part du développement commercial, soit près du tiers. Notons toutefois que les données commerciales de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » incluent le bureau, d'où l'absence de donnée pour la fonction bureau dans le tableau d'analyse. Une connaissance du milieu permet toutefois d'identifier les principaux sites où se sont ajoutées des superficies de plancher de bureau au cours des dernières années, soit les sites SS-L01, SS-L02 et SS-L04 tous en bordure de l'autoroute A-10.

Des bâtiments industriels ont aussi vu le jour dans la zone d'étude pour un total de 63 320 m² de nouvelles superficies depuis 2007. La grande majorité (70 %) de ces superficies a été ajoutée à l'extérieur des sites stratégiques et une faible part a été ajoutée dans les sites stratégiques SS-L02, aux abords des autoroutes A-10 et A-30, et SS-L06, dans le secteur industriel du boulevard Matte.

De plus, le développement institutionnel s'est fait plutôt rare dans la zone d'étude. Seulement 5 868 m² ont été ajoutés au courant des 6 dernières années, principalement dans le site SS-L08.

Enfin, sur la base des chiffres de la SCHL, depuis 2007, les logements en copropriétés correspondent à 54,2 % des logements achevés dans la zone d'étude « Rive-Sud », tandis que les logements locatifs et coopératifs représentent une moyenne de 18,6 % des logements achevés dans la zone d'étude de la Rive — Sud. Bien que le nombre de mises en chantier de logements unifamiliaux (propriétaire-occupant) soit en décroissance, ce type de logement représente toujours près du tiers (27,3 %) des logements achevés.

3.4.3 Les projets en voie de réalisation et projets envisagés

Les projets en voie de réalisation ainsi que les projets envisagés à court, moyen et long termes ont été analysés afin de localiser et de prévoir les superficies bâties qui seront générées au cours des prochaines années. Ces données proviennent des arrondissements et villes compris dans les zones d'études « Ville de Montréal » et « Arrondissement de Longueuil » et sont basées sur les demandes de permis déposées et à l'étude ainsi que sur des projets annoncés, mais n'étant toujours pas arrivés à l'étape de l'émission d'un permis de construction.

3.4.3.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »

Les projets de nouveaux logements, en construction ou envisagés, seraient concentrés à moitié dans les sites stratégiques et l'autre moitié à l'extérieur des sites stratégiques et plus précisément sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie. À lui seul, le site SS-MA06, quartier Griffintown, devrait accueillir un nombre considérable de 7 007 nouveaux logements, soit 30 % de l'ensemble résidentiel de la zone d'étude.

Pour les fonctions commerce et bureau, c'est à l'extérieur des sites stratégiques que l'on notera une augmentation des superficies de plancher (81 %) pour les constructions à venir. Selon les données de la ville de Montréal, les sites SS-M06, quartier Griffintown, et SS-M01, quartier L'Île-des-Sœurs, devraient voir une augmentation de plus de 200 000 m² de superficies commerciales dans les prochaines années.

Enfin, la presque totalité de nouvelles superficies institutionnelles (98 %) est projetée à l'extérieur des sites stratégiques.

Il est à noter que pour le site SS-MA08, bien que plusieurs projets majeurs y aient été annoncés (tours Cadillac Fairview), le projet est toujours à l'état de discussions auprès de l'Arrondissement de Ville-Marie. Pour le moment, le projet de Cadillac Fairview comprendrait 570 unités de logement et une portion commerciale et de bureaux de ±8 692 m².

En résumé, les projets de catégories commerciaux/bureau et institutionnels se construiraient principalement à l'extérieur des sites stratégiques et plus de la moitié des logements se construiraient aussi à l'extérieur des sites stratégiques principalement dans le secteur du centre-ville soit au nord de la zone d'étude « Ville de Montréal ».

Tableau 3-61 Projets en voie de réalisation et projets envisagés par site stratégique – Zone d'étude « Ville de Montréal »⁹

SITES STRATÉGIQUES	RÉSIDENTIELS	COMMERCIAUX ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)		
SS-MA01	2 027	20 000	0	11 477
SS-M02	0	ND	0	0
SS-M03	602	7 150	0	0
SS-M04	0	ND	0	
SS-M05	200	400	0	0
SS-M06	9 251	125 941	0	0
SS-M07	1 701	3 000	0	0
SS-M08	4 074	ND	0	0
SS-M09	3 920	ND	0	0
Hors site stratégique	11 377	921 995	0	502 224
Total – zone d'étude	33 152	(1 078 086)*	0	513 701

Source : Enquête Origine-Destination 2008 version 08.2a, traitement AMT
Total incomplet en raison de l'absence de données.

3.4.3.2 Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Les perspectives sont différentes pour la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » puisque 90 % des projets résidentiels en construction ou envisagés se retrouveraient principalement à l'intérieur d'un site stratégique, et plus particulièrement dans les sites SS-L01 (18 %), SS-L02 (46 %) et SS-L08 (21 %).

La majorité du développement commercial et de bureau est en construction ou envisagée dans le site SS-L02, où plus de 173 000 m² de superficies de plancher devraient s'ajouter, en grande partie grâce au prolongement du développement du

Quartier Dix30. Le pôle existant du Quartier Dix30, situé à l'intérieur du site stratégique SS-L01, y contribuera par un ajout projeté de 46 649 m² de nouvelles superficies commerciales et de bureau.

Enfin, aucun projet de développement concernant l'ajout de superficies industrielles ou institutionnelles n'est envisagé.

Tableau 3-62 Projets en voie de réalisation et projets envisagés par site stratégique – Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »¹⁰

SITES STRATÉGIQUES	RÉSIDENTIELS	COMMERCIAUX ET DE BUREAU	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL
	NOMBRE DE LOGEMENTS	SURFACE DE PLANCHER BRUT (M ²)		
SS-LA01	1 034	46 649	0	0
SS-LA02	2 695	173 063	0	0
SS-LA03	0	0	0	0
SS-LA04	199	0	0	0
SS-LB01	0	0	0	0
SS-LB02	148	0	0	0
SS-LB03	0	0	0	0
SS-LB04	1 202	0	0	0
SS-LB05	0	0	0	0
Hors site stratégique	1 923	18 615	0	0
Total – zone d'étude	7 201	238 327	0	0

Source : Enquête Origine-Destination 2008 version 08.2a, traitement AMT

3.4.4 Projets majeurs à l'extérieur des zones d'étude

Les projets majeurs situés à l'extérieur des zones d'étude ont aussi été recensés. On entend par « projet majeur » tout projet de plus de 200 logements et/ou de plus de 10 000 m² de superficie de plancher commerciale et de bureaux, industriel ou institutionnel. Ces projets sont, pour la plupart hypothétiques.

Les tableaux suivants présentent les données relatives aux projets majeurs à l'extérieur des deux zones d'étude.

3.4.4.1 Zone d'étude « Ville de Montréal »

Cinq (5) projets majeurs ont été identifiés à l'extérieur de la zone d'étude « Ville de Montréal », dont deux (2) à l'est et trois (3) à l'ouest de celle-ci. Ces projets à eux seuls viendraient ajouter plus de 4 200 nouveaux logements et près de 96 000 m² de nouvelles superficies commerciales et de bureau. La majorité de ces projets sont projetés dans un horizon de 5 à 10 ans. Il est à noter que les données concernant le projet d'agrandissement de l'Hôpital Douglas sont inconnues. Selon l'Arrondissement de Verdun, ce projet ne viendrait toutefois pas augmenter le nombre d'employés qui y travaillent.

⁹ Compilation de données de Plania (2013) et des données reçues des arrondissements concernés. Traitement par lemay+DAA.

¹⁰ Compilation de données de Plania (2013) et des données reçues des arrondissements concernés. Traitement par lemay+DAA.

Tableau 3-63 Projets majeurs situés à l'extérieur de la zone d'étude « Ville de Montréal » 11

Description du projet	Résidentiel	Commercial et de bureau	Industriel	Institutionnel	Horizon de construction
	Nombre de logements	Surface de plancher brute (m ²)			
Canada Malting	675				5-10 ans
Redéveloppement du secteur Dupuis-Hickson	1 000				5-10 ans
Hôpital Douglas	0	ND			10 ans et plus
Gare Viger	289	18 367			5-10 ans
Radio-Canada	2 300	77 535			5-10 ans
Total – Hors zone d'étude Montréal	4 264	95 902	0	0	

Source : Enquête Origine-Destination 2008 version 08.2a, traitement AMT

3.4.4.2 Zone d'étude 'Agglomération de Longueuil'

Le nombre de projets majeurs à l'extérieur de la zone d'étude est légèrement supérieur dans la zone d'étude 'Agglomération de Longueuil'. On y dénombre sept (7) projets majeurs, dont six (6) projets résidentiels qui permettraient l'ajout de 11 604 nouveaux logements. Un projet mixte ainsi qu'un projet strictement commercial devraient ajouter 256 745 m² de nouvelles superficies commerciales. La grande majorité de ces projets seraient réalisés dans un horizon de 5 ans.

Tableau 3-64 Projets majeurs situés à l'extérieur de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil »¹²

Description du projet	Résidentiel	Commercial et de bureau	Industriel	Institutionnel	Horizon de construction
	Nombre de logements	Surface de plancher brute (m ²)			
Faubourg Cousineau	3 900				0-5 ans
Boulevard Moise-Vincent	5 400	190 000			Indéterminé
Cité sur le Parc	404				0-5 ans
Projet commercial A- 30		59 000			5-10 ans
Quartier Victoria	400				0-5 ans
Projet Italglass	200				0-5 ans
Domaine de la nature	1 300	7 745			0-5 ans
Total – Hors zone d'étude « Agglomération de Longueuil »	11 604	256 745	0	0	

Source : Enquête Origine-Destination 2008 version 08.2a, traitement AMT

¹¹ Étude de Plania (2013) et données reçues des Villes concernées.

¹² Étude de Plania (2013) et données reçues des Villes concernées.

4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET CADRE RÉGLEMENTAIRE

La présente section met de l'avant les possibilités et contraintes des orientations contenues aux instruments de planification et au cadre réglementaire actuellement en vigueur dans une optique d'optimisation de la densité urbaine et de la diversité des fonctions à l'intérieur de sites stratégiques identifiés le long des différents tracés à l'étude pour la mise en place d'un mode de transport collectif performant.

Les deux zones d'étude couvrant les territoires de Montréal, Brossard et Longueuil sont assujetties à une série de documents de planification du territoire pouvant avoir une incidence sur son développement et, par le fait même, sur les futurs plans de développement liés à la mise en place d'une nouvelle structure de transport collectif. Ces documents de planification sont :

- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Longueuil;
- Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal;
- Plan d'urbanisme de la Ville de Brossard;
- Chapitres du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal applicables aux arrondissements de Verdun, le Sud-Ouest et de Ville-Marie;
- Plans d'urbanisme des anciennes villes de Saint-Hubert et Greenfield Park, maintenant des arrondissements de la Ville de Longueuil;
- Secteurs de planification détaillée et programmes particuliers d'urbanisme (PPU).

Les projets de schéma d'aménagement des agglomérations de Longueuil et de Montréal ont également été pris en considération.

À ces instruments spécifiquement dédiés à la planification du territoire sont aussi greffés des politiques et des stratégies sectorielles, notamment le Plan de transport de la Ville de Montréal, le Plan de développement de la zone agricole de Longueuil, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Longueuil et le Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil, qui ont des incidences significatives sur le développement du territoire.

4.1 LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Le schéma d'aménagement et de développement est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC) ou d'une agglomération. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement durable.

Le plan d'urbanisme consiste au document de planification venant établir les lignes directrices de l'organisation spatiale et physique d'une municipalité. Il constitue le document officiel le plus important de la municipalité en matière de planification de l'aménagement de son territoire. Il contient les politiques d'urbanisme arrêtées par le conseil municipal qui guideront sa prise de décision dans le futur.

Faisant partie intégrante du plan d'urbanisme, vient parfois s'ajouter le programme particulier d'urbanisme (PPU). Cet outil de planification permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui requièrent une attention toute particulière de la part du conseil municipal. Il peut s'agir, par exemple, du développement d'un nouveau secteur résidentiel, d'un centre-ville ou d'un nouveau quartier de type « aire TOD » (Transit Oriented Development).

4.1.1 Les règlements d'urbanisme

Les outils en matière de réglementation d'urbanisme permettent de fixer des règles, des normes et des critères d'évaluation encadrant les constructions ainsi que l'usage des bâtiments et des terrains sur le territoire. À titre d'exemple, ces règlements correspondent aux règlements de zonage, usages conditionnels, lotissement et règlement relatif au plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

4.2 LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), entrée en vigueur en mars 2012, est le document maître de l'aménagement du territoire qui permet de faire des choix et de prendre des décisions en matière d'aménagement et de développement touchant l'ensemble des MRC, villes-MRC et agglomérations de la Communauté métropolitaine de Montréal. On y prône notamment le développement de milieux de vie durables, en lien avec le développement de réseaux de transport performants et structurants.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), se fixe trois défis d'aménagement pour l'ensemble du territoire.

4.2.1 Défi 1 : Redéveloppement

Le Grand Montréal doit déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 530 000 personnes, ou 320 000 nouveaux ménages, ainsi que 150 000 emplois qui seront créés d'ici 2031 en sachant que les espaces disponibles et les ressources financières sont limités et qu'un périmètre métropolitain devra être identifié.

4.2.2 Défi 2 : Transport

Le Grand Montréal doit optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation.

4.2.3 Défi 3 : Environnement

Le Grand Montréal doit protéger et mettre en valeur ses atouts naturels et bâtis (plans d'eau, paysages, boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité de la région.

À la lumière de ces trois défis, trois orientations d'aménagement sont proposées. Les deux premières sont par ailleurs étroitement reliées avec la planification et l'implantation d'un système de transport collectif performant.

- Orientation 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables
- Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants
- Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Ces orientations du PMAD sont soutenues par un ensemble d'objectifs et de critères favorables à l'optimisation du développement urbain à l'intérieur du périmètre métropolitain et notamment au sein des aires TOD définies en fonction des points d'accès à un réseau de transport collectif structurant. Par ailleurs, le PMAD établit des seuils minimaux de densité résidentielle applicables à l'intérieur et à l'extérieur des aires TOD et ce, indépendamment de la réalisation des projets du TC identifiés au PMAD.

4.2.4 Orientation 1 : Créer un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

Cette orientation repose sur la volonté de s'inscrire dans les meilleures pratiques d'un redéveloppement fondé sur une meilleure utilisation de l'espace urbain disponible et sur les principes du développement durable.

Dans cette optique, la génération de déplacements est directement reliée au développement et à l'aménagement des milieux de vie, en mettant l'accent sur la mixité fonctionnelle et sociale, notamment par la diversification de l'offre de logements, et sur la densité du cadre bâti. Dans cette optique, l'objectif premier inhérent à cette orientation sera d'orienter la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant. Le PMAD vise ainsi la réalisation de quartiers de type TOD (Transit Oriented Development) autour des stations d'un réseau de transport collectif métropolitain structurant sur l'ensemble du territoire répondant aux changements de valeurs exprimés par la population en matière de développement durable. Une aire TOD (développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité) peut ainsi prendre forme autour d'une gare de train, d'une station de métro, d'une station de métro léger ou d'un arrêt de service rapide par bus (SRB). Ainsi, en misant sur cet objectif de développement :

« Le résultat recherché est celui d'optimiser les effets de synergie entre les projets en transport et le développement urbain et de permettre aux citoyens d'avoir accès à plusieurs modes de déplacement, dont le transport collectif dans une perspective métropolitaine. »

Tout d'abord l'aménagement de l'aire TOD doit faire partie d'une démarche de planification détaillée, telle l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Ce développement des aires TOD doit se faire prioritairement dans les territoires contigus aux noyaux urbains existants où sont regroupés les services à la population et qui sont desservis ou à proximité des infrastructures et des équipements collectifs de transport. Les aires TOD ont une étendue définie selon le type d'infrastructure de transport collectif : dans le cadre de la présente étude, l'étendue est délimitée par un rayon de 500 mètres du point d'accès, bien qu'elle soit d'un kilomètre dans le PMAD.

L'établissement de seuils minimaux de densité constitue l'une des mesures contribuant à optimiser l'ensemble résidentiel sur les terrains hors TOD et à diversifier l'offre de logements. Par ailleurs, le PMAD identifie des seuils minimaux de densité dans les aires TOD, notamment pour celles souhaitées par la Ville de Brossard, à l'intérieur du corridor analysé dans la présente étude. Ces seuils sont présentés au tableau suivant.

Tableau 4-1 Seuils minimaux de densité dans les aires TOD pour le système de transport collectif performant projeté

Municipalité	Aire TOD	Seuil minimal de densité ¹
Montréal	Bonaventure (Ottawa/William)	150
	Bassin Peel	110
	Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles	110
	Pointe Nord de l'île des Soeurs	110
Rive-Sud/Brossard	Brossard-Panama	80
	Brossard-Chevrier	80
	Quartier	80

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.

Au niveau du développement économique du Grand Montréal, la CMM invite les municipalités concernées à contribuer à la consolidation des pôles économiques, entre autres, par le « développement optimal des secteurs vacants » et par un « redéveloppement des espaces à vocation économique en favorisant l'implantation des entreprises en cohérence avec leur fonction économique ». Dans le contexte précis du projet de la mise en service des gares d'un nouveau système de transport collectif performant, trois des neuf pôles économiques sont touchés : le centre-ville de Montréal, le pôle Longueuil et le port de Montréal.

L'identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et la localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées sont présentées comme le quatrième objectif inhérent à l'orientation de créer des milieux de vie durables. Le PMAD indique que les installations d'intérêt métropolitain, telles que les centres hospitaliers universitaires, les établissements d'enseignement spécialisé, les équipements sportifs d'excellence ou les équipements culturels de renom, doivent être situées à moins de 1,0 kilomètre des circuits de transport en commun, et près des secteurs urbanisés existants plutôt qu'en périphérie.

Dans le contexte de la mise en place d'un système de transport collectif performant, l'objectif de localiser les installations d'intérêt métropolitain à l'intérieur d'un rayon de 1,0 kilomètre d'un point d'accès rejoint les préoccupations en matière de génération de déplacements. En effet, les déplacements par le système de transport retenu seront directement influencés par la densité de population qui travaillera ou fréquentera ces grands équipements à proximité.

La délimitation du territoire d'urbanisation selon un redéveloppement durable constitue le sixième objectif. Dans un contexte de croissance modérée, la délimitation du périmètre et les procédures de modifications sont susceptibles d'influencer le choix de localisation des individus, des entreprises et des institutions. C'est ainsi que le territoire compris dans le périmètre est susceptible d'accaparer une part accrue de la croissance envisagée. Les sites stratégiques et les sites à développer en milieu urbain devront savoir profiter de ce nouveau contexte.

4.2.5 Orientation 2 : Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation

La deuxième orientation met l'emphase sur l'effet structurant du réseau de transport en commun. Le PMAD propose d'identifier un réseau de transport en commun permettant de structurer l'urbanisation. Une planification croisée de l'aménagement et du transport est au centre de cette orientation : la demande en transport et le potentiel de développement immobilier vont de pair, l'un découlant de l'autre.

« Le réseau de transport en commun métropolitain structurant est complémentaire à l'aménagement du territoire. Les améliorations au réseau de transport en commun augmentent le potentiel de développement immobilier et la densification aux points d'accès de ce réseau augmente la demande en transport en commun. La mise en œuvre de cette planification intégrée implique l'identification des modes de transport en commun ayant potentiellement un impact à long terme sur l'organisation des fonctions urbaines en matière de localisation et de densité. »

Sur le plan de l'organisation de l'espace, la présence d'un équipement de transport constitue un facteur important de localisation des ménages et des activités économiques, suscitant ainsi aux abords immédiats du réseau de transport une plus forte densité et une plus forte mixité fonctionnelle.

Outre la capacité, des facteurs tels que la pérennité des infrastructures de transport et des équipements complémentaires et la qualité du service (confort, temps de déplacement, fréquences, etc.), en période de pointe et hors de pointe, peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

4.3 LE PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Le projet de schéma d'aménagement, adopté en septembre 2014, trace les lignes directrices au niveau de l'aménagement du territoire de l'agglomération de Montréal pour les prochaines années. Ce schéma découle d'une nécessité de conformité au PMAD. Suite à son entrée en vigueur, prévue pour le premier trimestre de 2015, les Arrondissements et Municipalités concernées devront adapter leurs instruments d'urbanisme à ce nouveau schéma d'aménagement et de développement.

Le schéma établit six secteurs de planification dite stratégique, en raison de l'importance des enjeux liés à leur transformation, de la superficie des terrains dont la vocation est à consolider ou à transformer et des projets d'infrastructures routières ou de transport collectif auxquels ils sont associés. Ces secteurs sont désignés comme *Havre-Bonaventure*, *pont Champlain*, *Turcot-Lachine Est*, *Anjou*, *l'Assomption*, *Namur de la Savane* et *Accès à l'aéroport*. Le secteur d'intervention Havre-Bonaventure-Pont Champlain serait le seul secteur touché par la mise en place d'un système de transport collectif performant entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

« Ce vaste secteur, immédiatement voisin du centre-ville, comprend les abords du pont Champlain, le front du fleuve, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), les abords du bassin Wellington, la

Pointe-du-Moulin et la Cité du Havre. Sa mise en valeur, principalement à des fins d'emploi, présente un défi complexe, mais ce grand secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel : porte d'entrée du centre-ville, en bordure du fleuve, entre le Vieux-Montréal et le canal de Lachine. Des interventions majeures y sont prévues, notamment le remplacement des accès au futur pont enjambant le Saint-Laurent, associées à une bonification de l'offre en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville. »

Le schéma vise également à promouvoir l'essor des trois pôles économiques de l'agglomération : Centre, Ouest et Est, notamment par l'amélioration de la desserte en transport collectif. Le centre de l'agglomération fait l'objet d'une attention spéciale afin d'assurer son rayonnement sur le plan économique, commercial, culturel et récréotouristique, de même que l'épanouissement de ses quartiers.

Afin d'améliorer l'accessibilité du territoire, quelques interventions majeures sont prévues en matière de transport collectif ainsi que sur le réseau routier. Les seuls projets de transport collectif préconisés et identifiés sur un horizon rapproché visent la mise en service de la ligne de train de banlieue de l'Est, la mise en place d'un service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou.

La mise en place d'un mode de transport collectif performant reliant la Rive-Sud au centre-ville dans l'axe de l'autoroute 10 et du nouveau pont sur le Saint-Laurent est peu mise de l'avant et ne fait pas partie de projets prioritaires pour l'Agglomération de Montréal. Le projet de schéma ne fait référence qu'à la possibilité d'une bonification de l'offre de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, indiquant qu'une étude est en cours à cet effet.

4.3.1 Les grandes orientations d'aménagement

Les grandes orientations du schéma reposent sur une vision stratégique de l'aménagement et du développement du territoire : Améliorer le cadre de vie, favoriser un développement durable. Ces orientations, dont les deux premières peuvent conditionner la planification d'un système de transport collectif performant, se définissent selon :

- Orientation 1 : Favoriser un cadre de vie de qualité
- Orientation 2 : Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole
- Orientation 3 : Mettre en valeur les territoires d'intérêt

4.3.1.1 Orientation 1 : Favoriser un cadre de vie de qualité

Le schéma privilégie la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. Une telle organisation du cadre de vie a pour objectif de minimiser les déplacements et prioriser les transports collectif et actif. Au-delà du milieu physique, les interventions préconisées sur le cadre de vie doivent être définies de façon à répondre aux besoins diversifiés de l'ensemble de la population, notamment à ceux des familles, des aînés et des ménages qui ont de la difficulté à se loger.

À la lumière de cette grande orientation, découlent quatre orientations et leurs objectifs respectifs :

- Favoriser des redéveloppements respectant les spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles des différents milieux;

- Favoriser une intensification et une diversification des activités urbaines aux abords du réseau de transport collectif;
- Favoriser une architecture innovante, performante sur le plan environnemental et intégré à son milieu;
- Favoriser la conception de quartiers qui incitent à se déplacer à pied et à vélo.

4.3.1.2 Orientation 2 : Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Le centre-ville d'agglomération constitue le cœur de la métropole. Le projet de schéma prend le parti de soutenir le dynamisme de ses vocations qui est à la fois économique, culturel, touristique, d'enseignement, de santé et de divertissement, tout en constituant un lieu de résidence important. En plus du Centre, l'agglomération comprend deux autres grands pôles d'activité économique, l'Est et l'Ouest, qui se distinguent par des vocations spécifiques et dont le schéma vise à soutenir la vitalité et la complémentarité. L'accessibilité contribue aussi au dynamisme de l'agglomération et, à cet effet, le schéma entend mettre de l'avant différents projets portant à la fois sur le réseau routier et sur le transport collectif.

À la lumière de cette grande orientation, découlent six (6) orientations et leurs objectifs respectifs :

- Soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais;
- Accroître le rayonnement du centre-ville sur la scène internationale;
- Assurer la création de milieux de vie diversifiés, de qualité et distinctifs;
- Assurer l'accessibilité du centre-ville en tout temps;
- Améliorer l'accessibilité de l'agglomération en fonction des enjeux des différents secteurs;
- Optimiser les déplacements à vocation économique.

4.4 LE PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL ET LES CHAPITRES D'ARRONDISSEMENT EN VIGUEUR

De manière générale, les orientations, les objectifs, les actions et les moyens de mise en œuvre du plan d'urbanisme sont conformes aux objectifs d'optimiser le potentiel de développement immobilier aux abords du corridor de transport collectif performant.

Orientation 1

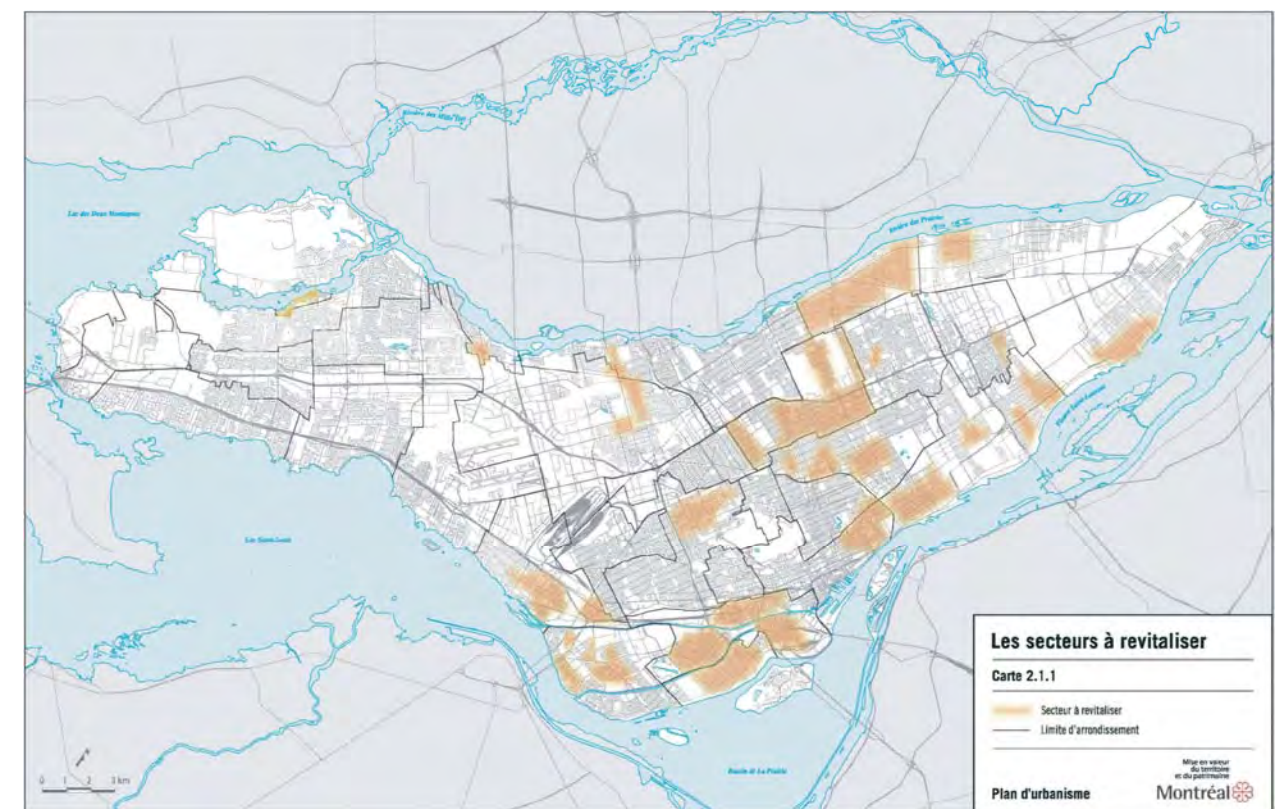
« Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets », orientation qui a pour objectif « d'améliorer la qualité des milieux de vie existants », les actions visent à favoriser la consolidation des rues, des axes et des centres commerciaux les plus dynamiques. Pour ce faire, la Ville souhaite instaurer ou renforcer les mesures réglementaires appropriées afin de maintenir et de consolider la dynamique commerciale de ces pôles. Dans la même optique, la Ville entend « favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014 » sur l'ensemble du territoire. La Ville souhaite « stimuler la construction de logements sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle » par l'élaboration des outils réglementaires appropriés (PPU, PAE, etc.) et par la mise à contribution de programmes de soutien au redéveloppement des terrains vacants, à la transformation de sites et de bâtiments propices à la fonction résidentielle en soutenant notamment la production de logements abordables. La volonté exprimée à cette orientation de « concevoir, dans un concept d'aménagement intégré, des ensembles mixtes d'habitation, de commerces et d'emplois » complète la gamme des interventions prévues afin d'assurer la construction de milieux de vie de qualité diversifiés et complets. Toutes ces

mesures sont de nature à susciter un développement immobilier dans l'éventuel corridor de transport collectif performant ou plus généralement de contribuer à l'intensification et la densification des activités aux abords des futures stations d'un système de transport collectif performant.

Orientation 2

Le plan d'urbanisme concerne « Des réseaux de transports structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain » et est tout aussi conforme aux objectifs de la présente étude. Par cette orientation, la Ville entend en effet « consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés ». Pour ce faire, elle vise à « faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif ». Dans cette perspective, la Ville entend « soutenir, par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités urbaines au pourtour des corridors de transport collectif, de manière à offrir une mixité d'usages pouvant tirer profit de la proximité du transport collectif dont de l'habitation, des commerces et services répondant aux besoins des usagers du transport collectif, de favoriser la proximité de générateurs de déplacements, comme les institutions scolaires, de santé et les autres équipements collectifs. Des mesures proposées relatives au stationnement, dans un rayon 500 mètres d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue, sont aussi susceptibles de favoriser une utilisation optimale des terrains aux abords de ces stations (ex. : imposition d'un ratio de stationnement maximum). » Ces mesures pourraient être applicables dans un rayon de 500 mètres d'une station en lien avec un système de transport collectif performant tels un métro léger ou un SRB.

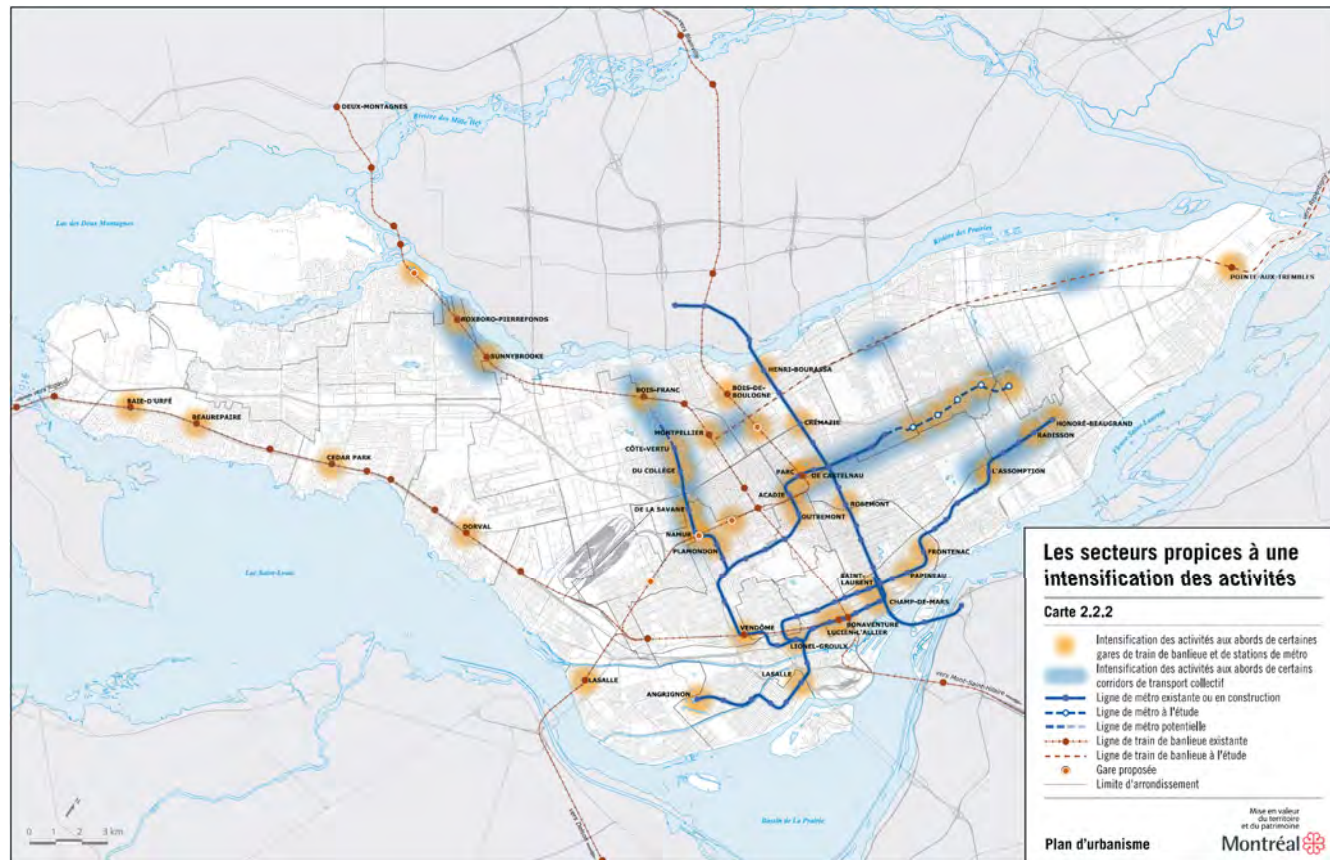
Figure 4-1 Les secteurs à revitaliser du Plan d'urbanisme de Montréal



Une autre orientation du Plan d'urbanisme vise à créer des « secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés » et ainsi « consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport ». Pour ce faire, la Ville entend « soutenir l'aménagement de secteurs d'emplois de qualité » par l'élaboration d'une réglementation appropriée relative aux activités autorisées et à la qualité de l'aménagement. Ces mesures sont proposées afin de favoriser une densité accrue et une augmentation du nombre d'emplois, notamment aux abords de certaines stations de métro et de certaines gares de train de banlieue, ce qui pourrait être applicable aux abords de stations en lien avec un système de transport collectif performant tels un métro léger ou un SRB. Les mêmes objectifs et moyens sont aussi proposés pour favoriser « la densification et la requalification des [secteurs d'affaires et de commerces] » en relation immédiate avec le réseau de transport collectif.

Les orientations, les objectifs, les pistes d'actions et les moyens de mise en œuvre avancés au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal sont, de manière générale, pertinents aux objectifs visant à optimiser le potentiel de développement immobilier à l'intérieur d'un corridor destiné à un mode de transport collectif performant.

Figure 4-2 Les secteurs propices à une intensification des activités du Plan d'urbanisme



4.4.1 La synthèse des orientations pan-montréalaises pour les arrondissements

Le Plan d'urbanisme propose pour chaque arrondissement une lecture générale du territoire, prescrivant pour ses différents secteurs, une vocation générale et un exposé sommaire de la problématique constatée. Pour chaque arrondissement, ces orientations sont résumées par une carte « synthèse des orientations pan-montréalaises ».

4.4.2 La synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Ville-Marie

Parmi la synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Ville-Marie, plusieurs informations concernent la zone d'étude. Hormis les mesures préférentielles potentielles au transport collectif sur les rues Sherbrooke et de Bleury, le boulevard René-Lévesque et l'autoroute Bonaventure ainsi que le projet de système léger sur rail à l'étude sur l'autoroute Bonaventure. Quelques orientations particulières visent la zone d'étude :

- Intensifier les activités résidentielles de certains secteurs afin d'améliorer la qualité de vie des milieux de vie;
- Consolider certains secteurs mixtes;
- Consolider les activités sur certains tronçons de rues à vocation commerciales;
- Requalifier certains secteurs d'emplois diversifiés;
- Consolider les activités portuaires;
- Déplacer et rabaisser l'autoroute Bonaventure dans le but de la transformer en boulevard urbain;
- Aménager une voie cyclable traversant le centre;
- Protéger et mettre en valeur l'arrondissement historique du Vieux-Montréal;
- Mettre en valeur les berges;

Améliorer le traitement de l'accès au centre et parachever le parcours riverain et la voie cyclable de ceinture.

Figure 4-3 Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Ville-Marie

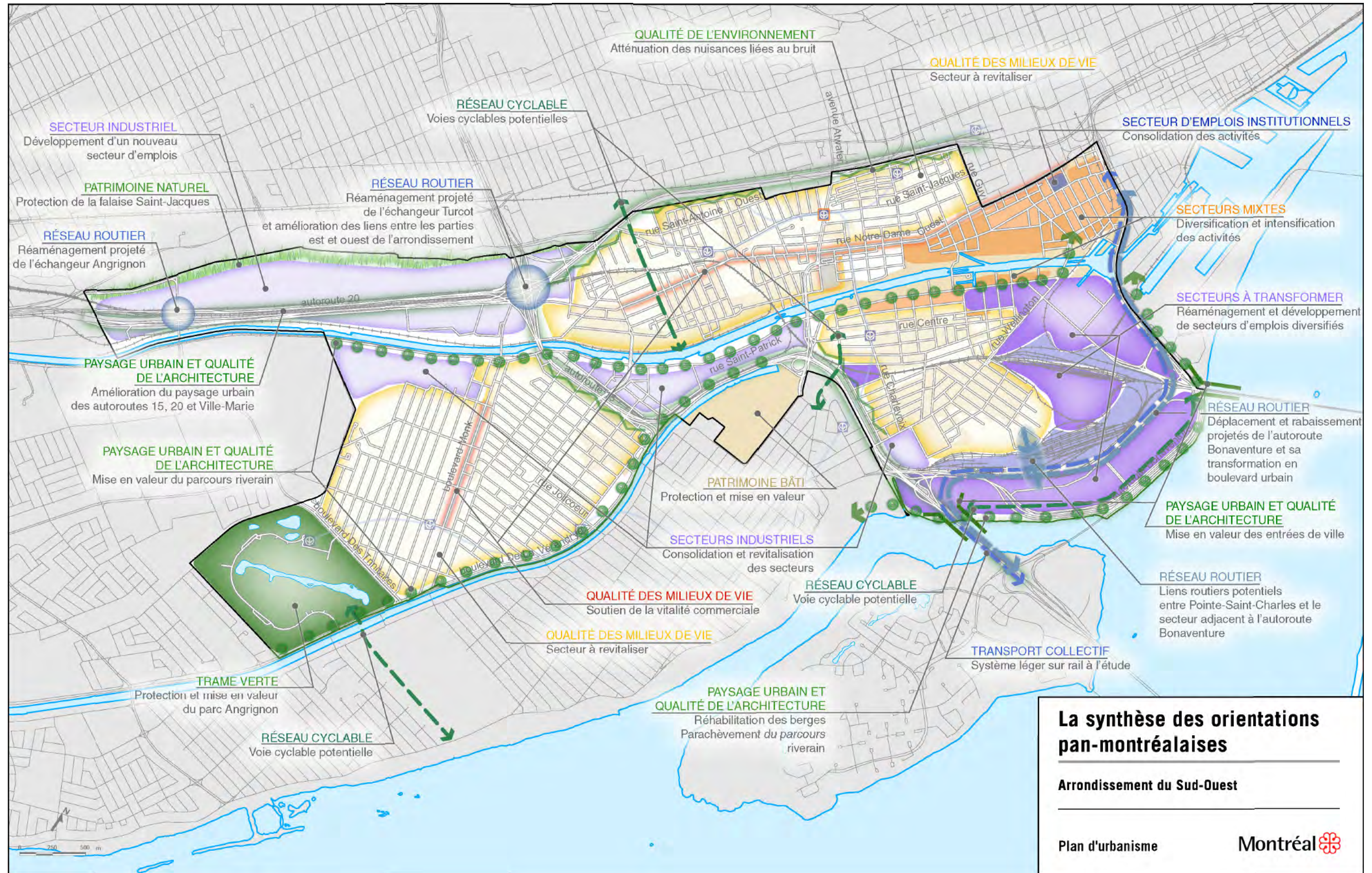


4.4.3 La synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement du Sud-Ouest

Mis à part le projet de système léger sur rail sur l'autoroute Bonaventure, plusieurs orientations visent la zone d'étude :


- Revitaliser certains secteurs et soutenir la vitalité commerciale afin d'améliorer la qualité des milieux de vie;
- Diversifier et intensifier les activités des secteurs mixtes;
- Consolider les activités des secteurs d'emplois institutionnels;
- Réaménager et développer les secteurs d'emplois diversifiés;
- Consolider et revitaliser les secteurs industriels;
- Déplacer et rabaisser l'autoroute Bonaventure dans le but de la transformer en boulevard urbain;
- Aménager des liens routiers entre Pointe-Saint-Charles et le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure;
- Aménager des voies cyclables;
- Mettre en valeur les entrées de ville;
- Réhabiliter les berges;
- Parachever le parcours riverain;
- Atténuer les nuisances liées au bruit.

Figure 4-4 Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement le Sud-Ouest



La synthèse des orientations pan-montréalaises

Arrondissement du Sud-Ouest

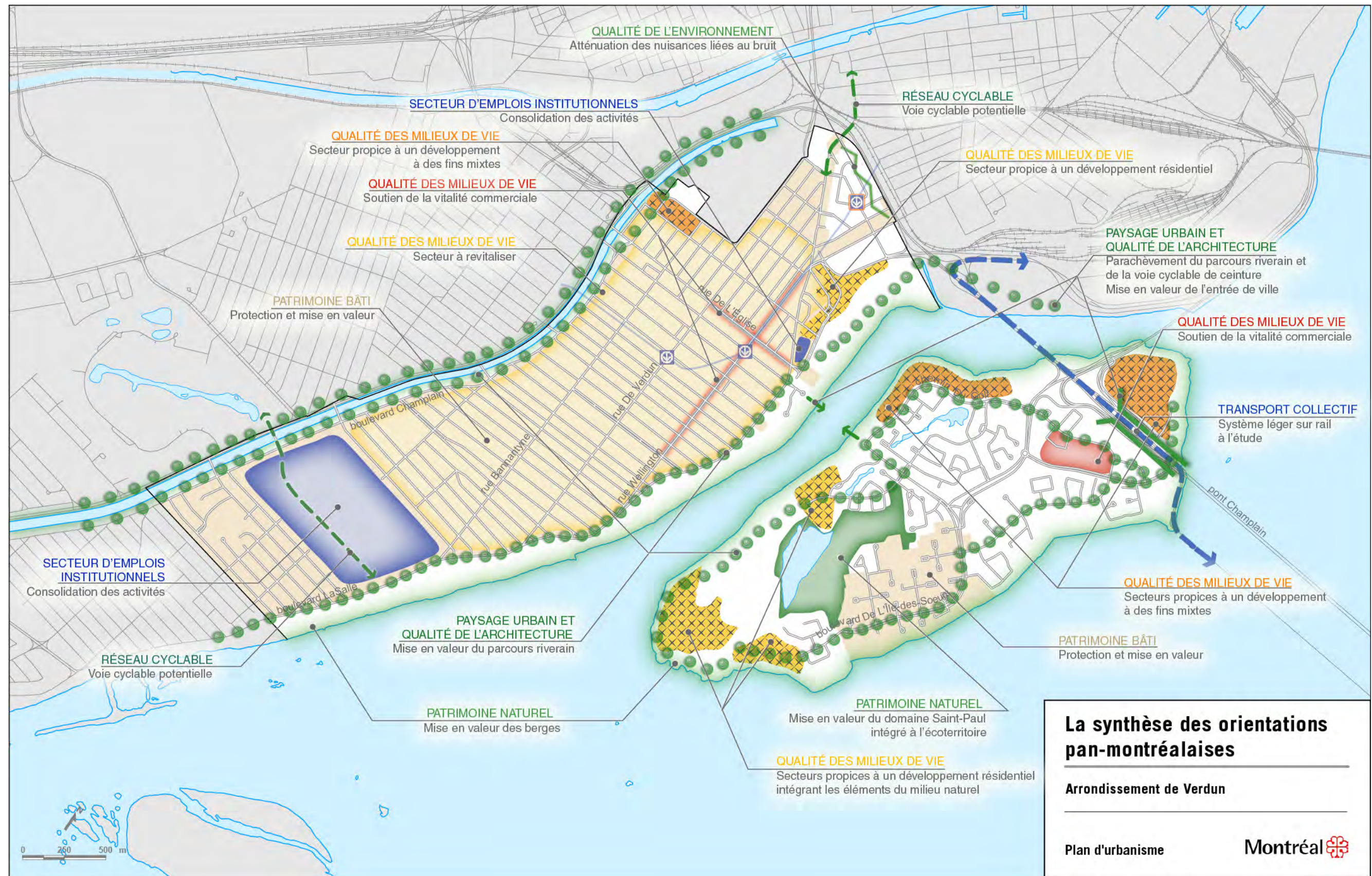
Plan d'urbanisme 

4.4.4 La synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Verdun

Les orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Verdun annoncent aussi le projet de système léger sur rail traversant L'Île-des-Sœurs en direction du pont Champlain. Par ailleurs, d'autres orientations visent la zone d'étude :

- Planifier certains secteurs propices aux ensembles résidentiels et à des fins mixtes en intégrant, le cas échéant, les éléments du milieu naturel;
- Revitaliser certains secteurs et soutenir la vitalité commerciale afin d'améliorer la qualité des milieux de vie;
- Consolider les activités de certains secteurs d'emplois institutionnels;
- Aménager des voies cyclables;
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti;
- Mettre en valeur le domaine Saint-Paul intégré à l'écoterritoire;
- Mettre en valeur les berges;
- Parachever le parcours riverain et la voie cyclable de ceinture;
- Mettre en valeur l'entrée de ville;
- Mettre en valeur le parcours riverain;
- Atténuer les nuisances liées au bruit.

Figure 4-5 Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement de Verdun



Les orientations issues des chapitres d'arrondissement du plan d'urbanisme

Les chapitres d'arrondissement constituent une composante du plan d'urbanisme de Montréal qui permet aux arrondissements de planifier, sur un horizon de dix ans, le développement de l'arrondissement. Ils présentent les paramètres qui guideront la réglementation d'urbanisme pour le territoire de l'arrondissement.

L'enjeu principal identifié au chapitre de l'arrondissement du Sud-Ouest est « l'amélioration des conditions de vie des résidents ». L'arrondissement veut, entre autres, revitaliser les rues commerçantes et améliorer la diversité des biens et des services offerts à la population. Il veut favoriser le désenclavement de son territoire en améliorant les réseaux de circulation. Il désire aussi améliorer la desserte en transport collectif de surface et parachever le réseau de voies cyclables. Par ailleurs, l'arrondissement désire mettre en valeur ses atouts afin de favoriser le rayonnement de son territoire et de ses milieux de vie. Pour ce faire, il propose notamment de maximiser les occasions de développement des secteurs à proximité du centre-ville de Montréal et d'améliorer les liens entre celui-ci et l'arrondissement. L'arrondissement veut aussi réaliser le plein potentiel de développement économique, social et culturel. Ainsi, un des objectifs consiste à favoriser l'accroissement des emplois dans l'arrondissement.

Le chapitre de l'arrondissement de Verdun énonce cinq (5) orientations de base qui encadrent les enjeux d'aménagement et de développement de son territoire, soit d'améliorer l'image de l'arrondissement et la qualité de vie des citoyens, de consolider la vocation résidentielle et familiale de Verdun, de poursuivre le développement et la revitalisation des milieux de vie, de protéger et mettre en valeur l'environnement et de maintenir l'engagement de l'arrondissement contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Par la suite, douze enjeux locaux d'aménagement et de développement ainsi que des objectifs et des actions pour chacun sont présentés. L'arrondissement désire, entre autres, développer la pointe Nord de l'île des Sœurs en vue de créer un secteur mixte de grande qualité en lien avec le centre-ville de Montréal. Il est donc favorisé de mettre en place un plan de développement en intégrant un plan directeur du réseau routier et de prévoir l'aménagement d'une station dans l'éventualité de la mise en service d'un système de transport collectif performant.

Il est à noter que l'arrondissement de Ville-Marie ne possède pas de chapitre d'arrondissement précisant des orientations locales d'aménagement. Les enjeux et orientations générales du plan d'urbanisme s'appliquent donc au territoire de l'arrondissement.

4.4.5 Les secteurs de planification détaillée

Le plan d'urbanisme prévoit, par ailleurs, un processus et des dispositions particulières à l'égard de certaines parties de son territoire qui présentent des problématiques complexes. La planification détaillée de portée pan-montréalaise peut prendre différentes formes : plan de mise en valeur, modification de la réglementation, programmes appropriés, partenariats, etc.

Pour certains de ces secteurs, soit s'applique un programme particulier d'urbanisme (PPU) soit un tel instrument de planification est en cours de réalisation. Un PPU vient préciser les affectations du sol, les tracés des voies de circulation, les équipements projetés, les règles de zonage ainsi que les mesures appropriées pour la mise en valeur du secteur (travaux, programmes, etc.).

Sont ainsi identifiés comme secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise, l'autoroute Ville-Marie, le canal de Lachine, le secteur de Griffintown, le Havre de Montréal, le Quartier des spectacles ainsi que le réseau piéton intérieur. Les orientations générales applicables à chacun des secteurs sont les suivantes :

Canal de Lachine

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

Griffintown (PPU)

- Préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur;
- Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des activités économiques et résidentielles;
- Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires.

Havre de Montréal

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire;
- Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux;
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur;
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique;
- Atténuer les contraintes environnementales.

Réseau piéton intérieur

- Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue;
- Améliorer la fonctionnalité du réseau : accès, heures d'ouverture, redéveloppement, sécurité et orientation des usagers;
- Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif.

Pour leur part, les arrondissements identifient des secteurs de planification détaillée de portée locale. Pour le territoire à l'étude, ces secteurs sont les suivants :

- Dans l'arrondissement le Sud-Ouest, le secteur Peel-Wellington situé à l'intérieur de Griffintown fait l'objet d'un programme particulier d'urbanisme;
- Dans l'arrondissement de Verdun, le secteur de la pointe Nord de l'île des Sœurs fait l'objet d'un guide d'aménagement;

- L'Arrondissement de Ville-Marie est à rédiger un PPU pour le secteur compris à l'intérieur du quadrilatère René-Lévesque, University, Notre-Dame, de la Montagne, Saint-Jacques et Lucien — L'allier. Ce PPU intitulé PPU des gares s'ajoutera aux autres documents de planification détaillée de l'arrondissement que sont les PPU Quartier des spectacles et Quartier latin.

4.5 LA RÉGLEMENTATION DE ZONAGE

Les règlements d'urbanisme des arrondissements de Ville-Marie (numéro 01-282) et du Sud-Ouest (01 — 280) et le règlement de zonage de l'arrondissement de Verdun (1 700) comportent des dispositions particulières traduisant une certaine volonté municipale de densifier, diversifier l'occupation du territoire et encourager les déplacements actifs et l'utilisation du transport collectif. Récemment, les arrondissements ont modifié leurs règlements d'urbanisme notamment de façon à :

- Augmenter les hauteurs maximales dans certaines zones situées à l'est, à l'ouest et au sud du centre des affaires, là où d'importantes surfaces constructibles subsistent;
- Effectuer le calcul des hauteurs en mètres plutôt qu'en étages, sauf dans certains cas d'exception (secteurs patrimoniaux);
- Modifier les dispositions relatives au nombre requis de cases de stationnement (minimum et maximum), la localisation (intérieur et extérieur) et les dimensions (nombre de cases pour petites voitures);
- Dispositions relatives à l'aménagement de supports à vélos.

Ville-Marie

- Taux d'implantation max. de 100;
- Densité maximale variant entre 6 et 12. La densité se définit comme étant le rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est construit;
- Aucun min/max en étages;
- Hauteur moyenne maximale variant entre 30 et 44 mètres. Possibilité de surhauteurs entre 65 et 120 mètres et plus de 120 mètres (sous certaines conditions);
- La hauteur des bâtiments dans plusieurs zones est assujettie au Titre VIII du règlement d'urbanisme (préservation de vues vers et à partir du Mont-Royal);
- Grande variété d'usages autorisés (résidentiel, commerce, bureau);
- Mixité des usages.

Sud-Ouest

- Taux d'implantation maximum de 100 % pour le quartier Griffintown, Petite Bourgogne et secteur Bridge/St-Patrick;
- Taux d'implantation maximum variant entre 50 % et 70 % pour le reste du territoire;
- Densité maximale variant entre 3 et 9 pour le quartier Griffintown;
- Densité maximale moyenne de 3 pour le reste du secteur;
- Aucun min/max en étages;
- Hauteur moyenne maximale variant entre 25 et 30 mètres. Hauteur maximale de 23 mètres pour le parc d'entreprises Pointe-Saint-Charles. Hauteur entre 12,5 et 20 mètres pour le reste du secteur. Possibilité de surhauteurs entre 44 et 80 mètres pour le quartier Griffintown;
- La hauteur des bâtiments dans plusieurs zones est assujettie au Titre VIII du règlement d'urbanisme (préservation de vues vers et à partir du Mont-Royal).

Verdun

- Taux d'implantation maximum variant entre 0,3 et 0,75 pour le secteur « terre-ferme » alors qu'il varie entre 0,25 et 4 0,6 (aucun maximum pour certaines zones) pour le secteur « Île-des-Sœurs »;
- Densité maximale variant entre 0,8 et 4,8 (aucun COS max pour certaines zones) pour le secteur « terre-ferme » alors qu'il varie entre 0,8 et 4 (aucun COS max pour certaines zones) pour le secteur « Île-des-Sœurs »;
- La hauteur maximale varie entre 1 et 15 étages pour le secteur « terre-ferme » (Seule la zone H02-134 permet jusqu'à 15 étages);
- La hauteur maximale varie entre 2 et 12 étages pour le secteur « Île-des-Sœurs ».

4.6 LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL ACTUELLEMENT EN VIGUEUR

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD)¹³, entré en vigueur en février 1999, présente divers exercices de planification stratégique ayant été réalisés avant l'entrée en vigueur du SAD révisé de l'ancienne MRC de Champlain et depuis la création de la nouvelle ville et de l'Agglomération de Longueuil. Les résultats de ces exercices ont été intégrés aux grandes orientations de l'aménagement du territoire du SAD de l'Agglomération de Longueuil (mai 2012). Ces exercices de planification stratégique sont : le Plan stratégique de développement de l'ancienne MRC de Champlain (1993), le Plan stratégique de l'ancienne MRC de Champlain revue et mise à jour (1996), le Plan stratégique 2012-2015 de Développement économique Longueuil (DEL), la Vision stratégique de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2003) et le Plan stratégique 2003-2013 du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

¹³ L'agglomération de Longueuil a débuté le processus visant à remplacer son schéma d'aménagement et de développement afin notamment d'assurer sa conformité aux dispositions du PMAD. Un premier projet de schéma d'aménagement et de développement a ainsi été adopté en juin 2014. Ce projet de schéma est présenté ci-après.

Le SAD propose les trois principes généraux suivants :

- Amélioration de la qualité de vie des citoyens
- Occupation rationnelle et optimale du territoire
- Croissance des activités économiques durables

4.6.1 Orientations d'aménagement

À la lumière de ces trois (3) principes, douze (12) orientations d'aménagement sont proposées comme cadre de référence pour le PMAD, dont trois conditionnent la planification d'un mode de transport collectif performant et des quartiers environnants :

- Orientation 2 : Consolider et densifier le milieu urbain et favoriser la mixité des usages
- Orientation 3 : Encourager et soutenir la revalorisation des milieux bâtis sur le territoire
- Orientation 6 : Favoriser une desserte et une gestion optimale des modes de transport

4.6.1.1 Orientation 2 : Consolider et densifier le milieu urbain et favoriser la mixité des usages

Comptant 405 166 habitants¹⁴, l'Agglomération de Longueuil est localisée au centre de la couronne sud et est située à proximité du centre-ville de Montréal. Selon le SAD, 67 % du territoire de l'agglomération est urbanisé, soit 18 832 hectares.

Les priorités de l'agglomération dans la planification régionale sont d'identifier et structurer les pôles urbains régionaux ainsi que de prendre en compte les milieux bâtis, le vieillissement de la population et la diminution démographique. Dans le contexte du projet de la mise en service des stations d'un nouveau système de transport collectif performant, les objectifs répondant à cette orientation sont les suivants :

- Structurer les différents pôles d'activités (habitations, commerces et services, industries, institutions, etc.) sur le territoire;
- Consolider et densifier les différentes fonctions déjà en place et maintenir leur localisation;
- Optimiser l'utilisation du sol afin de rentabiliser en priorité les équipements, les infrastructures et les services publics;
- Encourager la mixité et la complémentarité des usages;
- Planifier et prioriser les secteurs à développer et à redévelopper;
- Privilégier une plus forte densité près des corridors de transport en commun, des équipements publics structurants et des pôles multifonctionnels structurants;
- Renforcer et consolider les concentrations commerciales et de services déjà existants situés au centre de bassins de population très importants.

4.6.1.2 Orientation 3 : Encourager et soutenir la revalorisation des milieux bâtis sur le territoire

Le territoire de l'Agglomération de Longueuil est très diversifié. Il est caractérisé notamment par la présence de noyaux villageois patrimoniaux, de secteurs résidentiels homogènes et de pôles commerciaux et de services établis. Toutefois, certains secteurs sont dévitalisés ou en transformation. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces phénomènes, soit l'âge de certains secteurs, la vocation et la nature de certains bâtiments, les changements au niveau du profil socioéconomique de la population, les modifications des habitudes des consommateurs ou le déplacement des activités vers d'autres secteurs plus récents. Ces secteurs offrent des potentiels de consolidation intéressants, tels que l'insertion de nouvelles constructions et l'optimisation des terrains sous-développés. Entre 2002 et 2005, la ville de Longueuil a mis en place des programmes de revitalisation pour ses quartiers centraux anciens. Elle a aussi créé, avec divers partenaires, un organisme ayant pour but de revitaliser les artères commerciales traditionnelles, qui montrent un signe d'essoufflement au détriment de nouveaux centres commerciaux répondant aux nouvelles pratiques des consommateurs.

Dans ce contexte, les objectifs répondants à cette orientation qui consiste à encourager et soutenir la revalorisation des milieux bâtis sur le territoire sont les suivants :

- Assurer une optimisation des infrastructures (égout, aqueduc, écoles, transport collectif, etc.);
- Consolider et valoriser les milieux urbains existants par des projets d'insertion, de requalification, de recyclage, de reconstruction ainsi que par des opérations de redéveloppement urbain;
- Diversifier les activités dans les quartiers de manière à offrir davantage de services, de commerces et d'emplois près des lieux de résidence.

4.6.1.3 Orientation 6 : Favoriser une desserte et une gestion optimale des modes de transport

De par sa localisation stratégique, l'Agglomération de Longueuil offre de nombreux accès à la métropole montréalaise : les ponts Champlain, Jacques-Cartier et Victoria, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et l'estacade du pont Champlain. Le territoire est parcouru par les autoroutes 10, 15, 20, 25 et 30 ainsi que par les routes 112, 116, 132 et 134. De plus, le territoire est desservi par le transport en commun (métro, trains de banlieue, autobus, transport adapté, taxis collectifs, taxis et véhicules partagés). Le territoire de l'agglomération est desservi en totalité par le Réseau de transport de Longueuil (RTL).

La principale problématique liée au transport en commun consiste à l'amélioration des liaisons inter rives. Le SAD énonce que l'agglomération désire améliorer la fluidité sur l'ensemble de son réseau artériel et local dont les échanges inter rives de transport collectif. Par ailleurs, le schéma rappelle la priorité des projets de liaison inter rives par transport collectif dans l'axe du pont Champlain et de la desserte interne par un système de transport collectif performant.

Une des visions en matière de transport terrestre dictées au SAD est le « développement et l'utilisation optimale du réseau de transport collectif, entre autres, par la mise en place de réseaux à capacité intermédiaire inter rives et interne à la Rive-Sud ». Dans ce contexte, les objectifs applicables sont les suivants :

- Développer une gestion optimale des déplacements terrestres;
- Favoriser le développement et l'usage des transports collectifs et alternatifs;

¹⁴ Source : Décret de population 480-2013, MAMROT

- Améliorer les liens inter rives entre l'agglomération et Montréal, notamment par la mise en place de sites propres aux autobus et, ultimement, d'un SLR;
- Améliorer les liens internes, notamment par la mise en place de sites propres aux autobus et, ultimement, d'un SLR vers la zone aéroportuaire;
- Améliorer les réseaux de transports collectifs et alternatifs menant aux pôles d'emplois et de services;
- Établir un redéveloppement du territoire axé vers les transports collectifs et alternatifs.

4.7 LE PROJET¹⁵ DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Préalablement à la démarche de révision de son schéma, l'Agglomération de Longueuil a élaboré en 2012 un énoncé de vision stratégique. Cet énoncé de vision se veut complémentaire à celui de la CMM en allant au-delà des valeurs véhiculées par le document métropolitain. L'énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de l'Agglomération de Longueuil propose notamment des thèmes et objectifs visant la création de milieux de vie mixtes et denses, une requalification des axes et pôles commerciaux ainsi qu'un développement reposant sur les grands axes de transport collectif et une amélioration de la diversité et de la qualité des équipements¹⁶.

Émanant de l'énoncé de vision stratégique, six (6) orientations d'aménagement sont proposées dont une, la première orientation, conditionne la planification d'un mode de transport collectif performant et des quartiers environnants.

Orientation 1 : Une agglomération dotée de corridors de transport structurants permettant une gestion optimale de tous les modes de transport et où le transport collectif est une priorité. Parmi les objectifs appuyant cette orientation,

- Identifier et compléter les corridors de transport structurants permettant un développement optimal du territoire et soutenant les déplacements des personnes et des marchandises;
- Le réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par le PMAD et le projet de schéma. Le système léger sur rail (SLR) à l'étude est retenu au projet de schéma pour l'identification du réseau de transport en commun structurant;
- Améliorer l'efficacité du transport collectif et contribuer à l'objectif de la CMM de hausser à 30 % la part modale du transport en commun à la pointe du matin d'ici 2021;
- Encore ici, l'Agglomération avance que l'offre de transport collectif sur les principaux corridors de déplacements inter rives et intra agglomération pourra être accrue, entre autres, grâce à l'implantation d'un système performant tel un SLR sur le nouveau pont sur le Saint-Laurent dans l'axe de l'autoroute A- 10 vers le centre-ville de Montréal;

- Un tel mode de transport en commun représente à la fois l'opportunité d'augmenter la part modale du transport collectif en période de pointe et hors pointe.

Orientation 2 : Une agglomération à l'aménagement durable du territoire axé sur une utilisation rationnelle de l'espace, le transport collectif et une mise en valeur des vitrines autoroutières.

Par cette orientation, l'agglomération souhaite effectuer une gestion optimale de l'urbanisation en assurant l'adéquation entre les perspectives de croissance, les investissements requis et les espaces à développer ou à redévelopper ainsi qu'en mettant de l'avant une planification intégrée redéveloppement/transport. Parmi les objectifs appuyant cette orientation :

- Diriger au moins 40 % des nouveaux logements et les activités économiques à fort taux d'emplois ou génératrices de déplacements vers les corridors et points d'accès au transport collectif structurant.

Parmi ces corridors et points d'accès devant faire l'objet d'une planification particulière est identifiés :

- Les stations Panama, Chevrier et Quartier de la ligne du système léger sur rail (SLR) proposé dans l'axe de l'autoroute A- 10 sur le territoire de Brossard;
- Le boulevard Taschereau, entre la place Charles-LeMoine et les limites municipales de La Prairie, sur les territoires de Brossard et Longueuil;
- Le corridor Quartier/Moïse-Vincent sur les territoires de Brossard et Longueuil.

Au niveau du document complémentaire, on y propose notamment, en lien avec une optimisation de l'urbanisation, d'élaborer, pour chacun des corridors et points d'accès au transport collectif métropolitain, une planification particulière intégrée redéveloppement/transport tels un concept général d'organisation spatiale, un plan d'aménagement d'ensemble, un programme particulier d'urbanisme ou tout autre outil de planification. Ces planifications doivent notamment s'inspirer des principes TOD. Une augmentation des seuils minimaux de densités et l'identification des sites de développement et de redéveloppement/optimisation (résidentielle) de 0,5 ha et plus situés à l'intérieur des aires d'influence des corridors et points d'accès au transport collectif métropolitain.

¹⁵ Projet adopté le 5 juin 2014.

¹⁶ D'après le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (règlement CA-2014-210) adopté le 5 juin 2014.

4.8 LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE SAINT-HUBERT

La version du plan d'urbanisme de l'ancienne ville de Saint-Hubert datant du 1er mars 2001 présente les principaux enjeux ou défis de développement en matière d'aménagement du territoire, dont l'un est l'amélioration de l'efficacité du transport en commun afin de faciliter les déplacements vers Montréal et les principaux pôles d'activités de Saint-Hubert et de la Rive-Sud.

Trois grandes orientations et des objectifs d'aménagement sont énoncés au plan d'urbanisme. Parmi ces orientations, la première consiste à « maximiser et accroître la qualité des services communautaires dans chacun des différents secteurs en termes de ressources, d'équipements et d'infrastructures ». Dans ce contexte, la ville de Saint-Hubert souhaitait notamment « consolider et mettre en place des circuits express (métrobus) et des voies réservées pour réduire les temps de parcours (et les correspondances) vers le centre-ville de Montréal (via le pont Champlain) ou le métro de Longueuil ».

4.9 LE PLAN D'URBANISME DE L'ANCIENNE VILLE DE GREENFIELD PARK

Le plan d'urbanisme de l'ancienne ville de Greenfield Park, datant de décembre 2000, présente de grandes orientations d'aménagement et des enjeux touchant à la fois l'habitation, l'activité commerciale ainsi que l'environnement et les espaces verts.

Lors de la rédaction de son plan d'urbanisme, la ville de Greenfield Park était préoccupée par l'accroissement de la clientèle du service de transport en commun et l'amélioration des liens vers l'île de Montréal. Elle reconnaissait déjà que des efforts devaient être « consentis pour instiguer des projets encourageant davantage l'utilisation de ce mode de transport ».

4.10 LE PLAN D'URBANISME DE BROSSARD

Le plan d'urbanisme de la ville de Brossard, entré en vigueur en 2001, n'est plus adapté au développement et à la croissance que connaît Brossard depuis plus de 10 ans et est actuellement en cour de révision (entrée en vigueur prévue pour l'automne 2015). Le plan d'urbanisme actuel présente des orientations et des objectifs ayant pour but d'optimiser l'adéquation entre les besoins de la population et les réalités du développement urbain. Ce document de planification s'inscrit en continuité avec le plan stratégique de développement de la ville de Brossard entré en vigueur en 2001. Il est quand même intéressant de noter que dès 2001, la Ville avait comme préoccupation les liens inter rives. En effet, la troisième orientation du plan d'urbanisme consiste à « soutenir des solutions permanentes aux problèmes de transport inter rives dans l'axe Brossard ». Par cette orientation la Ville entend « soutenir la concertation des efforts des partenaires régionaux et gouvernementaux pour l'amélioration durable du réseau de transport en commun inter rives ».

4.11 LA RÉGLEMENTATION DE ZONAGE

Les règlements de zonage de Brossard, Longueuil (arrondissements de Saint-Hubert et Greenfield Park) et Saint-Lambert comportent des dispositions particulières traduisant une certaine volonté municipale de densifier, diversifier l'occupation du territoire et encourager les déplacements actifs et l'utilisation du transport collectif.

Brossard

- Une diversité d'usages (résidentiel, bureau, commerce, public, etc.);
- Autorisation d'usages complémentaires;
- être identifiés au règlement de zonage;

- Résidentiel de faible densité : 10 à 15 logements/hectare;
- Résidentiel de moyenne densité 15 à 60 logements/hectare;
- Résidentiel de forte densité : minimum de 30 logements/hectare;
- C.O.S minimal de 0,10;
- Le développement de ce secteur doit être centré sur un projet « style de vie » privilégiant une mixité de fonctions commerciales, résidentielles, ludiques et de bureaux afin de favoriser l'implantation d'un esprit de rue principale ou de centre-ville (configuration à ciel ouvert, place publique et réseau d'allées favorisant la circulation piétonne, échelle humaine, design et esthétique de qualité, etc.). Le concept « style de vie » comporte également des bâtiments autonomes accueillant des commerces reliés à la rue principale par un boulevard urbain et dont l'ensemble occupe la majorité du site;
- Les sites stratégiques SS-L03 et L04 sont visés, en partie, par le PPU Taschereau qui précise les fonctions de l'affectation du sol « Axe structurant régional ». Sont autorisés, de façon générale, pour les zones comprises dans ces sites stratégiques les usages résidentiels, commerce de détail et de services, bureau, communautaire de desserte locale ou régionale;
- Une portion du site stratégique SS-LB04 est visée par le PPU du secteur Marie-Victorin/Saint-Laurent. Pour ce site stratégique, seule la haute densité résidentielle de 60 à 200 logements/hectare y est autorisée comme usage principal.

Longueuil (arrondissement Saint-Hubert)

- Une diversité d'usages (résidentiel, bureau, commerce, public, industrielle de prestige, etc.);
- Autorisation d'usages complémentaires;
- Densité nette de 25 log./ha à 150 log./ha;
- Industrie de prestige : C.O.S min./max. : 0,1/1.

Longueuil (arrondissement Greenfield Park)

- Une diversité d'usages : (résidentielle de toute densité, commerce et services de toute catégorie, bureau de toute catégorie, activités reliées aux expositions, équipement communautaire structurant et non structurant);
- Autorisation d'usages complémentaires;

Saint-Lambert

- Corresponds au site stratégique SS-LB05 (club de golf de Saint-Lambert);
- Seuls les activités récréatives intensives et extensives ainsi que les équipements communautaires non structurants y sont autorisés;
- COS max. de 2,0.

4.12 LA POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DE LA VILLE DE LONGUEUIL

La ville de Longueuil a adopté, en 2005, sa Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Cette politique identifie huit grands secteurs d'intérêt écologique. La zone d'étude « Agglomération de Longueuil » comprend les secteurs 1 (Maritime) et 2 (Portage des prairies). Le secteur 1 forme un habitat important pour une quarantaine d'espèces de poisson en plus d'être une frayère pour les salmonidés et les maskinongés alors que le secteur 2 correspond notamment au boisé de Brossard qui a fait l'objet d'une étude de caractérisation en 2002. Dans le cas du secteur 1, la Politique recommande le maintien de la réglementation municipale qui protège les habitats fauniques et de poursuivre la protection de la bande riveraine. Le secteur 2 se trouve en zone agricole permanente.

5. STRUCTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DES PERSONNES

5.1 ZONE D'ÉTUDE « VILLE DE MONTRÉAL »

Cette zone d'étude comprend le centre-ville de Montréal et sa périphérie de sorte que l'ensemble des réseaux de transport des personnes y converge. La zone est bien desservie par le réseau routier local et compte un grand nombre d'infrastructures routières qui la traversent du nord au sud et d'est en ouest. Il est à noter que cette orientation ne coïncide toutefois pas avec la réalité des points cardinaux. Selon leur orientation, les voies de circulation de Montréal sont classées en deux catégories : est-ouest et nord-sud. Il s'agit plutôt d'une indication approximative.

Parmi les grands axes routiers qui desservent le secteur, on trouve :

- Dans l'axe nord-sud : le boulevard LaSalle, la rue Charlevoix, la rue Guy, la rue Peel, la rue University, la rue de Bleury, la rue de la Montagne, la rue Saint-Urbain, le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis;
- Dans l'axe est-ouest : la rue Sherbrooke, le boulevard de Maisonneuve, la rue Sainte-Catherine, le boulevard René-Lévesque, autoroute Ville-Marie, la rue Saint-Jacques, la rue Saint-Antoine, la rue Notre-Dame, la rue Saint-Paul, la rue de la Commune, la rue Saint-Patrick et la rue Centre.

La rue Wellington traverse le sud de la zone d'étude ainsi que les autoroutes 10 (boulevard Robert-Bourassa) et 15-20. Hormis ces axes de circulation majeurs, la zone d'étude est parcourue par plusieurs rues à vocation résidentielle.

Au niveau du quartier de L'Île-des-Sœurs, le boulevard de L'Île-des-Sœurs, le boulevard René-Lévesque, la rue Jacques-Le Ber et le chemin de la Pointe-Nord forment une boucle connectant l'ensemble des milieux de vie et de commerces et d'emplois de l'île.

Les moyens de transport collectif desservant la zone d'étude sont le métro, l'autobus et le train de banlieue. La zone d'étude est traversée par les lignes de métro orange (stations Champ-de-Mars, Place-d'Armes, Square-Victoria, Bonaventure, Lucien-L'Allier, Georges-Vanier), verte (Saint-Laurent, Place-des-Arts, McGill, Peel, Guy-Concordia, Atwater, Charlevoix, LaSalle et De l'Église) de la Société de transport de Montréal (STM). La ligne jaune et son croisement avec les lignes verte et orange (Station Berri-UQÀM) est située quelques mètres à l'est de la limite de la zone d'étude.

Au niveau du train de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), trois lignes traversent la zone d'étude. Les lignes de train Saint-Jérôme, Candiac et Vaudreuil-Hudson, empruntant le même parcours en partance de la station de métro Lucien-L'Allier, parcourent la zone d'étude dans le même axe que l'autoroute Ville-Marie. Les lignes de train Mascouche, Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, desservies par la Gare Centrale, parcourent la zone d'étude dans un axe nord-sud. Seules les gares terminales de ces lignes de train sont situées dans la zone d'étude. Celle-ci est également parcourue par de nombreux trajets d'autobus de la STM.

En été, des navettes fluviales relient le Vieux-Port de Montréal au parc Port de plaisance de Longueuil et à l'île Sainte-Hélène.

Des pistes et des bandes cyclables traversent la zone d'étude en empruntant, entre autres, la rue Wellington, la rue Grand Trunk, l'avenue Lionel-Groulx, le boulevard de Maisonneuve, la rue University, la rue McGill, la rue de la Commune, la rue Saint-Antoine, la rue Saint-Urbain et la rue Berri. La piste cyclable du parc du Canal-de-Lachine se trouve aussi dans la

zone d'étude. Par ailleurs, ±96 stations de BIXI, système de vélos en libre-service, sont installées à l'intérieur de la zone d'étude chaque année, entre les mois d'avril et novembre.

5.2 ZONE D'ÉTUDE « AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL »

Cette zone d'étude figure comme point de départ, ou de transit, des réseaux de transport des personnes vers l'île de Montréal. La zone compte aussi un grand nombre d'infrastructures routières qui la traversent. La trame de rues de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil » diffère beaucoup de celle de la zone d'étude « Ville de Montréal ». Parmi les grands axes routiers qui desservent la zone, on retrouve : le boulevard Taschereau (route 134), le boulevard Matte, le boulevard de Rome, le boulevard Leduc, le boulevard du Quartier, le boulevard Milan, le boulevard Rivard, l'avenue Victoria, le boulevard Grande-Allée et le boulevard Simard. La route 132 ainsi que les autoroutes 10, 15, 20 et 30 traversent également la zone d'étude. Hormis ces axes de circulation majeurs, la zone d'étude est parcourue d'une vaste trame de rues à vocation résidentielle.

Le secteur urbanisé de la zone d'étude, soit le territoire à l'ouest de l'autoroute 30, est parcouru par de nombreux trajets d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL). On compte deux stationnements incitatifs, soit celui du terminus Panama qui offre 958 cases de stationnement et celui situé à l'angle des boulevards Lapinière et Chevrier qui offre 2 313 places.

Des pistes et des bandes cyclables traversent la zone d'étude en empruntant, entre autres, le boulevard de Rome, le boulevard Lepage, le boulevard Leduc, le boulevard Grande-Allée, le boulevard Kimber, le boulevard Payer, le boulevard Simard et la rue Riverside. Le parc Marie-Victorin, parc linéaire longeant le fleuve Saint-Laurent, est aussi desservi par une piste cyclable. Aucune station de BIXI n'est installée à l'intérieur de la zone d'étude.

5.3 PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Deux documents de planification des transports couvrent le territoire de l'Agglomération de Longueuil. Le Plan stratégique 2013-2022 du Réseau de transport de Longueuil (RTL) couvre le développement envisagé du réseau de transport en commun pour l'Agglomération de Longueuil. Le Plan de mobilité et de transport durable de l'Agglomération de Longueuil, adopté en 2013, traite du développement des réseaux de transport sur le territoire de l'agglomération.

- Le Plan de transport de Montréal, publié en 2008, prévoit le développement des réseaux de transport sur son territoire;
- Le Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM, publié en 2012, vise à établir une vision commune intégrant l'ensemble des secteurs d'intervention en matière de planification des transports.

5.3.1 Éléments de vision et objectifs liés au transport collectif en général

Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal identifie dans ses quatre principaux objectifs l'augmentation de l'utilisation du transport en commun. Une stratégie d'intervention prioritaire est mise de l'avant et propose l'augmentation de l'offre de transport en commun.

Le Plan de transport de Montréal souhaite « réduire de manière considérable la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche, ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile, tel le covoiturage, l'autopartage et le

taxi ». Concernant plus spécifiquement le transport en commun, le Plan de transport de Montréal vise la mise en place d'une meilleure offre et la réalisation d'interventions sur le réseau routier dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie.

Le Projet de Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil définit une vision axée sur une mobilité durable, déclinée en six enjeux. Contenus dans ces six enjeux, divers objectifs concernent directement le transport en commun :

- Bonification de l'offre en transport collectif et amélioration des liens et accès routiers pour permettre le développement du transport collectif, notamment au chapitre de la desserte interne de l'agglomération;
- Projets pilotes pour intégrer les nouvelles technologies dans le fonctionnement des véhicules publics;
- Révision des pratiques d'urbanisme pour favoriser les transports collectifs et actifs.

Les éléments de vision et les enjeux définis dans le Plan stratégique 2013-2022 du RTL sont les suivants :

- « Appuyer l'agglomération et les villes pour développer un redéveloppement urbain favorisant une mobilité durable, tout en tenant compte de la prédominance actuelle de l'automobile »;
- « Répondre aux besoins de déplacement des personnes en développant des solutions intégrant divers modes de transport accessibles, rapides, conviviaux et écologiques ».

Ceci se traduit par cinq (5) grands chantiers :

- *Un réseau rapide et structurant pour l'agglomération.* Panama est ici identifiée comme un terminus d'autobus majeur favorisant l'intermodalité auto/bus, mais également les correspondances bus/bus sur le territoire de la Rive-Sud;
- *La modernisation des infrastructures d'exploitation.* Le RTL concentre ses efforts sur deux projets majeurs : le nouveau centre d'exploitation et le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV);
- L'ouverture vers le milieu;
- L'électrification du réseau;
- Le virage client de l'organisation.

Le Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM définit plusieurs objectifs et principes directeurs liés au transport collectif :

- Le Plan fait le lien entre le redéveloppement du territoire et transport collectif, avec des objectifs de développement de TOD denses à proximité des réseaux de transport collectif structurants, de densification et consolidation des pôles d'emplois pour être en mesure de fournir des services de transport collectif plus performants, de localisation de nouveaux pôles commerciaux et institutionnels d'envergure à proximité du réseau de transport collectif structurant.

- Le Plan fixe des objectifs pour les liaisons en transport collectif entre la Couronne Sud et le centre-ville de Montréal tels qu'offrir un service fiable, rapide et confortable pour les usagers, augmenter de 20 % la part modale des déplacements en transport collectif, ainsi qu'améliorer et stabiliser les temps de parcours.

5.3.2 Objectifs et enjeux liés au corridor A- 10/de Montréal

Le transport en commun dans le corridor A- 10/Montréal est évoqué dans l'ensemble des documents de planification des transports à l'échelle métropolitaine et à l'échelle locale.

Le **Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal** envisage le redéveloppement de l'estacade située près du pont Champlain, avec dans un premier temps une transformation en voie réservée au transport en commun. À moyen terme, le PGDM envisage que l'implantation d'un système léger sur rail soit évaluée. L'ancien projet SLR sur estacade est non réalisé.

Le **Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020** de l'AMT identifie l'implantation d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe de l'A — 10 comme un grand projet de la Vision 2020. À l'horizon 2020, les objectifs seraient alors les suivants :

- Poursuivre le développement du réseau;
- Mettre à jour les études de transport sur le corridor de transport collectif (autobus et SLR) et les analyses coûts-bénéfices dans l'axe A- 10 (présentement en cours);
- Entamer la construction d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe A- 10.

D'autre part, l'AMT intègre dans ses grands projets l'accroissement de la capacité d'accueil du TCV. Ce projet devra alors prendre en considération le redéveloppement de l'axe Bonaventure à Montréal, et l'implantation éventuelle d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe A- 10. Le **Projet de Plan de mobilité et de transport** de l'Agglomération de Longueuil développe au sujet du corridor de transport collectif A- 10/Montréal les objectifs suivants :

- Bonifier l'offre de transport collectif inter rives et résoudre la carence marquée d'infrastructures à capacité élevée en réalisant le SLR;
- Identification de nœuds d'échange propices à l'émergence de TOD d'envergure métropolitaine en lien avec le futur SLR;
- Examen de l'avancée du SLR dans le secteur Chevrier dans la perspective de desservir adéquatement le pôle DIX30 par transport collectif.

Le **Plan stratégique 2013-2022** du RTL définit l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A- 10 comme un projet incontournable à long terme afin de soutenir la croissance de la demande.

Le **Plan de transport de Montréal** propose vingt et un (21) chantiers à réaliser dans les 10 prochaines années. Le 7^e chantier est le suivant : « Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain-Bonaventure ». Le Plan définit alors la nécessité d'analyser des mesures permettant d'augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et de faciliter leurs déplacements dans le corridor Bonaventure (tel qu'un SRB dans le projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain). Le plan précise également que les interventions

envisagées pour la circulation des autobus ne devraient pas compromettre l'implantation à plus long terme d'un système guidé. Le Plan envisage également dans ses orientations et projets, l'augmentation de la capacité du TCV.

Le **Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM** définit le projet d'implantation d'un SLR dans l'axe A- 10/Montréal comme faisant partie des priorités métropolitaines, dont la réalisation est envisagée dans un horizon de 4 à 7 ans. En lien avec le corridor A- 10/Montréal, le Plan identifie également comme projet prioritaire l'implantation d'un second Terminus au centre-ville sur l'île de Montréal dans un horizon de 0 à 3 ans, afin d'éviter la localisation de terminus sur rue aux AOT qui desservent le centre-ville, comme c'est aujourd'hui le cas du fait de la saturation du TCV actuel. Le Plan souhaite également une adaptation de la politique globale du financement du transport collectif routier, afin que les AOT qui rabattront leurs services sur le SLR au lieu de se rendre au centre-ville ne perdent pas une trop grande part de subventions, alors que le nombre d'usagers transportés risque d'être plus important.

6. PRÉSENTATION SOMMAIRE DES TRACÉS PAR MODE

Les divers tracés proposés pour chacun des modes étudiés par le Bureau de projet et qui seront utilisés aux fins d'évaluer le potentiel de développement urbain aux abords de ces derniers sont ceux qui ont été produits par le Bureau de projet en date du 19 décembre 2014, pour les modes métro léger, autobus en injection et autobus avec rabattements (incluant tous les aménagements et équipements afférents, à savoir, terminus, atelier-dépôt, etc.). Conséquemment, toute modification à la localisation des tracés, stations ou équipements afférents (ex. terminus), qui aurait pu être apportée subséquemment à ces deux dates n'ont pas été pris en compte dans le cadre des présentes.

Les tracés sont présentés succinctement ci-après.

6.1 MÉTRO LÉGER – DE LA CATHÉDRALE/QUADRANT EST ÉCHANGEUR A- 10/A- 30

Le tracé du métro léger — De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 est illustré ci-contre.

Description générale

Ce tracé, d'une longueur totale de 15 610 m (incluant les arrières gares) trouve son origine à l'est de l'autoroute 30, à proximité du carrefour des autoroutes 20 et 30 pour se terminer au centre-ville de Montréal, sous la rue de la Cathédrale. Il comporte à la fois des tronçons souterrains (en tunnel ou en tranchées couvertes), au sol et même aériens ex. :pont Champlain).

Stations et équipements

Ce tracé du métro léger comporte au total huit (8) stations soit quatre (4) à Montréal et autant sur la Rive-Sud, lesquelles peuvent ou non être assorties d'équipements afférents.

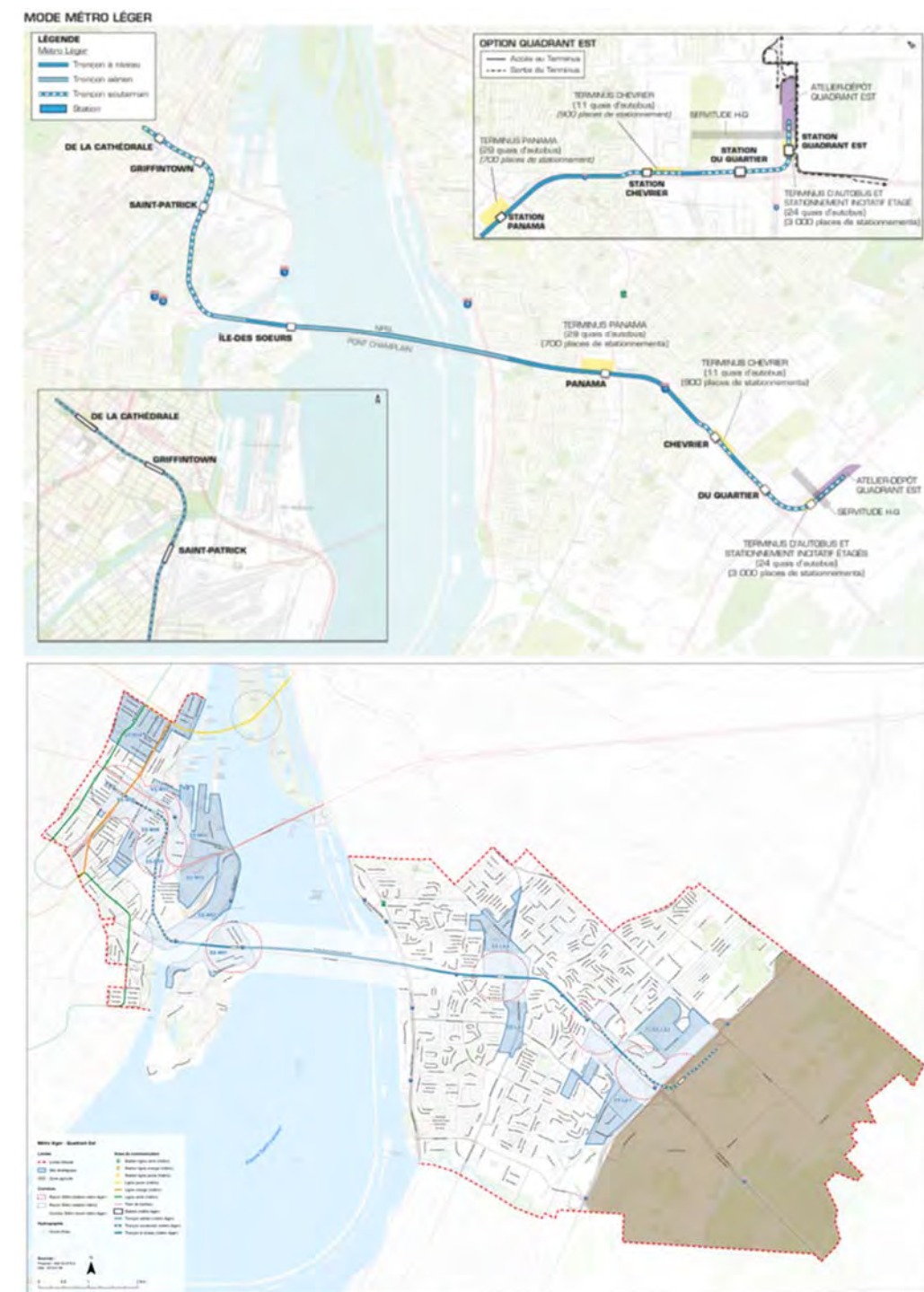
À **Montréal**, on compte les stations :

- De la Cathédrale;
- Griffintown;
- Saint-Patrick;
- Île-des-Sœurs.

Sur la **Rive-Sud**, on compte les stations :

- Panama, incluant un terminus d'autobus comportant 29 quais ainsi qu'un stationnement incitatif de 700 places;
- La station Chevrier, dotée d'un terminus d'autobus de 11 quais et d'un stationnement incitatif de 900 places;
- Du Quartier;
- Une station terminale (sans désignation) pourvue d'un terminus d'autobus de 24 quais et d'un stationnement incitatif étagé de 3 000 places. C'est aussi à cette station que l'on retrouverait un atelier-dépôt.

Figure 6-1 Tracé du métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30



6.2 MÉTRO LÉGER – DE LA CATHÉDRALE/QUADRANT NORD ÉCHANGEUR A- 10/A- 30

Le tracé du métro léger — De la Cathédrale/Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 est illustré ci-contre.

Description générale

Ce tracé, d'une longueur totale de 14 050 m est similaire au précédent. Seul le distingue, le nombre de stations (sept au lieu de huit) et la localisation de l'atelier-dépôt (au sud de la rue Saint-Patrick à Montréal, plutôt que dans le quadrant Est sur la Rive-Sud. Ce tracé trouve son origine cette fois dans le quadrant nord du carrefour formé des autoroutes 20 et 30 pour se terminer au centre-ville de Montréal, également sous la rue de la Cathédrale. Il comporte à la fois des tronçons souterrains [en tunnel ou en tranchées couvertes], au sol et aussi aériens [ex. : pont Champlain].

Stations et équipements

Ce tracé du métro léger comporte au total sept [7] stations soit quatre [4] à Montréal et trois [3] sur la Rive-Sud, lesquelles peuvent ou non être assorties d'équipements afférents.

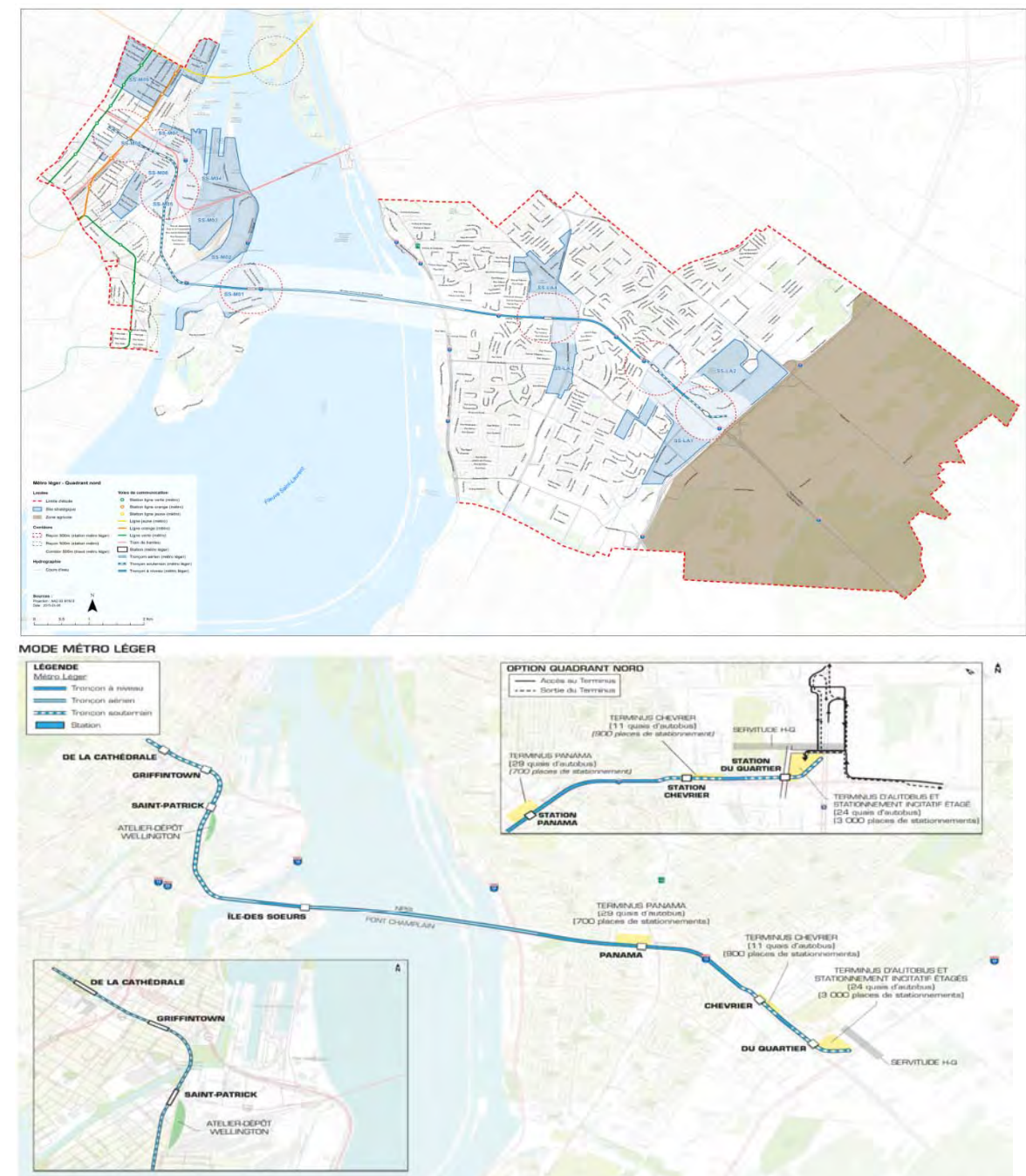
À **Montréal**, on compte les stations :

- De la Cathédrale;
- Griffintown;
- Saint-Patrick, au sud de laquelle, l'on retrouvera aussi l'atelier-dépôt Wellington;
- Ile-des-Sœurs.

Sur la **Rive-Sud**, on compte les stations :

- Panama, incluant un terminus d'autobus comportant 29 quais ainsi qu'un stationnement incitatif de 700 places;
- Chevrier, doté d'un terminus d'autobus de 11 quais et d'un stationnement incitatif de 900 places;
- Du Quartier, assorti d'un terminus d'autobus de 24 quais et d'un stationnement incitatif étagé de 3 000 places.

Figure 6-2 Tracé du métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30



6.3 BUS – INJECTION – TCV / RIVE-SUD – QUADRANT EST ET SITE PROPRE MONTRÉAL

Le tracé qui propose une solution d'exploitation du mode autobus en injection est illustré ci-contre.

Description générale

Ce tracé qui reprend essentiellement le même parcours et le même mode d'exploitation que les autobus actuels, utilise les infrastructures routières existantes, au départ des terminus Chevrier et Panama pour se rendre au centre-ville, via l'autoroute Bonaventure.

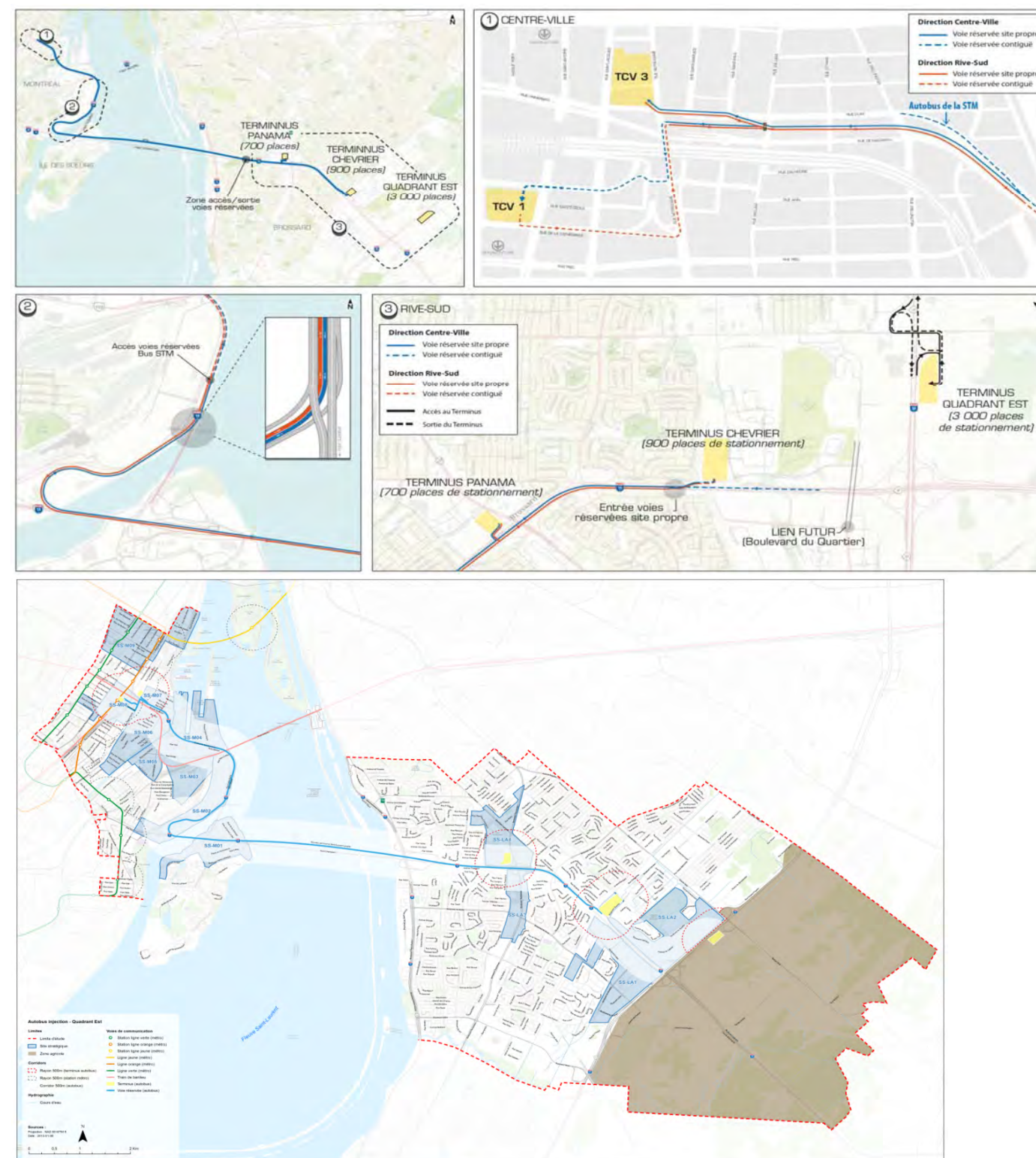
Stations et équipements

Puisqu'il s'inscrit en injection à la circulation existante par le biais de voies réservées déjà en place et, pour certains tronçons, aménagées en site propre, ce tracé ne comporte pas de station à proprement parler.

À **Montréal**, il donnerait toutefois lieu au redéveloppement d'un nouveau terminus au centre-ville appelé « TCV 3 » doté d'environ vingt [20] quais tandis que l'actuel « TCV 1 » en compte vingt et un [21].

Sur la **Rive-Sud**, un nouveau terminus et un stationnement incitatif de quelque 3 000 places seraient aménagés dans le Quadrant Est, tandis que les terminus Chevrier et Panama feraient pour leur part l'objet de travaux de redéveloppement portant le nombre de places comprises à l'intérieur de leurs stationnements incitatifs à 700, dans le cas du terminus Panama et à 900 dans celui du terminus Chevrier.

Figure 6-3 Tracé sus TCV / Rive-Sud – Quadrant Est (injection)



6.4 BUS – RABATTEMENT – TCV /QUADRANT EST ÉCHANGEUR A- 10/A- 30 ET SITE PROPRE MONTRÉAL

Le tracé du Bus - TCV /Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 est illustré ci-contre.

Description générale

Ce tracé qui reprend essentiellement le même parcours que les autobus actuels, se caractérise par le prolongement de la voie réservée en site propre protégé, entre le Quadrant Est et le tunnel Chevrier. Les autobus des différentes AOT se destinent aux terminus de la Rive-Sud, en l'occurrence Quadrant-Est, Chevrier et Panama et les usagers doivent alors effectuer un transfert vers des autobus dédiés se destinant au centre-ville.

Stations et équipements

En somme, les terminus font ici en quelque sorte, office de stations tout comme le métro léger.

À **Montréal**, cette solution donnerait lieu au redéveloppement d'un nouveau terminus au centre-ville appelé « TCV 3 » doté de douze (12) quais pour autobus articulés tandis que l'actuel « TCV 1 » ferait l'objet d'un redéveloppement qui permettrait de le pourvoir de sept (7) quais pour autobus articulés.

Sur la **Rive-Sud**, on compterait les stations :

- Panama, incluant un terminus d'autobus comportant 29 quais ainsi qu'un stationnement incitatif de 700 places;
- La station Chevrier, dotée d'un terminus d'autobus de 11 quais et d'un stationnement incitatif de 900 places;
- Du Quartier, assorti d'un terminus d'autobus de 24 quais et d'un stationnement incitatif étagé de 3 000 places.

Figure 6-4 Tracé bus TCV/Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 (rabattement)



6.5 BUS – RABATTEMENT – TCV /QUADRANT NORD ÉCHANGEUR A- 10/A- 30 ET SITE PROPRE MONTRÉAL

Le tracé du Bus - TCV /Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 est illustré ci-contre.

Description générale

Ce tracé qui reprend essentiellement le même parcours que les autobus actuels, se caractérise par le prolongement de la voie réservée en site propre protégé, entre le terminus du Quadrant Nord et le tunnel Chevrier. Les autobus des différentes AOT se destinent aux terminus de la Rive-Sud, en l'occurrence Quadrant-Nord, Chevrier et Panama et les usagers doivent alors effectuer un transfert vers des autobus dédiés se destinant au centre-ville.

Stations et équipements

En somme, les terminus font ici en quelque sorte, office de stations.

À **Montréal**, cette solution donnerait lieu au redéveloppement d'un nouveau terminus au centre-ville appelé « TCV 3 » doté de douze (12) quais pour autobus articulés tandis que l'actuel « TCV 1 » ferait l'objet d'un redéveloppement qui permettrait de le pourvoir de sept (7) quais pour autobus articulés.

Sur la **Rive-Sud**, on compterait les stations :

- Panama, incluant un terminus d'autobus comportant 29 quais ainsi qu'un stationnement incitatif de 700 places;
- La station Chevrier, dotée d'un terminus d'autobus de 11 quais et d'un stationnement incitatif de 900 places;
- Du Quartier Nord, assorti d'un terminus d'autobus de 24 quais et d'un stationnement incitatif étagé de 3 000 places.

Figure 6-5 Tracé bus – TCV /Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 (injection)



7. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Ce volet du présent rapport vise à évaluer les données relatives au potentiel de développement urbain et à l'estimation des retombées anticipées en termes de population, ménages et emplois, en lien avec les divers modes étudiés, et ce, jusqu'à l'horizon 2064.

Cet exercice devrait donc permettre de mesurer les gains relatifs de population, de ménages, d'emplois et de revenus fiscaux municipaux bruts que représenterait le potentiel de développement selon les horizons 2016, 2021, 2026, 2031 et 2064, potentiel qui sera présenté ultérieurement.

Dans le contexte de l'élaboration du dossier d'opportunité, la recherche d'un meilleur niveau de précision relative à l'obtention des données qui serviront à diverses fins, notamment à alimenter les prévisions d'achalandage, mais également les études relatives aux mécanismes de financement innovant et à la comparaison des modes nous a conduits à utiliser diverses sources d'information. Les données employées aux fins des présentes sont donc issues des sources suivantes :

- Le rapport final (décembre 2013) de la firme Plania intitulé : « Services professionnels en urbanisme dans le cadre du développement du corridor A-10/Montréal »;
- Les données du recensement de la population (2011) de Statistique Canada;
- Les données de la SCHL relatives aux mises en chantier et plus spécifiquement aux unités achevées de 2002 à 2014 (partiel);
- Les perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec;
- Les paramètres méthodologiques élaborés par Ernst & Young-Roche pour le compte du bureau de projet du prolongement du métro de l'AMT, paramètres empiriques qui comprennent des hypothèses de facteurs de conversion sous la forme de relations linéaires entre les surfaces de plancher et les emplois par usage;
- Les résultats d'un atelier de travail réalisé avec des experts du Groupe Altus visant à paramétrer les hypothèses de développement urbain;
- Groupe Altus : « Aperçu du marché de la copropriété neuve, centre-ville de Montréal », 3e trimestre, 2014;
- Des données issues de la banque de données privée du Groupe Altus (Altus Insite) pour les segments de marché commercial et de bureau (privé);
- Une analyse complémentaire pour le segment de marché du bureau, réalisée par le Groupe Altus;
- Diverses études (Bibliographie en annexe) relatives aux tendances sociodémographiques qui moduleront la société au cours des années à venir.

Conséquemment, les paramètres méthodologiques qui ont servi à l'établissement des hypothèses relatives au potentiel de développement urbain à l'intérieur des zones d'étude ainsi qu'à l'évaluation des retombées en découlant sont issus de l'analyse et de la réflexion faite à partir de l'ensemble de ces informations, lesquels sont exposés à ce volet de l'étude.

7.1 DES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES PROJECTIONS CONDITIONNÉES PAR DE NOUVEAUX PARADIGMES

Les hypothèses de développement urbain et les projections qui seront présentées aux sections suivantes ont été développées en tenant compte de nouveaux paradigmes qui conditionneront la société québécoise dans ses secteurs urbanisés au cours des prochaines années.

Une revue de littérature et la tenue d'un atelier de travail en novembre 2014, réunissant des représentants du Groupe Altus, du Bureau de projet sur le transport collectif dans l'axe A-10/Montréal ainsi que de l'AMT ont permis d'identifier des tendances, qui, à divers égards pourraient avoir une incidence sur le développement urbain anticipé à l'intérieur des zones d'étude.

Les lignes qui suivent seront donc employées à en dresser les principaux faits saillants. Des extraits de cette revue de littérature qui ont, du moins en partie, alimenté la réflexion relative à l'établissement des hypothèses de travail et à l'élaboration des programmes fonctionnels de développement urbain et, de façon corollaire, des retombées qui en découleront, seront ici reproduits.

7.1.1 Les tendances sociodémographiques Population et ménages

Le rythme de croissance de la population québécoise, on le sait, connaîtra bientôt un ralentissement significatif.

« En examinant de plus près la prévision démographique de la CMM préparée par l'Institut de la statistique de Québec (ISQ), on remarque que la croissance de la population ralentit graduellement à long terme. Ainsi, la croissance annuelle moyenne de la population passe de 1 p. 100 par année entre 2006 et 2011 à 0,5 p. 100 par année entre 2026 et 2031. La croissance annuelle moyenne de la population s'effrite en fait d'environ 0,1 point de pourcentage tous les 5 ans. **À ce rythme, la croissance de la population sera nulle en 2060.**

(...)

L'impact d'une réduction de la croissance de la population de 0,2 p. 100 peut sembler de prime abord anodin. Cependant, compilé sur 20 ans, l'impact sur la demande de logements, les dépenses de consommation et les divers services offerts dans une communauté devient très importants. »¹⁷

« Dans ses dernières prévisions sur la population, l'Institut de la statistique de Québec (ISQ) prévoit une diminution du rythme de formation des ménages au cours des prochaines années. Alors qu'elle était en moyenne de 44 000 ménages par année durant la période comprise entre 2006 et 2011, la formation de ménages diminuerait de moitié pour la période de 2026 à 2031. »¹⁸

¹⁷ Source : « Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal », Document de référence préparé par le Conference Board du Canada, février 2011

¹⁸ Source: Bulletin de la SHQ, volume 5, numéro 2, printemps 2011

Conséquemment, une diminution du rythme de formation des ménages est aussi à prévoir :

- De 2006-2011, 44 000 ménages/an se sont créés au Québec;
- De 2026 à 2031, on observerait une diminution de 50 % de la formation des ménages au Québec;
- De 2011-2036, 410 000 nouveaux ménages (excluant les personnes vivant dans des habitations collectives résidences pour religieux, CHSLD, hôpitaux) devraient se créer dans la RMR de Montréal, lesquels se répartiraient comme suit au cours de cette période (25 ans) :
 - 15 à 44 ans : 40 000 nouveaux ménages, soit 1 500 ménages/an;
 - 45-64 ans : 67 000 nouveaux ménages, soit 2 600 ménages par an;
 - 65-79 ans : 188 000 nouveaux ménages soient, 7 520 ménages par an;
 - +de 80 ans : 115 000 nouveaux ménages soit 4 600 ménages par an.

L'évolution de la population âgée de 65 ans et plus et la place des baby-boomers dans la société québécoise

« Au recensement de 2006, les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 14 % de la population du Québec. Selon le scénario de référence des dernières prévisions démographiques de l'ISQ, les aînés formeront plus du quart de la population en 2031. Leur nombre aura alors plus que doublé : de plus de 1 million, il passera à presque 2,3 millions de personnes. En comparaison, la population plus jeune (de 0 à 64 ans) sera à peu près la même en 2011 et 2031, même si, au cours de ces vingt ans, elle croîtra d'abord pour diminuer ensuite.

(...)

« En 2011, les baby-boomers représentent 31 % de la population totale du Québec. Les premiers d'entre eux atteindront l'âge de 65 ans cette année. Dans vingt ans, la totalité de cette large cohorte fera partie de ce qu'il est convenu d'appeler le groupe des personnes âgées ou des aînés. Dans son livre publié en 1996, 'Entre le Boom et l'Écho 2000 : Comment mettre à profit la démographie à l'aube du prochain millénaire', l'économiste canadien David K. Foot décrit l'influence déterminante des baby-boomers sur la société et l'économie ainsi que sur les valeurs et les tendances perçut. Selon lui, la force du nombre explique les deux tiers de tout. Le marché du logement n'y échappe pas. Alors que les premiers baby-boomers ont pu profiter de conditions favorables sur le marché du travail et du logement, les plus jeunes n'ont pas eu cette chance. Ces derniers ont un revenu relatif moindre et ont dû s'éloigner davantage du centre urbain pour accéder à la propriété. Ne serait-ce que par leur nombre, la grande cohorte des baby-boomers représente un pouvoir d'achat important et en croissance, comme l'a souligné Pierre Bélanger au Rendez-vous de l'habitation. De la même façon qu'ils ont influencé le marché de l'habitation depuis 1970, ils continueront de le faire une fois devenues des personnes âgées. »¹⁹

¹⁹ Source : Bulletin de la SHQ, volume 5, numéro 2, printemps 2011

²⁰ Source : « Tendances de l'industrie du commerce de détail », Développement, Innovation, Exportation, Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation 2007

Le phénomène de la fragmentation des ménages

« La fragmentation et la réduction de la taille des ménages ont nécessairement des impacts sur les niveaux et le type de dépenses. Par exemple, les frais associés au logement et au transport grugent une partie importante du revenu d'une personne seule ou d'un parent seul. Il y a donc moins de ressources pour les dépenses de consommation non essentielles. En contrepartie, la fragmentation des ménages peut avoir une incidence sur la multiplication des dépenses : un couple qui divorce occupera deux logements et verra ainsi ses dépenses doubler (électricité, téléphone, meubles et équipement ménager, etc.).²⁰ »

Une population immigrante insuffisante pour soutenir la croissance démographique

- La politique d'immigration au Québec fixe, toutes catégories confondues (immigrants économiques, réfugiés, etc.), à environ 50 000, le nombre maximal d'immigrants par année.²¹

« La plupart des immigrants de l'étranger qui s'installent au Québec le font dans la région métropolitaine de Montréal. Puisque le taux naturel d'accroissement est en déclin, l'immigration nette deviendra un moteur très important de la croissance démographique dans la province à long terme.

(...)

Depuis déjà plusieurs années, Le Conference Board du Canada travaille à informer les villes canadiennes qu'un de leurs plus importants défis à moyen et à long terme sera la démographie. La CMM n'est pas le seul territoire où la population est vieillissante et où la croissance de la population aura tendance à diminuer.

C'est le cas un peu partout au Canada, voire dans à peu près tous les pays développés. C'est donc dire qu'il y aura sous peu une véritable concurrence entre villes et pays du monde entier pour attirer des immigrants. Sans compter que le bassin d'immigrants pourrait bien diminuer puisque des pays comme la Chine et l'Inde, qui ont fourni au Canada un bon nombre d'immigrants au cours des décennies récentes, se développent de plus en plus, ce qui pourrait inciter les habitants à demeurer dans leurs pays.²² »

7.1.2 Le logement

Le rythme de croissance des ménages, on l'a vu plus tôt, connaîtra un ralentissement significatif au cours des prochaines années. Ce faisant, comme la production du nombre de logements suit la courbe du nombre de ménages, l'on devrait assister à une diminution de la production du nombre de logements dans les mêmes proportions. La construction résidentielle pourrait s'avérer de moins en moins nécessaire pour répondre à la demande, les acheteurs étant plus susceptibles de se tourner vers le secteur de la revente pour trouver un logement.

« À la lumière d'études de cas menées à l'échelle régionale et métropolitaine, l'urbaniste Daniel Gill perçoit le risque d'un effondrement du marché de l'habitation au tournant de 2020 alors que les personnes de 50 ans et plus tenteront de quitter leur maison pour se tourner vers des formules d'habitation à densité plus élevée en banlieue. Il reprend ainsi sa thèse

²¹ Source : « Plan d'immigration du Québec » Ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles, 2014.

²² Source : Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal », Document de référence préparé par le Conference Board du Canada, février 2011).

exposée en 2006 concernant la trajectoire résidentielle des baby-boomers montréalais. Pour lui, la période qui s'amorce est celle de la réorganisation de la banlieue.

(...)

On peut se demander ce qu'il adviendrait de la sécurité financière des aînés si la valeur de la propriété chutait brusquement au moment de la revente. Toutefois, pour reprendre les propos de Stéphane Leduc, la mise en vente des maisons des baby-boomers se fera surtout lorsqu'ils atteindront 75 ans. Cette période s'étalera sur vingt ans, ce qui donnera le temps aux marchés de s'ajuster. Quelques marchés très homogènes quant au type de ménage, à l'âge du principal soutien et à la catégorie de logements pourraient toutefois connaître des difficultés. C'est le cas des banlieues où la mixité socioéconomique et fonctionnelle est plutôt rare, en particulier les banlieues développées après la Seconde Guerre mondiale. On y compte une forte concentration de maisons individuelles de plain-pied (bungalows) occupées par des familles issues des mêmes classes socioéconomiques, ou presque.»²³

Des TOD habités par des clientèles aux objectifs différents

La popularité à habiter dans des milieux plus denses, multifonctionnels bien planifiés et se caractérisant par une qualité des redéveloppements et du milieu de vie semble être une tendance qui ira en s'accroissant. Cette tendance appelle à un changement de paradigme. Toutefois, les projets TOD visent davantage la frange de la population active. Cela dit, les personnes âgées (retraités) qui y pourraient y habiter seraient davantage attirées par la diversité des services et la qualité des redéveloppements. La présence d'un équipement collectif de transport structurant ne serait pas le principal critère de localisation de cette clientèle à l'intérieur d'un TOD.

« Les économistes Marcel Mérette et Pierre Bélanger soulignent pour leur part l'importance du pouvoir d'achat des baby-boomers qui entreront dans le groupe des aînés. En meilleure santé et disposant de revenus plus élevés, ces nouvelles personnes âgées continueront d'être attirées par la banlieue. Elles sont prêtes à habiter dans un logement plus petit. Dans le futur, lorsque leur santé deviendra précaire, elles seront plus nombreuses à envisager de recevoir des soins à domicile plutôt que de déménager dans une maison de retraite. Les deux économistes annoncent en quelque sorte une révolution grise. »²⁴

❖ CE QUE L'ON RETIENT...

Population, ménages et logements

- La croissance annuelle moyenne de la population s'effrite d'environ 0,1 point de pourcentage tous les 5 ans. À ce rythme, la croissance de la population sera nulle en 2060.
- La formation de ménages diminuerait de moitié pour la période de 2026 à 2031.
- Selon le scénario de référence des dernières prévisions démographiques de l'ISQ, les aînés formeront plus du quart de la population en 2031. Leur nombre aura alors plus que doublé : de plus de 1 million, il passera à presque 2,3 millions de personnes.
- En comparaison, la population plus jeune (de 0 à 64 ans) sera à peu près la même en 2011 et 2031, même si, au cours de ces vingt ans, elle croîtra d'abord pour diminuer ensuite.
- La population immigrante serait insuffisante pour soutenir la croissance démographique.
- La popularité à habiter dans des milieux plus denses, multifonctionnels bien planifiés et se caractérisant par une qualité des redéveloppements et du milieu de vie semble être une tendance qui ira en s'accroissant.
- Les projets TOD visent davantage la frange de la population active.
- Les personnes âgées (retraités) qui pourraient habiter à l'intérieur d'un TOD seraient davantage attirées par la diversité des services et la qualité des redéveloppements. La présence d'un équipement collectif de transport structurant ne constituerait pas un critère prépondérant de localisation de cette clientèle à l'intérieur d'un TOD.

²³ Source : Bulletin de la SHQ, volume 5, numéro 2, printemps 2011.

²⁴ Idem.

7.1.3 L'emploi et les nouvelles habitudes de consommation

Plusieurs changements de paradigmes affectent déjà les modes de consommation ou le monde du travail, lesquels sont en pleine évolution.

« Le rapport montre aussi que c'est l'île de Montréal et la MRC de Rouville qui afficheront la croissance de l'emploi la plus faible entre 2026 et 2031 (avec en fait un taux de croissance nul) tandis que la couronne Nord affichera la croissance la plus forte à 0,6 p. 100 par année.

(...)

Les industries les plus sensibles à la croissance globale de la population, telles que la construction, le commerce de gros, le commerce au détail, les finances et les assurances, verront leur part de l'emploi stagner ou même décliner.

(...)

L'industrie qui a le lien le plus étroit avec une population vieillissante, à savoir les soins de santé et l'assistance sociale, affichera une croissance importante de sa part de l'emploi total alors que celle-ci passera de 11,4 à 13,3 p. 100 entre 2006 et 2031. Les secteurs ayant un lien avec une société qui comptera un plus grand nombre de retraités ayant plus de temps libre, comme le secteur des arts, spectacles et loisirs et celui de l'hébergement et des services de restauration, afficheront aussi une progression significative de leur part de l'emploi au cours des 20 prochaines années. Finalement, l'économie de la CMM devra continuer de pousser vers de nouveaux secteurs de fine pointe pour poursuivre sa progression, ce qui explique que nous anticipons une forte progression de la part de l'emploi dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques. Cette dernière passera de 8,5 à 10,7 p. 100 entre 2006 et 2031, soit la plus forte hausse parmi tous les secteurs inclus dans l'analyse. »²⁵

« La croissance rapide des dépenses a été notamment soutenue par une conjoncture particulièrement favorable à l'achat et au crédit : des tendances à la baisse des prix pour certains types de produits (électronique et informatique), ainsi que de faibles taux d'intérêt.

Le rythme de consommation soutenu des Québécois va forcément gonfler leur passif. À preuve, leur taux d'endettement n'a cessé de grimper depuis plusieurs années. En effet, le taux d'endettement à la consommation, qui était de 15,7 % en 1981, a atteint 28,9 % en 2004. En corollaire, le taux d'épargne est, lui, en chute libre. En 2004, l'épargne personnelle des Québécois ne représentait plus que 2,1 % du revenu disponible. L'écart entre le taux d'épargne personnelle et le taux d'endettement ne cesse de s'accroître, ce qui nous mène à conclure que le climat général de consommation pourrait passer en mode "restrictif" si les taux d'intérêt prenaient une pente ascendante. »²⁶

Le commerce de détail marqué par des changements technologiques, culturels et générationnels!

Les ventes sur internet représentent environ 4 % des ventes totales. Cette tendance devrait aller en s'accroissant. Le commerce en ligne aura au cours de prochaines années, un impact réel sur la réduction des superficies de planchers commerciales.

« La génération Y²⁷, qui représente plus de 4,3 millions de personnes au Canada et bientôt 45 % de la population salariée, comprend les gens nés entre 1978 et 1994. On les nomme également "les enfants du millénaire" ou les échos-boomers, en raison de leur nombre, qui dépasse largement celui de la génération précédente.

Les gens de cette génération recherchent un rythme de vie équilibré et font des choix en ce sens. Ils ne sont toutefois pas pressés de se marier et de fonder une famille : ils restent chez leurs parents le plus longtemps possible, étudient, voyagent, magasinent, sortent et carburent au techno. Ces jeunes, plus dépensiers que leurs parents (trois jeunes sur quatre proviennent de familles à double revenu), ont également plus d'argent dans leurs poches. On prévoit que les gens de cette génération dépenseront au Canada plus de 10 milliards de dollars au cours de leur vie. On dit aussi de la génération Y qu'elle est consommatrice d'expériences : elle veut tout essayer, toucher à tout, sans tabou.

En matière de technologies, les jeunes de la génération Y sont très à l'aise. Leur impressionnante maîtrise de l'informatique est tout à fait naturelle, puisqu'ils ont grandi entourés d'ordinateurs, naviguant sur Internet et autres réseaux virtuels pratiquement depuis leur naissance. Plusieurs ont leur propre page sur MySpace et YouTube, clavardent, discutent au téléphone cellulaire, téléchargent de la musique sur leur baladeur à disque dur (iPod) et zappent d'une chaîne spécialisée à une autre. Résultat : le monde virtuel est le leur et ils sont exigeants en ce sens : seuls les logiciels les plus performants et les ordinateurs les plus rapides sauront les satisfaire.

Parlant de rapidité, cette dernière influence grandement le mode de vie de la génération Y : restauration rapide, repas-minute, rapidité de communication, rapidité d'accès à l'information, etc. Bref, ces jeunes vivent dans l'immédiat et, quand ils veulent quelque chose, c'est tout de suite. Hédonistes et ouverts, ce sont également des globe-trotters, avides d'en connaître plus sur le monde. Ils sont aussi très préoccupés par la détérioration de l'environnement et les changements climatiques. »

L'immigration a aussi considérablement influé sur les modes de consommation :

« Les immigrants forment une proportion croissante de la société québécoise et ils en transforment le visage socioculturel. À titre indicatif, les minorités visibles représentaient 7 % de la population québécoise totale lors du dernier recensement de Statistique Canada en 2001. Cette donnée décrit toutefois mal la situation de Montréal, puisque cette proportion est deux fois plus élevée (14 %) dans la région métropolitaine de Montréal et est trois fois plus élevée (21 %) sur le territoire de l'île de Montréal. On observe donc que l'immigration revêt une importance toute particulière à Montréal, qui, selon les données de l'ISQ, accueille 71 % des nouveaux arrivants. »

²⁵ Source : Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal », Document de référence préparé par le Conference Board du Canada, février 2011.

²⁶ Source: Tendances de l'industrie du commerce de détail », Développement, Innovation, Exportation, Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation 2007.

²⁷ La génération Y regroupe des personnes nées approximativement entre 1978 et 1994 (Source : Wikipedia)

La pluralité des communautés culturelles a des effets sur la demande et l'offre commerciale. Ces populations ont des goûts, des besoins et des habitudes de consommation qui diffèrent de ceux des Québécois de souche, particulièrement à l'égard des denrées alimentaires. Cela a des effets très concrets sur l'assortiment présenté dans les épicerie et les supermarchés et sur l'offre en restauration. En s'intégrant à la culture dominante, les communautés culturelles apportent également de nouvelles façons de faire, qui peuvent influencer sur les choix des consommateurs qui recherchent la nouveauté et l'exotisme. La diversité ethnique peut également avoir des incidences sur les habitudes et la fréquence des achats, le redéveloppement des commerces et les stratégies de marketing des détaillants.

Le monde du travail aussi en changement

L'arrivée sur le marché du travail de la génération Y conditionne déjà l'environnement de travail dans lequel ces nouveaux travailleurs souhaitent évoluer :

« Dans moins d'une décennie, les travailleurs de la génération Y représenteront près de la moitié de la main-d'œuvre du Canada et ils bousculent déjà profondément les idées en ce qui concerne nos méthodes et notre milieu de travail.

(...)

Affichant une préférence pour les horaires flexibles et un besoin d'équilibre travail vie privée, les membres de la génération Y sont parfois perçus comme étant paresseux et peu professionnels, en plus d'avoir [« impression que tout leur est dû. Toutefois, la réalité prouve qu'ils sont dévoués et travailleurs, car la majorité d'entre eux ont grandi dans l'ère des technologies et sont prêts à travailler n'importe quand et n'importe où. »

(...)

En ce qui concerne le milieu de travail, les membres de la génération Y ont des besoins différents de ceux des générations précédentes :

Emplacement central

Les jeunes de la génération Y déterminent d'abord où ils veulent vivre, et ensuite où ils souhaitent travailler. Puisqu'ils choisissent souvent de ne pas avoir de véhicule, les lieux faciles d'accès sont d'une importance capitale pour cette génération.

Au cours des dernières années, plusieurs entreprises ont déplacé leurs bureaux vers des secteurs plus centraux, près des principaux transports en commun. C'est le cas de Telus, Coca-Cola et Google, qui ont tous ouvert de nouveaux bureaux ou déménagé leurs bureaux de banlieue au centre-ville de Toronto.

(...)

« Colliers prévoit que d'ici 2018, la superficie occupée par employé chutera aussi bas que 145 pieds carrés, comparativement à la moyenne actuelle de 172 pieds carrés par personne. Même si on constate une certaine réduction de l'espace individuel nécessaire, le besoin de salles de réunion et d'espaces communs additionnels a empêché la superficie totale requise par employé de diminuer drastiquement.

Dans un document publié à la fin de 2014, PriceWaterhouseCoopers estime que tous ces changements ont déjà une incidence sur le marché de l'immobilier, et ce, à tous égards

« Advances in technology are having a profound impact on Canadian real estate market. More and more people are foregoing the daily commute, working from home, on the go or otherwise offsite instead. This is prompting companies to move into smaller spaces with more flexibility—and bandwidth. The rise of online commerce is affecting both retail and Industrial real estate needs »²⁸



❖ CE QUE L'ON RETIENT...

Commerces, bureaux et emplois

- Les industries les plus sensibles à la croissance globale de la population, telle que la construction, le commerce de gros, le commerce au détail, les finances et les assurances, verront leur part de l'emploi stagner ou même décliner.
- Avec une population vieillissante, l'industrie des soins de santé et d'assistance sociale affichera une croissance importante de sa part de l'emploi total alors que celle-ci passera de 11,4 à 13,3 p. 100 entre 2006 et 2031.
- Les secteurs ayant un lien avec une société vieillissante ayant plus de temps libre, comme le secteur des arts, spectacles et loisirs et celui de l'hébergement et des services de restauration, afficheront aussi une progression significative de leur part de l'emploi au cours des 20 prochaines années.
- Les ventes sur internet représentent environ 4 % des ventes totales. Cette tendance devrait aller en s'accroissant. Le commerce en ligne aura au cours des prochaines années, un impact réel sur la réduction des superficies de planchers commerciales.
- La pluralité des communautés culturelles a des effets sur la demande et l'offre commerciale. La diversité ethnique peut également avoir des incidences sur les habitudes et la fréquence des achats, le redéveloppement des commerces et les stratégies de marketing des détaillants.
- Dans moins d'une décennie, les travailleurs de la génération Y représenteront près de la moitié de la main-d'œuvre du Canada.
- Les jeunes de la génération Y déterminent d'abord où ils veulent vivre, et ensuite où ils souhaitent travailler. Puisqu'ils choisissent souvent de ne pas avoir de véhicule, les lieux faciles d'accès sont d'une importance capitale pour cette génération.
- D'ici 2018, la superficie occupée par employé dans un bureau pourrait chuter aussi bas que 145 pieds carrés (13,5 m.c.) comparativement à la moyenne actuelle de 172 pieds carrés (16 m.c.) par employé.

²⁸ Source: Real estate 2020: Building the future, PriceWaterhouseCoopers, 2014

7.1.4 Sommaire de la revue de littérature et incidences à considérer quant aux hypothèses de développement urbain et aux retombées anticipées

Dans le cadre des services en urbanisme réalisés pour le compte du Bureau de projet, une revue de la littérature a également été réalisée. Cette revue de littérature avait pour objectif d'identifier les éventuelles retombées, à tous égards, qui résulteraient de l'implantation d'un métro léger, d'un tram-train ou d'un BHNS.

Or, globalement, la lecture de nombreux ouvrages de littérature n'a pas permis d'isoler de façon précise un impact réel quantifiable en lien avec l'implantation d'un mode de transport collectif structurant (métro léger, BHNS, etc.) sur la forme, l'intensité, et la densité du développement urbain ainsi que sur l'augmentation de la valeur foncière des propriétés le long d'un tracé, et plus particulièrement autour des stations. Bien que certaines études de cas soient assorties de données, le principal problème résulterait de la difficulté à isoler l'ensemble des externalités susceptibles aussi d'engendrer des retombées de toute nature de celles attribuables exclusivement à l'implantation d'un mode de transport collectif structurant : cycles économiques et taux d'intérêt favorables, mesures incitatives (ex. subventions ou crédits de taxes foncières), règles de zonage favorisant une intensification du développement urbain, etc.

Cela dit, plusieurs études ont toutefois permis de démontrer que le développement autour des stations se produit généralement lorsque l'investissement coïncide avec de nouvelles tendances de développement urbain et un cycle économique favorable et dans la mesure aussi où l'autorité locale a une vision de la croissance régionale, en utilisant la nouvelle ligne de transport comme un levier pour assurer la mise en œuvre cette vision.

7.1.5 Les incidences du PMAD sur les hypothèses de développement urbain et les retombées anticipées

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et entrée en vigueur en mars 2012 s'appuie sur une vision intégrée du développement urbain et du transport en commun.

Le PMAD a identifié les grands axes du réseau de transport en commun métropolitain actuels ou projetés auxquels ont été greffées 155 aires TOD (Transit Oriented Development).

Le concept de TOD privilégie un développement de moyenne à haute densité situé à distance de marche d'un point d'accès à un réseau de transport collectif offrant des opportunités de logements, d'emplois et de commerces, conçu pour le piéton sans toutefois exclure complètement l'automobile.

La CMM vise à ce que, d'ici 2031, 40 % de la croissance des ménages de la région métropolitaine soit concentrée dans les aires TOD. Le PMAD établit d'ailleurs pour chacun des 155 TOD des seuils de densité résidentielle plus ou moins élevés suivant le mode de transport collectif privilégié et leur éloignement relatif par rapport au centre-ville de Montréal.

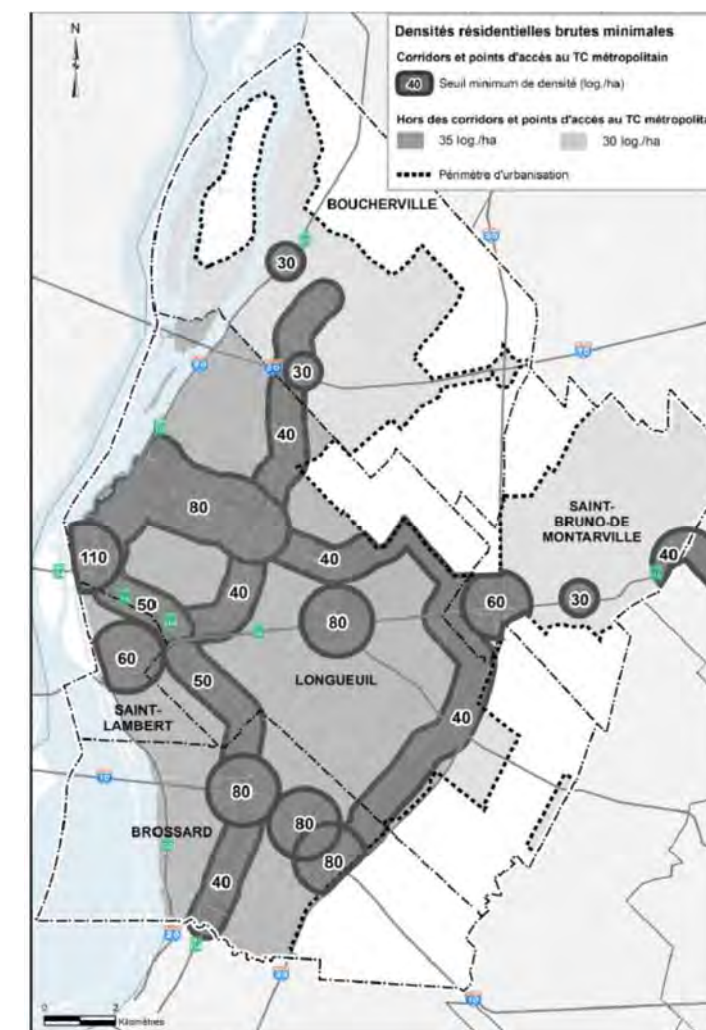
Ainsi, les aires TOD les plus centrales de la région de Montréal desservies par un mode de transport collectif lourd affichent les plus hauts seuils de densité résidentielle.

Les municipalités régionales de comté (MRC) et les agglomérations de la CMM devaient, 2 ans après l'adoption du PMAD, soit le 8 décembre 2013, modifier leur schéma d'aménagement et de redéveloppement conformément aux dispositions du PMAD.

Le schéma d'aménagement et de redéveloppement révisé de la plupart des MRC et agglomérations est en voie d'entrée en vigueur. À la suite de quoi les municipalités constituantes de ces municipalités régionales, dans un délai de six mois, devront modifier à leur tour leur réglementation d'urbanisme conformément au PMAD. On prévoit donc qu'à l'automne 2015, les règlements d'urbanisme de la Ville de Brossard et des arrondissements de Montréal seront conformes aux orientations du PMAD. Déjà, certaines MRC (ou agglomérations) ont adopté des règlements de contrôle intérimaire (RCI) qui fixent les seuils de densité en conformité au PMAD. C'est notamment le cas de l'Agglomération de Longueuil qui par son RCI CA-2014-211 (non en vigueur) est venue fixer les seuils de densité, tel qu'il appert à l'annexe 1 dudit règlement, reproduite ci-contre.

À cette date, les territoires compris dans un rayon d'un (1) kilomètre de chacune des stations, terminus et stationnement incitatif lié au corridor de transport collectif du pont Champlain ne pourront être développés sous les seuils de densité résidentielle fixés par le PMAD et ce, sans considération à la matérialisation du projet TC.

Figure 7.6 Densités résidentielles brutes minimales – Agglomération de Longueuil



Ces seuils de densité sont de 80 log./ha à Brossard, 110 log./ha dans les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest et ils atteignent 150 log./ha dans l'arrondissement de Ville-Marie (centre-ville).

Au centre-ville de Montréal et sur la pointe nord de l'île des Sœurs, la plupart des projets résidentiels égalent ou excèdent les seuils de densité de 150 et 110 log./ha.

Par contre dans l'arrondissement du Sud-Ouest et sur le territoire de Brossard, les seuils de densité résidentielle du PMAD sont respectivement deux à cinq fois plus élevés que la densité actuellement observée à proximité des stations, terminus et stationnement incitatifs existants.

Rappelons que la majorité des TOD américains affichent une densité résidentielle brute égale ou inférieure à 60 logements/hectare!

Sur ces sites, le PMAD aura donc pour effet de distordre les règles actuelles du marché en forçant dès à présent la construction de projets résidentiels à densité élevée aux points d'accès du transport collectif métropolitain dix (10) ans avant sa mise en service prévisible. Qui plus est, la CMM assujettit le développement des aires TOD du corridor du pont Champlain aux densités les plus élevées du réseau (le métro léger) avant même que le gouvernement ait confirmé son choix quant au mode de transport privilégié.

L'orientation du PMAD qui sera bientôt traduite dans la réglementation d'urbanisme des municipalités et arrondissements est lourde d'incidences sur l'évaluation du programme de développement urbain aux différents sites stratégiques.

En effet, les nouveaux seuils de densité réglementaires seront ajustés au mode de transport collectif le plus structurant du réseau. Conséquemment, nos prévisions de développement ne peuvent tenir compte de l'effet moins structurant sur la densité résidentielle d'un mode de transport moins lourd. Dans ce contexte, le mode de transport n'a donc que peu d'effet discriminant sur les programmes de développement urbain des sites stratégiques.

❖ CE QUE L'ON RETIENT...

Revue de littérature et PMAD

- Les études recensées à ce jour ne permettent pas d'isoler l'ensemble des externalités susceptibles, aussi, d'engendrer des retombées de toute nature de celles attribuables exclusivement à l'implantation d'un mode de transport collectif structurant : cycles économiques et taux d'intérêt favorables, mesures incitatives (ex. subventions ou crédits de taxes foncières), règles de zonage favorisant une intensification du développement urbain, etc.
- Plusieurs études ont toutefois permis de démontrer que le développement autour des stations se produit généralement lorsque l'investissement coïncide avec de nouvelles tendances de développement urbain et un cycle économique favorable.
- Une vision de développement assortie à l'avènement d'une nouvelle ligne de transport structurant est susceptible d'agir comme levier pour assurer la mise en œuvre du développement urbain.
- La CMM vise à ce que, d'ici 2031, 40 % de la croissance des ménages de la région métropolitaine soit concentrée dans les aires TOD.
- Le PMAD établit pour chacun des 155 TOD des seuils de densité résidentielle plus ou moins élevés suivant le mode de transport collectif privilégié et leur éloignement relatif par rapport au centre-ville de Montréal.
- Les territoires compris dans un rayon d'un (1) kilomètre de chacune des stations, terminus et stationnement incitatif lié au corridor de transport collectif du pont Champlain ne pourront être développés sous les seuils de densité résidentielle fixés par le PMAD et ce, sans considération à la matérialisation du projet de transport en commun.
- La CMM a assujetti le développement des aires TOD du corridor du pont Champlain aux densités les plus élevées du réseau (le métro léger) avant même que le gouvernement ait confirmé son choix quant au mode de transport privilégié.
- Les seuils de densité établis au PMAD sont de 80 log./ha à Brossard, 110 log./ha dans les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest et 150 log./ha dans l'arrondissement de Ville-Marie (centre-ville).
- Le PMAD aura donc pour effet de distordre les règles actuelles du marché en forçant dès à présent la construction de projets résidentiels à densité élevée aux points d'accès du transport collectif métropolitain dix (10) ans avant sa mise en service prévisible.
- Le mode de transport a un effet discriminant très limité sur les programmes de développement.

7.2 APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique retenue aux fins des présentes résulte principalement du résultat des discussions tenues lors d'un atelier de travail réalisé avec des experts du Groupe Altus visant à paramétrer les hypothèses de développement urbain ainsi que d'une revue de littérature relative aux tendances sociodémographiques qui moduleront la société au cours des années à venir.

Ce faisant, les paramètres méthodologiques suivants ont donc servi à l'établissement des programmes fonctionnels de développement urbain et à l'estimation des retombées anticipées en découlant. Pour plus de clarté, ces paramètres ont été classifiés suivant trois catégories :

- Les définitions ou notes techniques;
- Les coefficients retenus;
- Les hypothèses élaborées.

7.2.1 Définitions et notes techniques

Les définitions et notes techniques suivantes ont été retenues.

GAINS NETS

Les projections réalisées constituent des « gains nets », c'est-à-dire, excluant les superficies démolies, les emplois, valeurs foncières et revenus de taxes en découlant, perdus ou relocalisés hors de la zone d'étude. Il est à noter que l'estimation des emplois perdus ou relocalisés repose sur les superficies de plancher démolies plutôt que sur les emplois qui sont susceptibles de s'y trouver réellement. Ainsi, si des locaux sont vacants, une perte d'un emploi par 23 m² (ratio bureau) ou 32 m² (ratio commercial) de plancher démoli sera calculée. Une exception a toutefois été faite pour le site stratégique SS-M06 – Griffintown où de nombreux bâtiments non résidentiels ont été acquis en vue de leur redéveloppement à des fins résidentielles. Compte tenu du nombre important de ces bâtiments qui sont déjà vacants et de la surestimation qui résulterait d'une estimation du nombre d'emplois par les superficies de plancher, les emplois impactés y ont été estimés à une centaine, un nombre plus conforme à la réalité.

L'estimation des valeurs foncières perdues en raison des démolitions repose sur les valeurs des bâtiments concernés, telles qu'inscrites au rôle d'évaluation de 2014. Compte tenu des incertitudes quant à l'évolution de la valeur foncière de ces bâtiments d'ici 2024 (bâtiments vieillissants ou obsolètes, terrains dont la valeur pourrait s'apprécier en raison de la rareté ou du développement urbain environnant, etc.), les valeurs de 2014 n'ont pas été indexées.

NOMBRE D'UNITÉS DE LOGEMENT CONSTRUITES

Le nombre d'unités de logement construites s'appuie sur les données de la SCHL²⁹. Deux (2) paramètres ont notamment été utilisés :

- Logement achevé

Dans le contexte du relevé des mises en chantier et des achèvements, on considère qu'un logement est achevé lorsque tous les travaux projetés sont terminés. Dans certains cas, on peut considérer qu'un logement est achevé s'il ne reste qu'au plus 10 % des travaux projetés à exécuter.

- Logement écoulé

On dit d'un logement qu'il est écoulé lorsqu'il est achevé et n'est plus offert sur le marché (c'est-à-dire qu'il a été vendu). Cela se produit habituellement quand un contrat exécutoire garanti par un dépôt non remboursable a été signé par un acheteur admissible. Le relevé des logements écoulés sur le marché sert à mesurer le rythme auquel se vendent les logements après leur achèvement, ainsi qu'à recueillir des données sur les prix.

PROGRAMME FONCTIONNEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Les programmes fonctionnels de développement urbain ont été établis d'après les seuils de densité minimaux inscrits au PMAD soit :

	SEUILS DE DENSITÉ MINIMUM PRESCRITS AU PMAD
Montréal	de 110 à 150 log./ha
Rive-Sud (ou à Brossard)	80 log./ha

À moins que la CMM ne décide éventuellement de modifier le PMAD, les densités minimales prescrites ne peuvent être moindres, indépendamment du mode de transport privilégié.

REVENUS FISCAUX MUNICIPAUX BRUTS (RFMB)

L'approche méthodologique retenue aux fins de l'évaluation des revenus fiscaux municipaux bruts repose sur les hypothèses suivantes :

- L'estimation des revenus fiscaux municipaux brute est présentée suivant les cinq (5) horizons temporels retenus par le Bureau de projet, soit 2014-2016, 2017-2021, 2022-2026, 2027-2031, 2032-2064 et un cumulatif couvrant la période 2014-2064;
- L'estimation des revenus fiscaux municipaux brute est présentée de manière cumulative de sorte que le rendement fiscal pour la période 2014-2016 s'ajoute au rendement fiscal de la période 2017-2021 et ainsi de suite;
- La chronologie de distribution du potentiel de développement a une incidence directe sur les revenus fiscaux municipaux bruts anticipés;

²⁹ [https://www03.cmhc-schl.gc.ca/hmip-pimh/fr/TableMapChart/ScsMasMethodology \(2012-2013-2014\)](https://www03.cmhc-schl.gc.ca/hmip-pimh/fr/TableMapChart/ScsMasMethodology (2012-2013-2014))

- Les revenus fiscaux municipaux bruts estimés sont des données « brutes », c'est-à-dire que ne sont pas tenus en compte les coûts marginaux de redéveloppement, d'équipements et de gestion du territoire municipal causés par le développement des activités urbaines prévues. Elles ne tiennent pas compte non plus des coûts de décontamination et des coûts d'infrastructures (redéveloppement ou du réseau routier et du réseau d'aqueduc et d'égouts);
- Toutes les données sont en dollars constants de 2014 et expriment l'ampleur de l'effet fiscal associé au développement dans l'hypothèse traditionnelle dite *ceteris paribus* (toutes choses demeurant égales par ailleurs);
- Les calculs de revenus fiscaux municipaux bruts expriment le rendement fiscal créé à l'intérieur de la zone d'étude et issu des projets de développement net (excluant les superficies démolies-gains nets).
- Ces calculs sont donc réalisés en tenant compte à la fois des nouvelles superficies de plancher prévues selon les horizons temporels de l'étude et incluent aussi le rendement fiscal anticipé.

SITE STRATÉGIQUE

Un site est désigné en tant que « stratégique » lorsqu'il présente un important potentiel de développement ou redéveloppement urbain. Il s'agit généralement de secteurs déstructurés en voie de requalification urbaine (ex. Griffintown), de secteurs qui, en raison de leurs qualités intrinsèques (environnement, proximité du fleuve, accessibilité au centre-ville, etc.), sont de nature à susciter et stimuler le développement urbain (ex. Île-des-Sœurs) ou qui possèdent des terrains vacants de superficies appréciables en mesure d'accueillir du développement urbain et détenus par un nombre restreint de propriétaires.

Selon leur localisation à l'intérieur des zones d'étude (Montréal ou « agglomération de Longueuil »), ces secteurs pourraient, advenant l'implantation d'un mode de transport structurant à proximité, bénéficier d'un attrait additionnel à leur développement, voire d'une accélération de ce dernier.

SITE STRATÉGIQUE DE « TYPE A »

Un site stratégique est défini comme étant de type « A », lors qu'il se situe, en tout ou en partie, à l'intérieur d'un corridor de 500 mètres situé de part et d'autre d'un tracé d'un équipement de transport collectif structurant.

SITE STRATÉGIQUE DE « TYPE B »

Un site stratégique est défini comme étant de type « B », lors qu'il se situe, en tout ou en partie, à l'extérieur d'un corridor de 500 mètres situé de part et d'autre d'un tracé d'un équipement de transport collectif structurant.

TAUX DE TAXE FONCIÈRE 2014

Pour les deux zones d'étude, les revenus fiscaux municipaux bruts sont basés sur la taxe foncière générale; au taux résidentiel pour les logements, et au taux non résidentiel, pour les commerces et les bureaux. À Montréal, s'ajoutent la taxe de service et celle du Programme triennal d'investissements de l'arrondissement du Sud-Ouest puisque c'est là que l'essentiel du développement se fera. À Brossard, ces dernières sont intégrées au taux de base.

Dans les deux zones d'étude, on retrouve des tarifs et des droits servant à financer d'autres services municipaux (eau, voirie, etc.), mais puisque les sommes recueillies sont dédiées à des dépenses spécifiques, elles n'ont pas été prises en compte dans l'estimation des RFMB.

Les valeurs utilisées s'établissent donc comme suit :

ZONES D'ÉTUDE	TAUX DE LA TAXE FONCIÈRE RÉSIDEN- TIELLE/100 \$ D'ÉVALUATION (TAUX RÉSIDUEL)	TAUX DE LA TAXE FONCIÈRE NON RÉSIDEN- TIELLE/100 \$ D'ÉVALUATION (TAUX NON RÉSIDEN- TIEL)
Montréal	0,8289 \$	3,4474 \$
Agglomération de Longueuil (Brossard)	0,6277 \$	2,3937 \$

7.2.2 Coefficients retenus

Les coefficients suivants ont été retenus :

COEFFICIENT D'ACCÉLÉRATION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN (MODE DE TRANSPORT STRUCTURANT)

L'application d'un coefficient d'accélération du développement résulterait de la captation de parts de marché externes à la zone d'étude, justifiée par la polarisation combinée qu'exercerait d'une part, le Quartier Dix30 et l'implantation d'un mode de transport structurant et performant (en l'occurrence un métro léger) dans la zone d'étude de l'« Agglomération de Longueuil » et, d'autre part, l'expansion du centre-ville vers le sud-ouest et également, l'implantation d'un mode de transport structurant et performant (en l'occurrence un métro léger) dans la zone d'étude « Ville de Montréal » avec, dans ce dernier cas, une possible connexion avec le « SLR-O » (métro léger).

Bien qu'aucune source de la revue de littérature effectuée dans le cadre de la présente étude n'ait permis de relever de facteur d'accélération du développement à la suite de la mise en service d'un système de transport collectif majeur, elle confirme en revanche que la plupart des projets de transport collectif structurants à travers le monde génèrent une plus-value foncière variant de 5 % à 17 % dans un rayon d'environ 500 mètres d'une station. Par contre, les modèles qui ont réussi à mettre en valeur les principes inhérents à un TOD avec tout ce que cela signifie en termes de qualité de vie et d'organisation physique du milieu urbain ont réussi à faire croître cette plus-value jusqu'à 30 % et à augmenter significativement l'achalandage d'usagers de transport collectif à ces stations.

Ce faisant, l'on ne peut ignorer l'effet d'une planification soignée d'un TOD sur l'augmentation de la valeur foncière et son **pouvoir attractif** en tant qu'aire d'emploi et milieu de résidence. Il faut aussi rappeler et considérer le fait que le PMAD a établi que d'ici 2031, 40 % de la croissance urbaine de la région métropolitaine de Montréal devra se concentrer dans les aires TOD. On ne peut faire abstraction du double effet « *qualité d'aménagement* » et « *politique d'urbanisation métropolitaine* » sur le **pouvoir d'attraction et d'accélération du développement** au contact de stations localisées à proximité du centre-ville de Montréal, desservies par un des modes de transport les plus modernes et efficaces.

Il est difficile d'évaluer à quelle hauteur pourrait se matérialiser le niveau d'accélération du développement urbain que pourraient connaître les zones d'étude à partir de la mise en service du métro léger. Cependant, à titre comparatif, si l'on examine le cas des trois (3) stations de métro qui se sont développées à Laval, malgré l'annonce de leur construction

bien longtemps à l'avance, ce n'est véritablement qu'à partir de la mise en service du prolongement de la ligne orange que le développement urbain s'est concrétisé, surtout en ce qui a trait aux stations Montmorency et Concorde.

Le coefficient appliqué serait donc de l'ordre de 20 % à partir de 2024 (jusqu'à l'horizon 2064), **date de mise en service annoncée** dans le cadre de la présente étude, du métro léger sur le nouveau pont Champlain. La mise en service plutôt que l'annonce de la réalisation du projet a été retenue aux fins de l'application du coefficient dans la mesure où le marché immobilier, étant par définition un marché « prudent », considérant aussi le fait que par le passé, plusieurs projets de transport (routiers ou collectifs) annoncés ne se sont pas concrétisés ou ont été retardés à maintes reprises, le développement urbain risque davantage de connaître une accélération à partir de la mise en service du métro léger.

Le tracé envisagé du métro léger revêt plusieurs caractéristiques qui militent en faveur d'une intensification du développement urbain à partir de la date de mise en service de cet équipement structurant :

- un environnement en effervescence affichant déjà un niveau d'urbanité élevé;
- un tracé traversant un axe central (autoroute 10/pont Champlain) et favorisant une accessibilité rapide aux quartiers centraux;
- un nombre limité de propriétaires (notamment sur la Rive-Sud) facilitant la mise en œuvre du développement immobilier;
- etc.

Si l'on considère que la ligne de train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire a pu susciter une augmentation de la valeur foncière des propriétés situées dans un rayon de 500 mètres autour de la gare du même nom de l'ordre de 13 %, c'est que l'intérêt du marché pour cette localisation a augmenté proportionnellement. En toute logique, basée sur une simple loi du marché qui veut que les produits immobiliers les mieux localisés soient ceux qui sont les plus désirables, l'application d'un facteur d'accélération semble plausible parce qu'il signifie que la ligne Brossard-Centre-Ville réussira à arracher des parts de marché à d'autres secteurs de développement moins stratégiquement localisés. En contrepartie, rien ne laisse toutefois présager que cette plus-value serait beaucoup plus élevée que les 13 % de la ligne Montréal-Saint-Hilaire, parce que cette augmentation est aussi liée à une certaine capacité de payer du marché.

Si l'on considère que la ligne de train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire a pu susciter un développement urbain significatif aux abords de la gare terminale de Mont-Saint-Hilaire à l'issue des travaux de modernisation de celle-ci, alors que la ligne Montréal-Saint-Hilaire se situe dans un environnement faiblement urbanisé, l'hypothèse d'une accélération du développement urbain de l'ordre de 20 %, dans l'axe du pont Champlain et dans un secteur jouxtant le centre-ville de Montréal, liée à la mise en service du métro léger apparaît plausible.

³⁰ Il importe toutefois ici de noter que l'impact, en termes de valeurs absolues, est minime. Ainsi, tel qu'on pourra le constater à la section 7.5 portant sur le « *Potentiel de développement urbain : estimation des retombées à l'intérieur de la zone d'étude aux horizons 2016 à 2064* », les retombées estimées, pour la zone d'étude de Montréal, en termes de ménages (logements) seraient de 334 par année. L'ajout d'un coefficient d'accélération du développement urbain de l'ordre de 20% n'ajouterait que 67 ménages de plus par année. De la même

Il est donc convenu d'établir le coefficient d'accélération du développement urbain à 20 % pour les solutions métro léger. Bien que significativement plus élevé³⁰ que le pourcentage d'augmentation des valeurs foncières observées aux abords de la gare terminale de Mont-Saint-Hilaire, il est considéré qu'un service de transport collectif plus fréquent, assorti de plages horaires couvrant l'ensemble de la journée ainsi que les fins de semaine, donnant au surplus, accès au centre-ville de Montréal deux fois plus rapidement pourrait justifier cet écart.

COEFFICIENT DE PLUS-VALUE FONCIÈRE SUIVANT LE MODE DE TRANSPORT

Un coefficient d'appréciation de la valeur foncière de l'ordre de 15 % a été appliqué au scénario « métro léger » et de l'ordre de 10 % pour le scénario « autobus avec rabattements » dans un rayon de 500 mètres autour des stations. La valeur du coefficient a été fixée tenant compte des résultats de la revue de littérature qui admet que l'implantation d'un mode de transport structurant et conséquemment l'amélioration de la mobilité engendre généralement une augmentation des valeurs foncières, plus particulièrement dans un rayon donné autour des stations. L'appréciation des valeurs se situerait le plus souvent entre 10 et 30 %, cette proportion se voyant plus fréquemment dans les pays asiatiques. Ce sont les modes les plus performants et structurants qui généreraient la meilleure plus-value. Quant aux bus à haut niveau de service, ils auraient potentiellement la même influence sur l'appréciation des valeurs foncières dans la mesure où ils rencontreraient les mêmes caractéristiques qu'un mode plus structurant (famille des SLR) : tracé en site propre, véhicules affichant un design et un « branding » modernes, qualité de l'architecture des stations et des aménagements aux abords de ces dernières (plantation d'arbres, mobilier urbain comportant une signature particulière, affichage, etc.), etc. La revue de littérature donne à penser que les aménagements liés à l'exploitation de systèmes de bus ont un caractère plus variable et aléatoire (le niveau d'investissement étant souvent moindre) que lorsqu'un investissement majeur est consenti pour l'implantation d'un mode de transport plus structurant.

NOMBRE MOYEN DE PERSONNES PAR MÉNAGE

Les données de Statistique Canada ont ici été utilisées. Conséquemment, a ici été retenu le nombre moyen de personnes par ménage dans une unité de logement comprise à l'intérieur d'une habitation collective (condos, multi logements locatifs, coop, etc.), type de logement projeté à l'intérieur des sites stratégiques. Dans le cadre de la présente étude, le nombre moyen de personnes par ménage a été fixé comme suit :

ZONES D'ÉTUDE	NOMBRE MOYENNE DE PERSONNES PAR MÉNAGE
Montréal	1,50
Agglomération de Longueuil	1,80

manière pour la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil, les retombées seraient de quelque 265 ménages/an que l'application du facteur d'accélération ferait croître de 53 ménages additionnels annuellement.

RATIO DE SUPERFICIE DE PLANCHER (PAR EMPLOI COMMERCIAL)

Le ratio de 32 m.c. de superficie de plancher par emploi commercial établi par la firme Ernst & Young³¹ sera maintenu. Il s'agit toutefois d'un ratio moyen puisqu'il existe de grandes disparités dans le nombre d'emplois/m.c. suivant le type de commerce considéré (ex. épicerie, restaurant, boutique spécialisée).

RATIO DE SUPERFICIE DE PLANCHER (PAR EMPLOI DE BUREAU)

Le ratio de 23 m.c. de superficie de plancher par emploi de bureau établi par la firme Ernst & Young¹⁴ sera maintenu bien que l'on observe une tendance à la diminution de la superficie consacrée aux postes de travail individuels.

SUPERFICIE DE PLANCHER RÉSIDENTIELLE PAR UNITÉ DE LOGEMENT ³²

Aux fins des présentes, ont été utilisées les données du Groupe Altus afin d'établir les superficies de plancher moyennes par unité de logement dans les zones d'étude :

ZONES D'ÉTUDE	SUPERFICIE DE PLANCHER RÉSIDENTIELLE PAR UNITÉ DE LOGEMENT
Montréal	90 m.c./unité de logement
Agglomération de Longueuil	115 m.c./unité de logement

Source : Groupe Altus : « Aperçu du marché de la copropriété neuve au centre-ville de Montréal », 3e trimestre, 2014.

VALEUR MARCHANDE PAR MÈTRE CARRÉ DE SUPERFICIE DE PLANCHER

Les valeurs marchandes s'appliquent à des superficies brutes (aires privatives et communes). Les valeurs résidentielles reflètent des prix de vente moyens des logements dans les zones d'étude. Elles s'appuient sur la connaissance des prix du marché par les architectes de Lemay qui dispose d'une banque de données, mise à jour annuellement, sur les projets résidentiels dans le Grand Montréal.

Les valeurs non résidentielles (commerce et bureaux) sont tirées du rapport *Services professionnels de Méthodologie développement urbain dans le cadre du projet des prolongements de métro du Montréal métropolitain — Volet II — Paramètres méthodologique général* produit par la firme Ernst & Young. Quatre raisons justifient ce choix : la valeur d'un commerce ou d'un bureau est fortement influencée par la nature des activités et les améliorations locatives effectuées par l'occupant. La valeur de ces améliorations varie considérablement d'une place d'affaires à l'autre ce qui nuit à l'établissement d'une moyenne. Les valeurs moyennes du rapport d'Ernst & Young ont été utilisées dans le cadre d'autres mandats (ex. prolongements des lignes de métro). Enfin, après vérification, elles sont du même ordre que les valeurs au rôle foncier de certaines propriétés non résidentielles dans les zones d'étude. Ces valeurs représentent donc une bonne estimation de la valeur foncière au m² pour des commerces et des bureaux qui comportent des améliorations locatives.

³¹ *Services professionnels de Méthodologie développement urbain dans le cadre du projet des prolongements de métro du Montréal métropolitain - Volet II - Paramètres méthodologiques généraux - 7 novembre 2011*

Ces valeurs s'établissent donc comme suit :

ZONES D'ÉTUDE	VALEUR RÉSIDENTIELLE	VALEUR COMMERCES ET BUREAUX
Montréal	3 980 \$/m. c.	2 250 \$/m. c.
Agglomération de Longueuil	3 660 \$/m. c.	2 000 \$/m. c.

7.2.3 SCÉNARIOS ET HYPOTHÈSES

Les scénarios et hypothèses suivants ont été utilisés dans le cadre des présentes :

SCÉNARIOS DE CROISSANCE DU NOMBRE DE MÉNAGES

Les prémisses relatives à l'établissement des scénarios ayant servi à l'établissement des trois (3) fourchettes de retombées sont les suivantes :

- Considérant que la courbe de production de logements suit celle de la création des nouveaux ménages, l'on considèrera un ratio de **1 unité de logement/nouveau ménage créé**.
- 100 % des nouveaux logements achevés** étaient compris à l'intérieur d'habitations collectives, selon l'historique des données de la SCHL de 2004 à 2014 dans la zone d'étude de Montréal.
- 70 % des nouveaux logements achevés** étaient compris à l'intérieur d'habitations collectives, selon l'historique des données de la SCHL de 2004 à 2014 dans la zone d'étude de « l'Agglomération de Longueuil », si bien que l'on projetera une croissance de 0,5 %/année à partir de 2014 jusqu'en 2064 où le taux d'unités de logement achevées compris à l'intérieur d'une habitation collective atteindrait alors 95 % de tous les logements produits.

³² *Les superficies de plancher résidentielles par unité de logement ont été révisées. La firme Ernst & Young (Services professionnels de Méthodologie développement urbain dans le cadre du projet des prolongements de métro du Montréal métropolitain - Volet II - Paramètres méthodologiques généraux - 7 novembre 2011) fixait la superficie de plancher d'une unité de logement à 100 m², sans égard à la localisation d'une unité de logement typique d'un milieu urbain ou suburbain (banlieue).*

Les scénarios de croissance des ménages aux horizons de l'étude sont donc les suivants :

SCÉNARIOS				
Le scénario pessimiste	<p>Scénario de référence de l'ISQ et projections du Groupe Altus – (moins) 15 % basé sur les hypothèses suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une possible augmentation des taux d'intérêt qui limiterait l'accès à la propriété; • Une suroffre sur le marché de la revente des maisons traditionnellement occupées par les baby-boomers (résidences unifamiliales) et conséquemment, une chute potentielle des prix; • La baisse anticipée du nombre de ménages (principalement des cohortes actives); • Les caractéristiques des TOD qui ne répondraient pas aux attentes. 			
Le scénario réaliste	<p>Scénario de référence de l'ISQ jumelé aux projections du Groupe Altus, basé sur les hypothèses suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les projections démographiques de l'ISQ relatives à la création de nouveaux ménages à l'horizon 2036, projections que l'on continuera de faire croître de façon stable, jusqu'à l'horizon 2064 selon les prévisions du Groupe Altus. 			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Zone d'étude de Montréal</th> <th>Zone d'étude de l'agglomération de Longueuil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • La croissance des ménages passerait de 0,90 % à 0,56 %/an de 2014 à 2036 (ISQ), croissance qui se maintiendrait à 0,56 %/an jusqu'à l'horizon 2064 (Altus). </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Les projections de croissance des ménages pour le territoire de référence de l'Agglomération de Longueuil qui s'établissaient à 1,39 % en 2014 régresseraient jusqu'à 0,52 %/an à l'horizon 2036 (ISQ) pour ensuite maintenir jusqu'en 2064 (Altus). </td> </tr> </tbody> </table>	Zone d'étude de Montréal	Zone d'étude de l'agglomération de Longueuil	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance des ménages passerait de 0,90 % à 0,56 %/an de 2014 à 2036 (ISQ), croissance qui se maintiendrait à 0,56 %/an jusqu'à l'horizon 2064 (Altus).
Zone d'étude de Montréal	Zone d'étude de l'agglomération de Longueuil			
<ul style="list-style-type: none"> • La croissance des ménages passerait de 0,90 % à 0,56 %/an de 2014 à 2036 (ISQ), croissance qui se maintiendrait à 0,56 %/an jusqu'à l'horizon 2064 (Altus). 	<ul style="list-style-type: none"> • Les projections de croissance des ménages pour le territoire de référence de l'Agglomération de Longueuil qui s'établissaient à 1,39 % en 2014 régresseraient jusqu'à 0,52 %/an à l'horizon 2036 (ISQ) pour ensuite maintenir jusqu'en 2064 (Altus). 			
Le scénario optimiste	<p>Scénario de référence de l'ISQ et projections du Groupe Altus + (plus) 15 %, basé sur les hypothèses suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une augmentation de la natalité ou de l'immigration; • Le maintien de faibles taux d'intérêt; • Un engouement pour le type de produits d'habitation et de la qualité des milieux de vie offerts à l'intérieur des aires TOD; • Une attractivité accrue des secteurs, compte tenu de l'amélioration dans les conditions de mobilité. 			

- Le Dix30 poursuivra son expansion et fera l'objet, tel que d'ailleurs déjà amorcé, de projets de redéveloppement tandis que le site stratégique Panama constituerait le second pôle commercial d'importance;
- Considérant qu'il existe une offre de 5 M de pi² (464 515 m.c.) de surface commerciale au centre-ville de Montréal qui jouxte la zone d'étude de Montréal et que, pour la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil, le Dix30 représente une offre commerciale atteignant 2,7 M pi.² (250 838 m.c.), l'offre commerciale qui prendra place à l'intérieur des zones d'étude en sera principalement une de **desserte de proximité (voisinage)**. On comptera alors quelque 70 000 pi² de commerces de voisinage par 10 000 personnes (6 503 m.c./10 000 personnes).

Source : Banque de données privées du Groupe Altus, Altus InSite.

SCÉNARIOS DE CROISSANCE DU BUREAU

Les prémisses relatives à l'établissement des scénarios sont les suivantes :

- La création d'espaces à bureaux ne répond pas aux mêmes paradigmes que la création de ménages ou de superficies commerciales, exception faite de celui de la recherche de l'équilibre entre l'offre et la demande;
- La création d'espaces à bureaux est plus **tributaire des cycles économiques**;
- Il existe une tendance lourde à la rationalisation de l'espace par les entreprises;
- Le coût de location est plus élevé au centre-ville de Montréal qu'en périphérie;
- Il existe un phénomène de « **transfert progressif de l'emploi** » du centre-ville de Montréal vers la périphérie;
- L'axe du nouveau pont Champlain dont la reconstruction, assortie d'un mode de transport collectif structurant et performant, et de la localisation stratégique conférée par le carrefour de l'A- 10 et de l'A- 30 pourraient bénéficier à la zone d'étude de l'« Agglomération de Longueuil »;
- La **visibilité et l'accessibilité** constituent les principaux critères de localisation des entreprises (bureaux).

SCÉNARIOS DE CROISSANCE COMMERCIALE

Les prémisses relatives à l'établissement de ce scénario sont les suivantes :

- Le phénomène de **polarisation** qui veut que les sites commerciaux se concurrencent entre eux et que les exploitants d'établissements commerciaux soient à la recherche des sites les plus performants pour s'établir jouera ici un rôle prépondérant;
- L'offre équivaut à la demande (Recherche de l'**équilibre**);

Ce faisant, les scénarios de croissance du segment de marché du bureau retenu aux horizons de l'étude sont donc les suivants :

SCÉNARIOS	Zone d'étude Montréal	Zone d'étude Agglomération de Longueuil »
Le scénario pessimiste	Scénario de croissance de l'inventaire de 3,2 %/10 ans moins une perte (érosion de la part de marché du centre-ville au profit de la périphérie) par transfert d'emplois de l'ordre de 20 % de la superficie créée (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 15 % des espaces à bureaux.	Scénario de croissance de l'inventaire de 2,8 %/10 ans + captation d'une part de marché par transfert d'emplois issu d'autres villes, équivalent à 10 % de la superficie créée sur le territoire de Montréal (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 15 % des espaces à bureaux.
Le scénario réaliste	Scénario de croissance de l'inventaire de 3,2 %/10 ans moins une perte (érosion de la part de marché du centre-ville au profit de la périphérie) par transfert d'emplois de l'ordre de 15 % de la superficie créée (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 10 % des espaces à bureaux.	Scénario de croissance de l'inventaire de 2,8 %/10 ans + captation d'une part de marché par transfert d'emplois issu d'autres villes, équivalent à 15 % de la superficie créée sur le territoire de Montréal (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 10 % des espaces à bureaux.
Le scénario optimiste	Scénario de croissance de l'inventaire de 3,2 %/10 ans moins une perte (érosion de la part de marché du centre-ville au profit de la périphérie) par transfert d'emplois de l'ordre de 10 % de la superficie créée (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 5 % des espaces à bureaux.	Scénario de croissance de l'inventaire de 2,8 %/10 ans + captation d'une part de marché par transfert d'emplois issu d'autres villes, équivalent à 20 % de la superficie créée sur le territoire de Montréal (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 5 % des espaces à bureaux.

❖ **CE QUE L'ON RETIENT...**

1. DÉFINITIONS ET NOTES TECHNIQUES :

Ont été utilisés dans le cadre de la présente étude les notions de :

- **GAINS NETS**, c.-à-d. excluant les superficies démolies, les emplois, valeurs foncières et revenus de taxes en découlant, perdus ou relocalisés hors des zones d'étude;
- **LOGEMENTS ACHEVÉS** (travaux complétés à au moins 90 %) et **ÉCOULÉS** (vendus) aux fins d'évaluer le **NOMBRE D'UNITÉS DE LOGEMENTS CONSTRUITS**.
- **PROGRAMMES FONCTIONNELS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PFDU)** qui ont été développés d'après les seuils minimaux de densité enchâssés au **PMAD de la CMM** soit :

MONTRÉAL de 110 à 150 log./ha
RIVE-SUD (OU À BROSSARD) 80 log./ha

- **REVENUS FISCAUX MUNICIPAUX BRUTS**, dont le calcul exprime le rendement fiscal créé à l'intérieur des zones d'étude et issu des projets de développement urbain net (excluant les superficies démolies-gains nets).
- **TAUX DE LA TAXE FONCIÈRE 2014** soit :

ZONES D'ÉTUDE	TAUX DE LA TAXE FONCIÈRE RÉSIDUELLE/100 \$ D'ÉVALUATION (TAUX RÉSIDUEL)	TAUX DE LA TAXE FONCIÈRE NON RÉSIDUELLE/100 \$ D'ÉVALUATION (TAUX NON RÉSIDUEL)
MONTRÉAL	0,8289 \$	3,4474 \$
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL (BROSSARD)	0,6277 \$	2,3937 \$

2. COEFFICIENTS RETENUS :

Les coefficients suivants ont été utilisés :

COEFFICIENTS	ZONE D'ÉTUDE MONTRÉAL	ZONE D'ÉTUDE AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL
ACCÉLÉRATION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN-MÉTRO LÉGER (Rayon de 500 mètres autour des stations)		❖ 20 %
PLUS-VALUE FONCIÈRE SUIVANT LE MODE DE TRANSPORT (Rayon de 500 mètres autour des stations)	❖ Métro léger : 15 % ❖ Bus avec rabattements : 10 %	
NOMBRE MOYEN DE PERSONNES/MÉNAGE	1,50	1,80
RATIO DE SUPERFICIE DE PLANCHER/EMPLOI COMMERCIAL		32 m.c./emploi
RATIO DE SUPERFICIE DE PLANCHER/EMPLOI DE BUREAU		23 m.c./emploi
SUPERFICIE DE PLANCHER RÉSIDUELLE/LOGEMENT	90 m.c./unité de logement	115 m.c./unité de logement
VALEURS MARCHANDES/M.C. DE SUPERFICIE DE PLANCHER	❖ Résidentielle : 3 980 \$/m. c. ❖ Commerces et bureaux : 2 250 \$/m. c.	❖ Résidentielle : 3 660 \$/m. c. ❖ Commerces et bureaux : 2 250 \$/m. c.

3. SCÉNARIOS ET HYPOTHÈSES RETENUS :

Les scénarios et hypothèses suivants ont été retenus aux fins d'évaluer le potentiel de développement urbain et les retombées en découlant :

SCÉNARIOS ET HYPOTHÈSES	ZONE D'ÉTUDE MONTRÉAL	ZONE D'ÉTUDE AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL
CROISSANCE DU NOMBRE DE MÉNAGES	PESSIMISTE	Scénario de référence de l'ISQ et projections du Groupe Altus – (moins) 15 %
	RÉALISTE	<p>Scénario de référence de l'ISQ jumelé aux projections du Groupe Altus, basé sur les hypothèses suivantes : Les projections démographiques de l'ISQ relatives à la création de nouveaux ménages à l'horizon 2036, projections que l'on continuera de faire croître de façon stable, jusqu'à l'horizon 2064 selon les prévisions du Groupe Altus.</p> <p>❖ La croissance des ménages passerait de 0,90 % à 0,56 %/an de 2014 à 2036 (ISQ), croissance qui se maintiendrait à 0,56 %/an jusqu'à l'horizon 2064 (Altus).</p> <p>❖ Les projections de croissance des ménages pour le territoire de référence de l'Agglomération de Longueuil qui s'établissaient à 1,39 % en 2014 régresseraient jusqu'à 0,52 %/an à l'horizon 2036 (ISQ) pour ensuite maintenir jusqu'en 2064 (Altus).</p>
	OPTIMISTE	Scénario de référence de l'ISQ et projections du Groupe Altus +15 %
CROISSANCE COMMERCIALE	<p>❖ Prépondérance du phénomène de polarisation;</p> <p>❖ L'offre équivaut à la demande (Recherche de l'équilibre);</p> <p>❖ Consolidation de l'offre commerciale de type local (Dix-30 et centre-ville);</p> <p>❖ Offre commerciale principalement de voisinage : ratio de 70 000 pi.² de commerces de voisinage/10 000 personnes (6 503 m.c./10 000 personnes).</p>	
CROISSANCE DU BUREAU	PESSIMISTE	<p>❖ Scénario de croissance de l'inventaire de 3,2 %/10 ans moins une perte (érosion de la part de marché du centre-ville au profit de la périphérie) par transfert d'emplois de l'ordre de 20 % de la superficie créée (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 15 % des espaces à bureaux.</p> <p>❖ Scénario de croissance de l'inventaire de 2,8 %/10 ans + captation d'une part de marché par transfert d'emplois issu d'autres villes, équivalent à 10 % de la superficie créée sur le territoire de Montréal (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 15 % des espaces à bureaux.</p>
	RÉALISTE	<p>❖ Scénario de croissance de l'inventaire de 3,2 %/10 ans moins une perte (érosion de la part de marché du centre-ville au profit de la périphérie) par transfert d'emplois de l'ordre de 15 % de la superficie créée (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 10 % des espaces à bureaux.</p> <p>❖ Scénario de croissance de l'inventaire de 2,8 %/10 ans + captation d'une part de marché par transfert d'emplois issue d'autres villes, équivalent à 15 % de la superficie créée sur le territoire de Montréal (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 10 % des espaces à bureaux.</p>
	OPTIMISTE	<p>❖ Scénario de croissance de l'inventaire de 3,2 %/10 ans moins une perte (érosion de la part de marché du centre-ville au profit de la périphérie) par transfert d'emplois de l'ordre de 10 % de la superficie créée (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 5 % des espaces à bureaux.</p> <p>❖ Scénario de croissance de l'inventaire de 2,8 %/10 ans + captation d'une part de marché par transfert d'emplois issu d'autres villes, équivalent à 20 % de la superficie créée sur le territoire de Montréal (inventaire à l'horizon 2064), assorti d'un taux de vacance de 5 % des espaces à bureaux.</p>

7.2.4 Précisions méthodologiques, état de la situation actuelle et projections

Bien que les paramètres méthodologiques employés dans le cadre de la présente étude aient été exposés à la précédente section, les prochaines lignes serviront à en préciser l'origine ou les motifs qui nous ont conduits à en favoriser l'utilisation.

Préalablement à l'élaboration des programmes fonctionnels de développement urbain (PFDU) et à l'estimation des retombées en découlant, des projections visant à estimer la population, le nombre de ménages, les emplois liés aux fonctions commerciales et de bureau ont été réalisés pour les deux zones d'étude et ce aux horizons prédéterminés dans le cadre du présent mandat soit : 2014-2016, 2017-2021, 2022-2026, 2027-2031, 2032-2064.

Ces projections ont été élaborées à partir des paramètres méthodologiques présentés à la section précédente et tenant compte des nouveaux paradigmes qui pourraient conditionner la société québécoise au cours des prochaines années.

7.2.5 Logement, population et ménages : De l'utilisation des permis de construction à celles des données de la SCHL

Dans le cadre de la présente étude, l'utilisation des données de la SCHL relatives aux mises en chantier et, plus particulièrement celles relatives aux unités **achevées**³³ **et aux unités écoulées**³⁴ a été privilégiée. Plus traditionnellement, les données relatives aux permis de construction émis étaient utilisées pour évaluer le nombre de nouveaux ménages. Or, la justesse des données de la SCHL s'avérerait plus fiable. En effet, les données relatives aux permis de construction véhiculent un lot d'informations relativement inexactes : plusieurs permis de construction émis annuellement ne donneraient pas systématiquement lieu à la réalisation de travaux. De plus, cette donnée ne permet pas de tenir compte des unités de logement réellement écoulées sur le marché (près de 20 % des unités de logement produites annuellement ne trouveraient pas preneur dans la même année) de telle sorte qu'en établissant un lien direct entre le nombre de permis émis et la constitution de nouveaux ménages et ultimement la population en découlant, les chiffres s'en trouvent surévalués. Ainsi, selon la SCHL, il s'est écoulé en moyenne quelque 2 000 unités de copropriétés neuves par année sur la Rive-Sud de Montréal, alors qu'en moyenne 20 % des unités de copropriétés mises en chantier (± 375 unités) demeurent invendues (vacantes). Si l'on ajoute à cette donnée (nombre de logements non écoulés) une baisse anticipée du nombre de ménages, tel que le prévoit l'ISQ, **l'on induit un niveau d'imprécision significatif sur la base desquelles reposeraient les hypothèses d'ensemble résidentiel**. Le *taux d'absorption* du marché apparaît donc comme un élément crucial à considérer aux fins de l'élaboration des hypothèses.

Les tableaux qui suivent présentent dans un premier temps, les données relatives aux mises en chantier, au nombre de logements achevés et aux unités écoulées à l'intérieur de la zone d'étude au cours de la période comprise entre 2002 et 2014 (partiel) lesquelles sont issues de la SCHL.

³³ **Logement achevé**

Dans le contexte du Relevé des mises en chantier et des achevements, on considère qu'un logement est achevé lorsque tous les travaux projetés sont terminés. Dans certains cas, on peut considérer qu'un logement est achevé s'il ne reste qu'au plus 10% des travaux projetés à exécuter.

³⁴ **Logement écoulé**

On dit d'un logement qu'il est écoulé lorsqu'il **est achevé** et n'est plus offert sur le marché (**c'est-à-dire qu'il a été vendu**). Cela se

produit habituellement quand un contrat exécutoire garanti par un **dépôt non remboursable** a été signé par un acheteur admissible. Le Relevé des logements écoulés sur le marché sert à mesurer le rythme auquel se vendent les logements après leur achèvement, ainsi qu'à recueillir des données sur les prix.

(Source : <https://www03.cmhc-schl.gc.ca/hmip-pimh/fr/TableMapChart/ScsMasMethodology>)

Tableau 7-1 Données relatives aux mises en chantier, au nombre de logements achevés et aux unités écoulées à l'intérieur des zones d'étude entre 2002 et 2014

Zone d'étude de MONTRÉAL

Type de logements	Données	Années												
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (partiel)
Logements en copropriétés	Mises en chantier	559	759	726	1,177	1,137	375	444	755	669	1,419	2,177	1,156	2,892
	Achèvements	272	475	787	805	1,065	1,200	223	674	157	728	673	1,571	1,777
	Logements non écoulés	25	76	226	249	830	664	322	60	12	24	22	82	-
	Absorption		424	637	782	484	1,366	565	936	205	716	675	1,511	
		40%	88%	77%	68%	73%	80%	81%	65%	97%	120%	76%		
Logements locatifs + coopératifs	Mises en chantier	211	-	910	504	-	233	-	-	53	152	8	250	246
	Achèvements	14	283	42	219	673	239	222	20	49	4	6	262	3
	Logements non écoulés	200	50	10	-	444	168	251	51	-	-	150	4	-
	Absorption		433	82	229	229	515	139	220	100	4	(144)	408	
		50%	11%	23%	32%	27%	20%	19%	32%	1%	-27%	21%		
Logements unifamiliaux (propriétaire-occupant)	Mises en chantier	-	5	10	2	1	1	-	1	3	12	21	7	12
	Achèvements	-	5	4	-	2	2	-	1	9	16	3	21	18
	Logements non écoulés	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-
	Absorption		4	5	-	2	1	1	1	9	16	3	19	
		0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	2%	1%	1%		
Total	Mises en chantier	770	764	1,646	1,683	1,138	609	444	756	725	1,583	2,206	1,413	3,150
	Achèvements	286	763	833	1,024	1,740	1,441	445	695	215	748	682	1,854	1,798
	Logements non écoulés	225	127	236	249	1,274	833	573	111	12	24	172	88	-
	Absorption		661	724	1,011	715	1,862	705	1,167	314	736	534	1,938	

Zone d'étude agglomération de Longueuil

Type de logements	Données	Années													
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (partiel)	
Logements en copropriétés	Mises en chantier			602	340	751	886	655	614	937	964	1,043	728	500	
	Achèvements			601	471	566	830	697	553	691	898	994	590	1,015	
	Logements non écoulés				40%	50%	54%	53%	62%	50%	48%	46%	62%	57%	56%
	Absorption				536	525	813	743	532	709	835	987	611	951	
					55%	47%	55%	59%	52%	47%	47%	50%	54%		
Logements locatifs + coopératifs	Mises en chantier			266	201	300	84	207	235	293	201	514	48	100	
	Achèvements			328	203	96	441	79	198	303	337	179	167	545	
	Logements non écoulés			112	138	31	103	5	61	30	95	51	6	2	
	Absorption				177	203	369	177	142	334	271	224	212	549	
					18%	18%	25%	14%	14%	22%	15%	13%	10%		
Logements unifamiliaux (propriétaire-occupant)	Mises en chantier			350	287	343	360	300	414	673	584	315	269	200	
	Achèvements			366	262	391	294	344	358	451	728	428	280	259	
	Logements non écoulés			19	22	35	31	36	44	36	100	61	35	35	
	Absorption				259	378	298	339	350	459	664	467	305	260	
					27%	34%	20%	27%	34%	31%	38%	28%	27%		
Total	Mises en chantier			1,218	828	1,394	1,330	1,162	1,263	1,903	1,749	1,872	1,045	800	
	Achèvements			1,295	936	1,053	1,565	1,120	1,109	1,445	1,963	1,601	1,037	1,819	
	Logements non écoulés			264	228	175	260	121	206	149	342	265	174	233	
	Absorption				972	1,106	1,480	1,259	1,024	1,502	1,770	1,678	1,128	549	

Légende : L'échelle des couleurs indique les années où le taux d'absorption a été fort (vert) ou faible (rouge) pour chaque type de logement pour chaque zone d'étude.

Source : SCHL. Traitement des données Lemay+DAA (Montréal et Rive-Sud) et Groupe Altus (Rive-Sud).

7.2.5.1 Le logement : quelques constats

Zone d'étude « Ville de Montréal »

Bon an mal an, entre 2002 et une partie de l'année 2014, les logements en copropriété représentent 82,7 % des logements achevés à l'intérieur de la portion montréalaise de la zone d'étude contre plus que 16,5 % pour les logements locatifs et coopératifs tandis que sans surprise, l'habitation unifamiliale ne représente que 0,8 % de tous les logements achevés.

Par ailleurs, aux fins de comparaison, en 2012 sur un total de 2 206 mises en chantier, seules 682 auraient effectivement été achevées. Ce chiffre s'élevait à 1 854 en 2013 et à 1 798 pour l'année 2014 (partielle). Toujours pour l'année 2012, on remarquera également que de l'inventaire produit, 172 unités de logement n'ont pas trouvé preneur pour une absorption nette de seulement 534 logements.

Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Dans la portion « Agglomération de Longueuil » de la zone d'étude, on constate que de 2004 à 2014, les logements en copropriété représentent en moyenne 53,1 % de tous les logements achevés contre 18,6 % pour les logements coopératifs et locatifs. Le logement unifamilial représente encore ici un segment de marché important avec, en moyenne, 28,3 % des logements achevés.

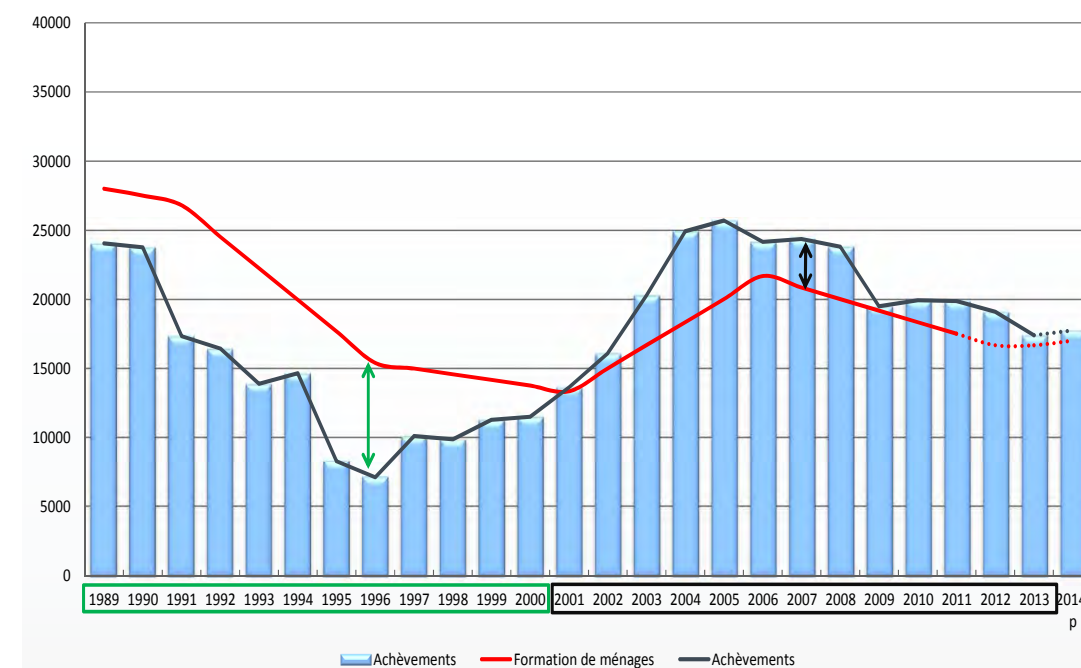
De la même manière, aux fins de comparaison, en 2012, 1 601 unités de logement étaient achevées, 1 037 en 2013 et 1 819 en 2014 (partielle). De l'inventaire produit en 2012, la SCHL estime que 265 unités ne se seraient pas écoulées pour une absorption nette de 1 678 unités de logement.

7.2.5.2 Nouvelles unités de logement et nouveaux ménages : une relation étroite

Toujours aux fins d'établir des projections réalistes relatives à la population et au nombre de ménages estimés à l'intérieur des zones d'étude à l'horizon 2064, le concours des spécialistes du marché de l'immobilier du Groupe Altus a permis d'établir que, de manière générale, il existait une relation étroite entre la production de nouvelles unités de logement et la constitution de nouveaux ménages, tel qu'il appert à la Figure 7-1.

Ainsi, aux fins de la présente étude, l'on considérera que pour chaque nouveau ménage, une nouvelle unité de logement sera produite.

Figure 7-1 Achèvement des logements dans la RMR de Montréal et formations de nouveaux ménages



Source : SCHL. Et Statistique Canada /Groupe Altus

7.2.5.3 Une correction au nombre moyen de personnes/ménages

Bien que les données du recensement de la population de 2011 de Statistique Canada, situent à 1,85 le nombre moyen de personnes par ménage dans la zone d'étude de Montréal et à 2,6 dans celle de l'agglomération de Longueuil, celles-ci apparaissent surévaluées aux fins du présent exercice.

Considérant que les sites stratégiques appelés à faire l'objet d'un développement ou d'un redéveloppement seront constitués d'habitations plus denses, en conformité avec les seuils minimaux de densité relatifs aux aires TOD enchâssées au PMAD de la CMM, il est à prévoir que le nombre moyen de personnes par ménage devrait plutôt tendre vers ceux correspondant actuellement aux habitations multifamiliales.

Ce faisant, pour la zone d'étude de Montréal, ce nombre moyen de personnes par ménage s'établirait alors plutôt aux environs de 1,50, la présence d'habitations de plus faible densité, par exemple dans Pointe-Saint-Charles ou à L'Île-des-Sœurs où l'on observe un nombre moyen de personnes par ménage proportionnellement plus élevé que dans le reste de cette portion de la zone d'étude (ex. 1,33 personne/ménage dans les appartements Lowney's), nous amène à proposer un correctif au nombre moyen de personnes par ménage. Le nombre moyen de personnes par ménage s'établit à 1,5 plutôt qu'à 2,6.

De la même manière, un examen attentif du tissu urbain de la zone d'étude de l'Agglomération de Longueuil permet de constater que ce dernier est majoritairement constitué de résidences unifamiliales où le nombre moyen de personnes par ménage y est proportionnellement plus élevé que pour les autres types de logements que l'on retrouve à l'intérieur de la zone d'étude.

Ainsi, en vérifiant le nombre moyen de personnes par ménage que l'on retrouve dans les habitations multifamiliales, toutes catégories confondues, dans cette partie de la zone d'étude, ce dernier s'établit plutôt à 1,80.

Par conséquent, aux fins de l'analyse, ces taux ajustés tels que fixés aux paramètres méthodologiques seront utilisés pour déterminer le nombre moyen de personnes par ménage sur le territoire d'étude.

7.2.5.4 Des projections de population établies à partir des données de l'Institut de la statistique du Québec

L'utilisation des projections de croissance démographique produites par l'Institut de la statistique du Québec pour 2036 a servi de base aux paramètres méthodologiques employés aux fins de la présente étude visant à établir le nombre d'unités de logement, les projections de population et de ménages à l'horizon 2064.

Le Tableau 7-2 Données historiques et projections de la population, du nombre de ménages et d'unités de logement (2001-2064) illustre l'historique des données de 2001 à 2011 et les projections anticipées par l'ISQ jusqu'en 2031 à partir desquelles, le Groupe Altus a lui-même projeté la croissance théorique de la population et du nombre de ménages jusqu'en 2064.

La section suivante est consacrée à l'analyse de ces données.

7.2.5.5 Projections de population : une croissance tout de même, mais une croissance en régression selon l'ISQ

Alors que les scénarios les plus pessimistes prévoyaient il y a quelques années à peine une décroissance de la population des ménages, selon toutes vraisemblances, l'ISQ prévoit que la population du Québec continuera de croître jusqu'à l'horizon 2036, mais dans une proportion moindre qu'actuellement. Entre 2014 et 2036, le taux de croissance des ménages de la zone d'étude de Montréal passerait, progressivement de 0,90 % à 0,56 % tandis que pour la même période, l'agglomération de Longueuil verrait son taux de croissance, établi à 1,39 % en 2014, régresser pour se situer à 0,52 %.

En s'appuyant sur les projections de l'ISQ à l'horizon 2036, le Groupe Altus a donc estimé la croissance théorique de la population et du nombre de ménages jusqu'à l'horizon 2064 à l'intérieur de la zone d'étude. Ainsi, les zones d'étude compteraient un total de 122 690 ménages dont 66 178 à l'intérieur de la zone d'étude de Montréal et 56 512 dans celle de l'agglomération de Longueuil. Plus encore, considérant qu'à chaque nouveau ménage correspond une unité de logement, les estimés du Groupe Altus ont permis d'établir que 100 % des nouvelles unités de logement produites dans la zone d'étude de Montréal se situeraient à l'intérieur d'immeubles en copropriété, locatifs ou coopératifs contre une proportion qui varierait de 70 % (2014) à 95 % à l'horizon 2064 pour la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil. Rappelons que c'est à cette typologie d'habitation qu'appelle le [re] développement des sites stratégiques compris à l'intérieur d'aires TOD.

CE QUE L'ON RETIENT...

Population, ménages et logements

- Les données de la SCHL, plus particulièrement celles relatives aux logements achevés et écoulés ont été privilégiées à l'utilisation des données relatives aux permis de construction, pour un niveau supérieur de précision des données relatives à l'évaluation du nombre de ménages dans les zones d'étude.
- Il existe une relation étroite entre la production de nouvelles unités de logement et la création de nouveaux ménages : on considère, aux fins de l'étude, que pour chaque (1) nouvelle unité de logement produite correspond un (1) ménage.
- L'examen du tissu urbain de chacune des zones d'étude où l'on retrouve actuellement la présence d'habitation de plus faible densité et un nombre moyen de personne/ménage proportionnellement plus élevé que dans les habitations collectives a entraîné une modification au nombre moyen de personnes par ménage dans les zones d'études (voir section 7.2.2 sur les coefficients retenus).
- Considérant que les sites stratégiques appelés à faire l'objet d'un développement ou d'un redéveloppement seront constitués d'habitations plus denses, en conformité avec les seuils minimaux de densité relatifs aux aires TOD enchâssées au PMAD de la CMM, il est à prévoir que le nombre moyen de personnes par ménage devrait plutôt tendre vers ceux correspondant actuellement aux habitations multifamiliales que l'on retrouve dans les zones d'étude.
- Les projections de croissance démographique de l'Institut de la statistique du Québec de 2014 à 2036 à partir desquelles, le Groupe Altus a, lui-même, estimé la croissance théorique de la population et du nombre de ménages jusqu'à l'horizon 2064 ont été utilisées.
- Les projections de croissance des ménages de 2014 à 2064 peuvent donc se résumer comme suit :

ZONES D'ÉTUDE	PROJECTIONS ISQ 2014-2036		PROJECTIONS ALTUS 2036-2064	
	Taux de croissance anticipé des ménages	Croissance des ménages	Taux de croissance anticipé des ménages	Croissance des ménages
MONTRÉAL	De 0,90 % à 0,56 %	De 49 568 à 56 577	0,56 %	De 56 577 à 66 178
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL (BROSSARD)	De 1,39 % à 0,52 %	De 40 384 à 48 872	De 1,39 % à 0,52 %	De 48 872 à 56 512

Tableau 7-2 Données historiques et projections de la population, du nombre de ménages et d'unités de logement (2001-2064)

Tableau de projection	Données historiques										Projections selon les perspectives démographiques de l'ISQ								Projections Altus	Total
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016	2021	2026	2031	2064	
Paramètres et Hypothèses de base																				
Taux de croissance des ménages (2011-2034)	21.67%																			
Croissance moyenne annuel	0.87%																			
Taux de croissance des ménages 2037-2064	15.72%																			
Croissance moyenne annuel	0.56%																			
Proportion des achèvements d'unités en copropriété, locatives et coopératives:																				
Zone d'étude-Agglomération de Longueuil (2014-2064)	70% à 95%																			
Zone d'étude- Montréal (2014-2064)	100%																			
Nombre de logement = Nombre de ménages																				
Tableau de projection																				
Zone de référence - Montérégie																				
Nombre de ménages											600,061	608,370	617,292	625,873	643,189	681,098	711,235	736,324	875,825	
Nombre de nouveaux ménages												8,289	8,922	8,581	8,580	7,014	5,576	4,749	4,532	275,747
Taux de croissance												1.38%	1.47%	1.39%	1.35%	1.04%	0.79%	0.65%	0.52%	
Zone de référence - Ville de Montréal																				
Nombre de ménages											850,568	862,304	871,517	879,374	894,061	923,967	949,104	975,718	1,174,055	
Nombre de nouveaux ménages												11,716	9,213	7,857	7,030	5,428	5,045	5,534	6,554	323,467
Taux de croissance												1.38%	1.07%	0.90%	0.79%	0.59%	0.53%	0.57%	0.56%	
Zones d'étude																				
Agglomération de Longueuil																				
Nombre de ménages	30,835	31,564	32,293	33,022	33,751	34,480	35,208	36,176	37,024	37,872	38,720	39,255	39,831	40,384	41,502	43,948	45,892	47,511	56,512	
Nombre de nouveaux ménages		729	729	729	729	729	848	848	848	848	848	535	576	554	554	453	360	306	292	17,792
Potential de nouveaux logement		729	729	729	729	729	848	848	848	848	848	535	576	554	554	453	360	306	292	17,792
Proportion du nombre total de logements		70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	71.0%	73.5%	76.0%	78.5%	95.0%	
Potential de copropriétés et de logements locatifs + coopératifs		510	510	510	510	510	594	594	594	594	594	374	403	388	393	333	273	241	278	14,284
Cumul des copropriétés, des logements locatifs +coopératifs												374	777	1165	1955	3728	5186	6440	14254	
Montréal																				
Nombre de ménages	37,925	38,634	39,343	40,053	40,762	41,471	42,766	44,061	45,355	46,650	47,945	48,605	49,125	49,568	50,395	52,081	53,498	54,998	66,178	
Nombre de nouveaux ménages		709	709	709	709	709	1,295	1,295	1,295	1,295	1,295	660	519	443	396	306	284	312	369	18,233
Potential de nouveaux logement		709	709	709	709	709	1,295	1,295	1,295	1,295	1,295	660	519	443	396	306	284	312	369	18,233
Proportion du nombre total de logements		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Potential de copropriétés et de logements locatifs + coopératifs		709	709	709	709	709	1,295	1,295	1,295	1,295	1,295	660	519	443	396	306	284	312	369	18,233
Cumul des copropriétés, des logements locatifs +coopératifs												660	1180	1623	2450	4136	5553	7053	18233	
Total des zones d'étude																				
Nombre de ménages	68,760	70,198	71,636	73,075	74,513	75,951	78,094	80,237	82,379	84,522	86,665	87,860	88,955	89,952	91,897	96,029	99,390	102,509	122,690	
Nombre de nouveaux ménages		1,438	1,438	1,438	1,438	1,438	2,143	2,143	2,143	2,143	2,143	1,195	1,095	997	950	759	644	618	662	36,025
Potential de nouveaux logement		1,438	1,438	1,438	1,438	1,438	2,143	2,143	2,143	2,143	2,143	1,195	1,095	997	950	759	644	618	662	36,025
Proportion du nombre total de logements		85%	85%	85%	85%	85%	88%	88%	88%	88%	88%	87%	84%	83%	83%	84%	87%	89%	98%	
Potential de copropriétés et de logements locatifs + coopératifs		1220	1220	1220	1220	1220	1888	1888	1888	1888	1888	1035	922	830	789	639	558	552	647	32,516
Cumul des copropriétés, des logements locatifs +coopératifs												1035	1957	2738	4406	7864	10739	13493	32516	

7.2.6 Le commerce et l'emploi

Lorsque les dépenses des consommateurs dans un segment de marché particulier surpassent l'offre pour un territoire donné, il est plausible de croire, du moins d'un point de vue théorique, qu'il existe une demande permettant de prétendre au potentiel d'établissement d'un éventuel commerce.

Bien qu'il puisse exister une certaine relation entre les besoins en superficies commerciales et la valeur des dépenses en biens de consommation des ménages, cette équation linéaire ne donne pas systématiquement lieu à l'implantation d'un établissement commercial.

Plusieurs autres facteurs prépondérants conditionnent la localisation des établissements commerciaux.

Des fuites commerciales non récupérables

L'hypothèse voulant que les besoins en superficies commerciales s'établissent à partir de la seule valeur de la demande en biens de consommation des futurs ménages est susceptible de fausser significativement les données, dans la mesure où cette hypothèse ne tient pas compte de l'importante question des fuites commerciales. En effet, s'il s'avère que certaines fuites peuvent être récupérables, bien souvent en revanche, une large part ne le sera jamais.

La polarisation

« La fonction commerciale est omniprésente dans notre paysage métropolitain. En effet, les petites/moyennes ou grandes surfaces se situent dans les zones d'achalandage, directement dans l'axe de nos déplacements quotidiens. Il n'y a aucune coïncidence dans ce phénomène, leur ancrage dans les villes et ailleurs étant pensé et planifié pour répondre aux besoins des consommateurs et ceux du commerce de détail. Le moment de la vente est un moment décisif dans la chaîne de production de toute marchandise. Sans achats, le long processus de fabrication ne peut se reproduire. C'est pourquoi la localisation du lieu de vente est fondamentale à sa reproduction et en même temps stratégique pour faciliter et optimiser la demande et l'offre sur le territoire (Scott, 1970). »³⁵

Les sites commerciaux se concurrencent entre eux : Le phénomène de polarisation amène les établissements commerciaux à s'établir à l'intérieur des sites les plus performants. C'est notamment ce qui explique le fait que bien qu'il puisse exister un potentiel de demande théorique pour un secteur particulier (les dépenses des consommateurs dans un segment de marché donné surpassant l'offre), la construction d'établissements commerciaux ne s'y matérialisera jamais.

Le phénomène de la polarisation est particulièrement observable dans certains créneaux de marché spécifiques par exemple les commerces de vente de meubles ou les concessionnaires automobiles (biens réfléchis), qui tendent à se

regrouper dans l'esprit de répondre aux habitudes de consommation des consommateurs qui tendront à se déplacer là où l'offre sera la plus grande optimisant ainsi leur pouvoir de comparaison.

Dans le cadre de la présente étude, nous estimons que le phénomène de polarisation joue et continuera à jouer un rôle déterminant dans la localisation des nouvelles superficies commerciales comprise à l'intérieur des zones d'étude.

La recherche du point d'équilibre

La création de nouvelles surfaces de plancher commerciales est conditionnée par celle de la création de nouveaux ménages, de telle manière que l'offre puisse répondre à la demande. Dans les sites stratégiques, le taux de vacance y est donc généralement faible, voire inexistant.

Donc, sur la base de ces changements méthodologiques, nous retiendrons les paramètres suivants :

7.2.6.1 Projections pour la zone d'étude de Montréal

La zone d'étude de Montréal jouxte le centre-ville³⁶ avec son offre commerciale qui totalise quelque 5 M de pi²³⁷(464 515 m²). Ce faisant, nous anticipons qu'une large part des superficies commerciales qui pourraient être construites à l'intérieur des sites stratégiques serait constituée de commerces de proximité, le centre-ville de Montréal polarisant l'essentiel de l'offre commerciale.

Seul le site stratégique ETS/Centre Bell/Cadillac-Fairview (voir section 7.4.2 – Site SS-M08 ETS/Centre Bell/Cadillac-Fairview) pourrait accueillir une part plus importante de superficies commerciales, sa dynamique de développement s'assimilant à celle du centre-ville.

7.2.6.2 Projections pour la zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

À l'instar du centre-ville de Montréal, le quartier Dix30, avec son offre commerciale qui atteint 2,7 M de p², représentant plus de 50 % de l'offre commerciale du centre-ville de Montréal, polarise l'offre commerciale de l'agglomération de Longueuil comprise à l'intérieur de la zone d'étude. Si à première vue ce chiffre peut paraître surprenant, c'est à l'envergure des établissements commerciaux que l'on retrouve au Dix30 que l'on doit cette impressionnante superficie d'offre commerciale. En effet, alors que le centre-ville de Montréal est principalement constitué d'une mosaïque de petits établissements commerciaux contigus dont la superficie moyenne s'établit à environ 2 000 pi² (200 m²), les établissements de grandes surfaces (« Big Box ») sont légion au Dix30, encadrant les fenêtres des autoroutes 10 et 30. C'est donc principalement dans ce secteur que devrait se déployer le plus gros du potentiel commercial de la zone d'étude. D'envergure moindre que le précédent, le second site appelé à accueillir une offre commerciale d'importance serait le site stratégique Panama (voir section 7.4.2 Site SS-L04 Panama). Pour le reste, l'offre commerciale en serait essentiellement une de voisinage, conditionnée par l'avènement des nouveaux ménages.

³⁵ Groupe Altus : « Polarisation commerciale dans la région métropolitaine de Montréal : logique organisationnelle et dynamique commerciale. » <http://www.pi2.ca/Medias/Documents/2011/Polarisation-commerciale-dans-la-region-metropolit.aspx>

³⁶ La définition du Centre-Ville correspond à celle établie par la Ville de Montréal, à l'exclusion du vieux Montréal.

³⁷ Source : Groupe Altus

Estimation des superficies de commerces de voisinage

Selon les données fournies par le Groupe Altus³⁸, l'on compterait approximativement 70 000 pi² (6 500 m²) d'établissements commerciaux de voisinage/10 000 habitants.

❖ CE QUE L'ON RETIENT...

Le commerce et l'emploi

- La **polarisation** est ce phénomène qui amène les établissements commerciaux à s'installer à l'intérieur des sites les plus performants.
- Les établissements commerciaux sont à la recherche constante du **point d'équilibre** entre l'offre et la demande : La création de nouvelles surfaces de plancher commerciales est conditionnée par celle de la création de nouveaux ménages, de telle manière que l'offre puisse répondre à la demande.
- Dans les sites les plus performants, le taux de vacance est généralement faible, voire inexistant.
- Il existe une **offre commerciale** totalisant quelque **5 M de pieds carrés au centre-ville** de Montréal, territoire qui jouxte la zone d'étude de Montréal;
- À l'instar du centre-ville de Montréal, le quartier Dix30, avec son offre commerciale qui atteint **2,7 M de p², représentant plus de 50 %** de l'offre commerciale du centre-ville de Montréal, polarise l'offre commerciale de l'agglomération de Longueuil comprise à l'intérieur de la zone d'étude.
- Le **commerce local** continuera de se **consolider** dans les pôles existants. Cependant, l'offre commerciale que l'on retrouvera dans les zones d'étude en sera principalement une **de voisinage**, conditionnée par l'avènement de nouveaux ménages, à raison de **6 500 m.c./10 000 habitants**.

7.2.7 Le bureau et l'emploi

Plusieurs facteurs liés au segment de marché du bureau sont susceptibles de conditionner l'offre et la demande à l'intérieur des zones d'étude.

Une activité liée aux cycles économiques

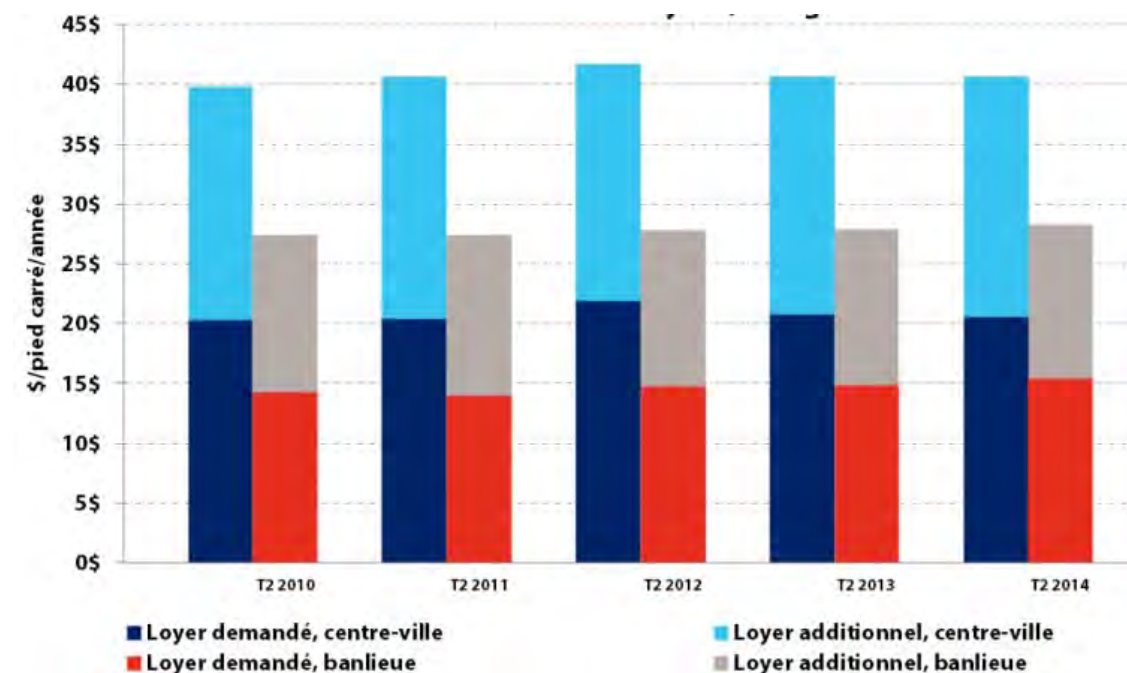
S'il est possible d'établir une corrélation entre la création de nouveaux espaces commerciaux et celles des nouveaux ménages, tel n'est pas le cas en ce qui a trait au segment de marché du bureau : La création d'espaces à bureaux ne répond pas aux mêmes paradigmes que la création de ménages ou de superficies commerciales, exception faite peut-être, de celui de la recherche de l'équilibre entre l'offre et la demande.

L'activité relative à la fonction « bureau » est nettement plus tributaire des aléas des cycles économiques, tel que l'évoquaient aussi les experts de Raymond, Chabot, Grant, Thornton dans une étude réalisée en décembre 2013.³⁹

Une tendance lourde à la rationalisation de l'espace par les entreprises

Le taux de location des espaces à bureaux au pied carré étant nettement plus élevé au centre-ville de Montréal qu'ailleurs en banlieue, amène les propriétaires d'entreprises à rationaliser les espaces de travail.

Figure 7-2 Taux de location moyens Montréal, Catégorie A



Source : Bilan du marché des espaces de bureaux Avison Young : Mi-année 2014, p.7

Un taux de vacance qui demeure élevé au centre-ville

Le taux d'inoccupation des espaces à bureaux demeurerait élevé au centre-ville de Montréal, tel qu'illustré à la figure 7-3. Diverses études consultées le situaient, au 2e ou 3e trimestre de 2014, entre 9 et 11 %.

En outre, en dépit de la construction de nouveaux immeubles à bureaux, plusieurs des nouveaux espaces occupés résulteraient de transferts d'emplois. Par exemple, entre 2006 et 2008, la construction du campus Bell sur l'île des Sœurs a engendré un transfert d'emplois ayant résulté en un taux de vacance plus important au centre-ville, décourageant des promoteurs à lancer la construction de nouveaux projets. C'est aussi le cas de la société Deloitte qui occupe actuellement des bureaux de la place Ville-Marie et qui à compter de mai 2015 devrait emménager dans les nouveaux bureaux de la tour à son effigie.

³⁸ Altus InSite.

³⁹ Plania : « Services professionnels en urbanisme dans le cadre du développement du corridor A-10/ Montréal », 2013, p. 69.

Figure 7-3 Taux de vacances au centre-ville de Montréal, 2014

Indicateurs clés du marché		Prévision 12 mois	
Offre	Stock actuel	▲	93 778 505 pi ²
	Taux d'inoccupation direct	▲	10,0%
	Taux d'inoccupation global	▲	11,6%
	En construction (% pré-loué)	▶	1,46 mpi ² (50,8%)
Demande	Changement en % de l'activité de location sur 12 mois	▼	-0,4%
	Absorption nette CUM	▼	-560 484 pi ²
Prix	Changement en % des loyers globaux sur 12 mois	▼	2,6%
	Loyer demandé global Catégorie A	▼	35,55 \$ / pi ²
	Loyer demandé global Catégorie B	▼	24,65 \$ / pi ²

Source : JLL : Aperçu du marché des espaces de bureaux, Montréal, T3 2014, p.1

L'axe du pont Champlain : un effet potentiellement structurant!

Les travaux de reconstruction du pont Champlain, la mise en place d'une infrastructure de transport collectif structurante et performante, le carrefour des autoroutes 10 et 30 constituent autant de facteurs qui pourraient éventuellement profiter à la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil. En effet, au nombre des principaux facteurs de localisation des bureaux, l'on compte l'accessibilité et la visibilité.

Dans un tel contexte, l'on peut aisément concevoir que l'axe du pont Champlain puisse jouer un rôle potentiellement structurant : le prestige associé à la construction du nouveau pont (vitrine le long de l'axe), la mise en place potentielle d'un système de transport en commun performant et de stations, une accessibilité directe au centre-ville de Montréal doublés de taux de location au pied carré possiblement moins élevés qu'au centre-ville sont de nature à faire réfléchir tout propriétaire d'entreprise et à être à l'origine sinon de la création de nouveaux espaces, potentiellement, de transferts d'emplois.

D'ailleurs, dans son édition du 3e trimestre de 2014 « Aperçus du marché des espaces de bureaux », l'entreprise Jones Lang La Salle, spécialisée dans le conseil en immobilier d'entreprise, produit en page 4 de sa publication, un graphique qui révèle pour 2014, un marché favorable aux propriétaires d'immeubles de bureaux sur la Rive-Sud, laissant présager

une demande supérieure à l'offre et des conditions d'équilibre aux horizons 2015 à 2018, alors que pour le centre-ville de Montréal, le marché serait plutôt favorable aux locataires jusqu'en 2017, l'offre surpassant vraisemblablement la demande.

Figure 7-4 Conditions des sous-marchés – Historique et prévisions

Sous-marché	2014	2015	2016	2017	2018
Centre-Ville	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions équilibrées
Centre-de-Île	Conditions équilibrées	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions équilibrées
Laval	Conditions équilibrées	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions équilibrées
Rive-Sud	Conditions favorables aux propriétaires	Conditions équilibrées	Conditions équilibrées	Conditions équilibrées	Conditions équilibrées
Est-de-l'Île	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires
Ouest-de-l'Île	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions favorables aux locataires	Conditions équilibrées

■ Conditions favorables aux propriétaires
 ■ Conditions équilibrées
 ■ Conditions favorables aux locataires

Source : JLL : aperçu du marché des espaces de bureaux, Montréal, T3 2014, p.4

7.2.7.1 Bureau et emplois (2004-2014) dans la zone d'étude de Montréal

Selon les données fournies par le Groupe Altus⁴⁰ et telles qu'exposé au tableau « 7-6 Historique de la croissance de l'inventaire à l'intérieur de la zone d'étude – 2004-2014 », la zone d'étude de Montréal aurait vu son inventaire d'espaces à bureaux s'accroître de 3,2 % au cours de la période comprise entre 2004 et 2014, contre 8 % pour l'ensemble de l'île de Montréal. Ce faisant, c'est quelque 5 118 272 m² d'espaces à bureaux que l'on retrouvait dans la zone d'étude de Montréal. En appliquant le ratio de 23 m² par emploi défini par Ernst & Young, on comptait donc, au terme de 2014 environ 222 534 emplois pour la fonction bureau.

7.2.7.2 Bureau et emplois (2004-2014) dans la zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Toujours selon les données du Groupe Altus et tel que figurant au tableau « 7-6 Historique de la croissance de l'inventaire à l'intérieur de la zone d'étude – 2004-2014 », la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil aurait

⁴⁰ Base de données privées du Groupe Altus : Altus Insite, 2014.

connu un boom fulgurant au cours de la même période (2004-2014), ayant vu son inventaire s'accroître de 71 % contre seulement 2,8 % pour le reste de l'agglomération. Cette croissance s'explique principalement par trois facteurs :

- L'absence quasi totale d'espaces à bureaux dans le secteur préalablement à 2004;
- L'expansion continue du Dix30, qui, d'un site à vocation presque exclusivement commerciale a évolué vers un site multifonctionnel incluant aujourd'hui à la fois certes, des espaces commerciaux, mais aussi des espaces mixtes à bureaux et des immeubles résidentiels;
- Le prolongement de l'autoroute 30.

Divers immeubles à bureaux ont donc vu le jour à la fois à l'intérieur du complexe du Dix30, mais aussi notamment à l'est du corridor de l'autoroute 10 et au nord de l'autoroute 30, à proximité du carrefour formé à cet endroit par les autoroutes 10 et 30.

Conséquemment, la superficie d'espaces à bureaux dans la zone d'étude de « l'agglomération de Longueuil » s'établissait à la fin de 2014 à 180 794 m² pour un nombre total d'emplois estimé à 7 860 (ratio de 23 min 2 s/emploi).

Issu de la base de données du Groupe Altus (Altus InSite), le tableau 7-3 illustre l'évolution historique (2004-2014) de la croissance du segment de marché du bureau pour les deux zones d'étude. Le tableau 7-4 permet, quant à lui, de dresser la synthèse du bilan des espaces à bureaux compris à l'intérieur de la zone d'étude et des emplois en découlant.

Tableau 7-3 Historique de la croissance de l'inventaire à l'intérieur de la zone d'étude- 2004-2014

ZONE D'ÉTUDE MONTRÉAL							
Bureaux	Ile de Montréal			Zone d'étude			
Période	Superficie totale m ²	m ² vacant	Taux de disponibilité	Superficie totale m ²	% de la superficie de bureaux dans la zone d'étude	m ² vacant	Taux de disponibilité
Construction avant 1980	4 231 683	544 743	13%	3 166 437	74,9%	341 048	10,8%
Construction entre 1980 et 1989	1 814 512	299 931	15%	981 058	54,1%	125 745	12,8%
Construction entre 1990 et 1999	941 545	128 994	14%	519 174	55,1%	59 499	11,5%
Construction entre 2000 et 2009	694 094	94 113	14%	408 649	58,9%	49 288	12,1%
Construction entre 2010 et 2014	316 736	107 798	34%	40 954	12,9%	17 062	41,7%
	7 998 671	1 145 580		5 118 272	64,0%	592 643	11,6%

Année	Inventaire Montréal (m ²)	Absorption Montréal (m ²)	Taux d'absorption (% variation occupation)	Inventaire RS Zone étude Montréal (m ²)	Proportion Zone Etude Montréal	Ajout annuel de superficie de plancher (m ²)	Absorption proportionnelle Zone étude Montréal (m ²)	Taux d'absorption (% variation occupation)
2004	7 393 058	73 586	nd	4 959 522	67%	-	49 364	nd
2005	7 431 831	19 609	0,3%	4 975 589	67%	16 056,56	13 128	0,3%
2006	7 445 659	49 482	0,7%	4 975 589	67%	-	33 062	0,7%
2007	7 475 838	150 232	2,0%	4 975 589	67%	-	99 988	2,0%
2008	7 549 148	114 267	1,5%	5 045 916	67%	70 327,60	76 377	1,5%
2009	7 602 796	-93 779	-1,2%	5 077 318	67%	-31 401,23	-62 628	-1,2%
2010	7 600 226	26 169	0,3%	5 077 318	67%	-	17 482	0,3%
2011	7 645 370	100 293	1,3%	5 083 356	66%	6 038,70	66 684	1,3%
2012	7 705 932	81 972	1,1%	5 083 356	66%	-	54 074	1,1%
2013	7 867 662	2	0,0%	5 083 356	65%	-	1,38	0,0%
2014	7 998 671	-41 692	-0,5%	5 118 272	64%	34 915,29	-26 678	-0,5%
Croissance de l'inventaire sur 10 ans	605 612			156 749				
Proportion (%) de la croissance de l'inventaire/10 ans	8%			3,20%				
Moyenne	55 656	43 649	0,5%		66%	14 432	29 169	0,5%

Tableau 7-4 Superficie de plancher et emplois en 2014 (Synthèse)

Zones d'étude	Superficies de plancher (m ²)	Estimation du nombre d'emplois (23 m ² /emploi)
Montréal	5 118 272	222 534
« Agglomération de Longueuil »	180 794	7 860
TOTAL :	5 299 066	230 394

ZONE D'ÉTUDE « AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL »							
Bureaux	Agglomération de Longueuil			Zone d'étude			
Période	Superficie totale m ²	m ² vacant	Taux de disponibilité	Superficie totale m ²	% de la superficie de bureaux dans la zone d'étude	m ² vacant	Taux de disponibilité
Construction avant 1980	53 083	11 381	21%	18 770	36,4%	2 743	14,6%
Construction entre 1980 et 1989	182 657	22 746	12%	62 566	34,3%	7 869	12,6%
Construction entre 1990 et 1999	30 812	8 809	29%	2 381	7,7%	709	29,8%
Construction entre 2000 et 2009	68 186	4 928	7%	41 043	60,2%	3 309	8,1%
Construction entre 2010 et 2014	66 180	10 585	16%	56 035	84,7%	7 548	13,5%
	400 918	58 450	15%	180 794	45,1%	22 177	12,3%

Année	Inventaire Agglomération de Longueuil (m ²)	Absorption Agglomération de Longueuil (m ²)	Taux d'absorption (% variation occupation)	Inventaire Agglo. Zone étude "Rive-Sud" (m ²)	Proportion Zone Etude	Ajout annuel de superficie de plancher (m ²)	Absorption proportionnelle Zone étude "Rive-Sud" (m ²)	Taux d'absorption (% variation occupation)
2004	298 663	19 052	nd	105 909	35%	-	6 756	nd
2005	298 663	8 156	2,7%	105 909	35%	-	2 892	2,7%
2006	304 040	14 919	4,9%	108 231	36%	2 322,58	5 311	4,9%
2007	315 783	15 367	4,9%	118 116	37%	9 884,88	5 748	4,9%
2008	323 640	4 600	1,4%	124 789	39%	6 642,57	1 773	1,4%
2009	330 608	2 104	0,6%	124 789	38%	-	794	0,6%
2010	354 828	-6 688	-1,9%	142 531	40%	17 772,35	-2 686	-1,9%
2011	360 056	22 637	6,3%	151 475	42%	8 943,31	9 523	6,3%
2012	387 941	26 771	6,9%	176 852	46%	25 377,67	12 204	6,9%
2013	402 312	19 108	4,7%	180 794	45%	3 942,06	8 587	4,7%
2014	400 918	-9 899	-2,5%	180 794	45%	-	-4 464	-2,5%
Croissance de l'inventaire sur 10 ans (m ²)	102 255			74 885				
Proportion (%) de la croissance de l'inventaire/10 ans	34%			71%				
Moyenne		10 557	2,8%		40%	7 489	4 222	2,8%

7.2.8 Projections relatives au segment de marché du bureau

Les tableaux précédents ont permis de mettre en lumière le fait que s'il existait un historique de l'inventaire des espaces à bureaux à Montréal, cet inventaire était, pour ainsi dire, à peu près inexistant dans la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil. Ce faisant, les projections pour ce segment du territoire d'étude doivent reposer sur d'autres assises.

7.2.8.1 Projections pour la zone d'étude « Ville de Montréal »

Le graphique ci-contre illustre les diverses périodes de croissance des constructions de bureaux qu'a connues ou connaîtra le centre-ville de Montréal entre 1970 et 2017. Empiriquement, les cycles de construction semblent être d'environ 15 ans. La période comprise entre 1999 et 2003 a connu un boom de construction de l'ordre de 3 M de pi² (278 709 m.c.). Se sont alors construits, la Cité du multimédia (1,5 M pi²- 139 355 m.c.), la Cité du commerce électronique (1M pi²-92 903 m.c.), la Caisse de dépôt (500K pi²-46 452 m.c.). Montréal connaît actuellement une autre période de croissance du segment de marché du bureau, également de l'ordre de 3 M de pi² (278 709 m.c.), laquelle période serait sur le point de se terminer. Bien sûr, des périodes de croissance de plus grande envergure ont évidemment eu lieu depuis les années » 70. Cependant, tenant compte de diverses tendances qui seront exposées à la prochaine section, si l'on considère un potentiel conservateur de quelque 3 M de pi² (278 709 m.c.), d'espaces à bureaux/cycle de 15 ans et considérant par ailleurs, que d'ici l'horizon 2064, il resterait 3 cycles de 15 ans à couvrir, c'est donc un potentiel théorique de 9 M de pi² (836 127 m.c.) additionnel de surfaces de plancher de bureaux qui serait susceptible de se construire.

Cette hypothèse se confirme d'ailleurs lorsque l'on projette la croissance potentielle de l'inventaire, basée sur les données de croissance historiques (3,2 % de 2004-2014, voir Tableau 7-7) du segment de marché du bureau, tel qu'il appert au tableau ci-contre. Ainsi, à l'horizon 2064, la croissance de l'inventaire dans la portion montréalaise de la zone d'étude, par rapport à celle prévalant en 2014, atteindrait 873 039 m² soit 9 397 731 p². **Ce faisant, selon le scénario optimiste, la zone d'étude de Montréal compterait à l'horizon 2064 quelque 34 352 emplois supplémentaires dans le segment de marché du bureau contre 32 834 dans le contexte d'un scénario dit réaliste et 31 505 dans celui d'un scénario pessimiste.** Le Tableau 7-3 Projections de la croissance de l'inventaire des superficies de plancher de bureau démontre ce scénario.

Figure 7-5 Construction de bureaux au centre-ville de Montréal

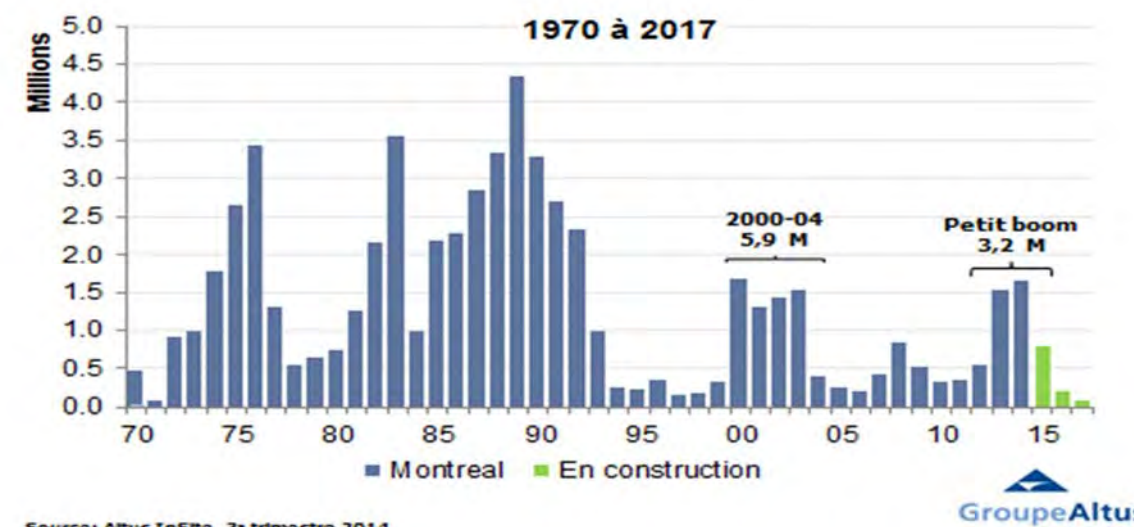


Tableau 7-3 Projections de la croissance de l'inventaire des superficies de plancher de bureau et du nombre d'emplois

HORIZONS	ÎLE DE MONTRÉAL CROISSANCE DE L'INVENTAIRE PAR 10 ANS JUSQU'À L'HORIZON 2064 (M.C.)	ZONE D'ÉTUDE MONTRÉAL CROISSANCE DE L'INVENTAIRE PAR 10 ANS JUSQU'À L'HORIZON 2064 (M.C.)
2014	7 998 671	5 118 272
2024	8 638 564	5 282 056
2034	9 329 649	5 451 082
2044	10 076 021	5 625 517
2054	10 882 103	5 805 533
2064	11 752 671	5 991 310
Total de la croissance de l'inventaire :	3 754 000	873 039

EMPLOIS ADDITIONNELS POTENTIELS DANS LA ZONE D'ÉTUDE MONTRÉAL – HORIZON 2064		
	Superficies de plancher (m ²)	Emplois
Scénario optimiste	785 735	34 352
Scénario réaliste	742 083	32 834
Scénario pessimiste	698 431	31 505

7.2.8.2 Projections pour la zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Tel qu'exposé précédemment, la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil ne possède pas de véritable historique de croissance de son inventaire de superficies de plancher de bureau. Conséquemment et dans la perspective d'établir des projections reposant sur des bases méthodologiques similaires, à défaut de pouvoir utiliser l'historique de croissance de l'inventaire (71 %) ⁴¹ du segment de marché du bureau dans cette portion de la zone d'étude, celui prévalant pour l'ensemble de l'agglomération de Longueuil, qui est l'ordre de 2,8 % (voir le tableau 7-8 Historique de la croissance de l'inventaire des superficies de plancher de bureau et du nombre d'emplois) sera utilisé.

Les projections seront aussi pondérées sous l'angle des trois scénarios, pessimiste, réaliste et optimiste, lesquels sont décrits à la section portant sur les paramètres méthodologiques et hypothèses de développement. Les projections relatives à cette portion de la zone d'étude sont exposées ci-contre. En appliquant le taux de croissance naturel de l'inventaire de l'agglomération de Longueuil, le total de la croissance projetée de l'inventaire du « bureau », dans la zone d'étude « Agglomération de Longueuil », s'établirait en 2064 à 26 769 m² (288 139 p²). Selon le scénario, optimiste, réaliste ou pessimiste, le nombre d'emplois potentiel dans cette portion de la zone d'étude s'établirait respectivement à 8 376, 6 288 ou 4 390.

Tableau 7-4 Projection de la croissance de l'inventaire des superficies de plancher de bureau et du nombre d'emplois

HORIZONS	AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL—CROISSANCE DE L'INVENTAIRE PAR 10 ANS JUSQU'À L'HORIZON 2064 (M.C.)	ZONE D'ÉTUDE « AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL » — CROISSANCE DE L'INVENTAIRE PAR 10 ANS JUSQU'À L'HORIZON 2064 (M.C.)
2014	400 918	180 794
2024	537 230	185 857
2034	719 888	191 061
2044	964 650	196 410
2054	1 292 631	201 910
2064	1 732 126	207 563
Total de la croissance projetée de l'inventaire :	1 331 208	26 769

	EMPLOIS POTENTIELS DANS LA ZONE D'ÉTUDE AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL—HORIZON 2064	
	Superficies de plancher (m ²)	Emplois
Scénario optimiste	201 377	8 376
Scénario réaliste	157 725	6 288
Scénario pessimiste	114 377	4 390

❖ CE QUE L'ON RETIENT...

Le bureau et l'emploi

- La fonction de bureau est une activité étroitement liée aux cycles économiques;
- Il existe une tendance lourde à la **rationalisation des espaces à bureaux** au centre-ville de Montréal, notamment conditionnée par le taux de location élevé au pied carré par rapport à ceux pratiqués en banlieues.
- **Le taux de vacance** des espaces à bureaux demeure **élevé** au centre-ville de Montréal : pour les 2^e et 3^e trimestres de 2014, diverses études le situaient entre **9 et 11 %**.
- Ces divers facteurs ont entraîné un phénomène de **transfert d'emplois**.
- L'axe du pont Champlain est susceptible d'avoir un effet structurant : Les travaux de reconstruction du pont Champlain, la mise en place d'une infrastructure de transport collectif structurante et performante, le carrefour des autoroutes 10 et 30 constituent autant de facteurs qui pourraient éventuellement profiter à la zone d'étude de l'agglomération de Longueuil.
- Au nombre des principaux facteurs de localisation des bureaux, l'on compte **l'accessibilité et la visibilité**.
- La zone d'étude de Montréal aurait vu son inventaire d'espaces à bureaux s'accroître de 3,2 % au cours de la période comprise entre 2004 et 2014.
- La zone d'étude de l'agglomération de Longueuil aurait connu un boom fulgurant au cours de la même période (2004-2014), ayant vu son inventaire s'accroître de 71 %, s'expliquant par :
 - ✓ L'absence quasi totale d'espaces à bureaux dans le secteur préalablement à 2004;
 - ✓ L'expansion continue et la diversification du Dix30,
 - ✓ Le prolongement de l'autoroute 30.
- Le centre-ville de Montréal aurait connu des cycles de construction d'espaces à bureaux environ aux 15 ans;
- Il resterait ± 3 cycles de 15 ans à couvrir d'ici 2064 : En considérant un potentiel conservateur de 3 M de pi.²/cycle, c'est donc un potentiel théorique de 9 M de pi.² (836 127 m.c.) additionnels de surfaces de plancher de bureaux qui serait susceptible de se construire au centre-ville de Montréal;
- L'hypothèse se confirme lorsque l'on projette la croissance de l'inventaire (3,2 %) jusqu'à l'horizon 2064. Ainsi, à l'horizon 2064, la croissance de l'inventaire dans la portion montréalaise de la zone d'étude, par rapport à celle prévalant en 2014, atteindrait 873 039 m² soit 9 397 731 p².
- **À Montréal**, selon le scénario optimiste, la zone d'étude compterait à l'horizon 2064 quelque 34 352 emplois supplémentaires dans le segment de marché du bureau contre 32 834 dans le contexte d'un scénario dit réaliste et 31 505 dans celui d'un scénario pessimiste.
- En appliquant le taux de croissance naturel (2,8 %) de l'inventaire de l'agglomération de Longueuil, le total de la croissance projetée de l'inventaire du « bureau », dans la zone d'étude « Agglomération de Longueuil », s'établirait en 2064 à 26 769 m² (288 139 p²).

Dans la zone d'étude de l'« Agglomération de Longueuil », selon le scénario, optimiste, réaliste ou pessimiste, le nombre d'emplois potentiel s'établirait respectivement à 8 376,

⁴¹ Rappelons que cette croissance de l'inventaire est principalement attribuable au Quartier Dix-30 qui ne peut se poser comme le reflet du futur.

7.3 LES PROGRAMMES FONCTIONNELS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PFDU)

7.3.1 Vision relative au développement urbain à l'intérieur de la zone d'étude

Le développement spatial futur d'un territoire aussi vaste que celui de la région métropolitaine de Montréal devrait être conditionné par quatre (4) principaux paramètres :

1. Les barrières et obstacles physiques et géographiques;
2. Une polarisation par le déploiement des réseaux de transports routier et collectif;
3. La disponibilité de terrains vacants ou susceptibles d'être développés;
4. Les documents de planification qui régissent l'occupation du sol.

Les barrières et obstacles physiques et géographiques

Le centre-ville de Montréal est confiné dans l'axe nord-sud par des barrières géographiques que sont le Mont-Royal et le fleuve Saint-Laurent.

Dans l'axe est-ouest, l'expansion du centre-ville a plutôt été ralentie par la présence d'entreprises industrielles lourdes ou des quartiers résidentiels relativement consolidés.

Mais l'évolution de l'économie de Montréal a progressivement forcé l'abandon des plus vieux quartiers industriels centraux, notamment dans le Sud-Ouest; ouvrant la porte depuis une vingtaine d'années à un redéveloppement économiquement plus performant.

Ainsi, de nouveaux quartiers se sont redessinés (Cité du Multimédia et Griffintown). Ils ont pavé la voie à un nouvel axe de développement en lien avec le centre-ville en offrant de nouvelles opportunités pour les entreprises du secteur tertiaire et une densification des produits d'habitation.

Une polarisation par le déploiement des réseaux de transport routier et collectif

Le déploiement du réseau autoroutier a favorisé l'étalement du développement urbain.

La Rive-Sud, située à une dizaine de kilomètres du centre-ville de Montréal, a profité de cette expansion qui avec la construction de l'autoroute 30 s'est ramifiée et a permis la mise en valeur du potentiel de développement immobilier des principaux carrefours autoroutiers, notamment celui de l'A-10 et de l'A-30.

Réunissant à la fois des critères de grande visibilité et d'accessibilité, c'est d'ailleurs l'axe de l'A-10 et son prolongement à Montréal via l'A-15 qui a le plus bénéficié au développement urbain des dernières années sur la Rive-Sud.

La masse critique de projets immobiliers regroupée au centre-ville de Montréal et au Dix30 à Brossard réunie par un lien autoroutier (A-10 et autoroute Bonaventure) et doublée d'un réseau de transport collectif en site propre aux heures de pointe sont autant de facteurs stimulants qui continueront d'accélérer le développement de nos zones d'étude.

La disponibilité de terrains vacants ou susceptibles d'être réaménagés

Les quartiers de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles ont longtemps accueilli des entreprises industrielles dont plusieurs aujourd'hui sont inopérantes ou dont les constructions ont été recyclées à des fins plus ou moins profitables. Le redéveloppement de ces quartiers est en cours et tout indique qu'il se poursuivra encore pour plusieurs années.

Du côté de Brossard, de grands promoteurs immobiliers ont déjà sécurisé les propriétés à redévelopper ou les terrains vacants dont le développement continuera d'accroître le pouvoir très attractif du Dix30 sur le marché. Cette disponibilité de terrain de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent est localisée dans l'axe du transport routier et collectif du pont Champlain et agit comme un vacuum sur le marché immobilier métropolitain.

Les documents de planification qui régissent l'occupation du sol

Les règlements d'urbanisme qui seront bientôt adoptés par les Villes et Arrondissements de Montréal en concordance avec le PMAD dicteront une nouvelle approche en matière de densité résidentielle. On ne régira plus le développement en fonction d'une densité maximum, mais en fonction d'un seuil. Il s'agit d'une approche susceptible de stimuler un développement beaucoup plus dense que ce qu'un marché libre autoriserait. Les premiers secteurs à bénéficier positivement des effets du PMAD sont ceux qui disposent de terrains développables/re-développables à proximité des axes structurants de transport collectif.

Force est d'admettre que le corridor du transport collectif étudié dans le cadre de la présente étude traverse l'un des secteurs en développement les plus dynamiques de la région métropolitaine depuis le début des années 2000. La croissance résidentielle dans Griffintown atteint des records alors que Brossard a vu naître un centre commercial et de divertissement de 2,7 M pi² en à peine 7 ans.

Par ailleurs, le potentiel de développement additionnel de nos zones d'étude surpasse en superficie de plancher, celui des nouvelles constructions déjà réalisées et leur attractivité sur le marché se maintient.

Dans ce contexte, l'implantation d'un mode de transport collectif performant dans ces zones n'aura pas un effet aussi stimulant sur le développement urbain que la Jubilee Line de Canary Wharf à Londres ou le Skytrain de Vancouver. En contrepartie, le développement immobilier est déjà au rendez-vous du transport collectif et son implantation pourrait induire un second souffle (effet accélérateur d'un mode de transport structurant sur le développement urbain) pour porter le développement urbain à un autre niveau, en termes de valeur foncière et de qualité générale des milieux de vie autour des stations.

7.3.2 Hypothèses de développement urbain par site stratégique et PFDU

Dans le cadre de la présente section seront présentés les programmes fonctionnels de développement urbain projetés sur les sites stratégiques compris à l'intérieur de la zone d'étude. Ces sites ont été désignés en tant que « stratégiques » en raison de l'important potentiel de développement ou redéveloppement urbain qu'ils recèlent. Il s'agit généralement de secteurs déstructurés en voie de requalification urbaine (ex. Griffintown), de secteurs qui, en raison de leurs qualités intrinsèques (environnement, proximité du fleuve, accessibilité au centre-ville, etc.), sont de nature à susciter et stimuler le développement urbain (ex. Île-des-Sœurs) ou de terrains vacants de superficies appréciables en mesure d'accueillir du développement urbain.

Selon leur localisation à l'intérieur des zones d'étude (Montréal ou « Agglomération de Longueuil »), ces secteurs pourraient, advenant l'implantation d'un mode de transport structurant à proximité, bénéficier d'un attrait additionnel à leur développement.

La carte figurant ci-après illustre la localisation des divers sites stratégiques à l'intérieur de la zone d'étude de Montréal.

Figure 7-6 Les sites stratégiques de la zone d'étude de Montréal



Zone d'étude de Montréal

Au total, ce sont neuf (9) sites stratégiques qui ont été répertoriés à l'intérieur de la zone d'étude de Montréal. Ces sites stratégiques et, pour certains, le programme fonctionnel de développement urbain appelé à s'y implanter sont présentés ci-après.

Site SS-M01 Pointe-Nord, île des Sœurs

Le site SS-M01 englobe la pointe Nord de l'île des Sœurs. Il s'agit d'un site en plein développement avec la construction récente (2007) du nouveau siège social de Bell Canada et de nombreux projets résidentiels au nord de l'emprise du pont Champlain. L'arrivée d'un mode de transport collectif structurant pourrait y accélérer la production résidentielle, mais surtout permettre la conversion, à des fins résidentielles, des terrains industriels en bordure du fleuve sur le chemin du Golf. À terme, l'implantation d'un mode de transport collectif structurant permettra aussi de valoriser les espaces commerciaux sur Place du Commerce, de redévelopper le site d'un concessionnaire automobile et d'y introduire des usages mixtes.

Figure 7-7
 M01/Pointe-
 Sœurs



Site SS-
 Nord, île des

Site SS-M02/PEPSC

Le site du PEPSC est l'un des plus complexes à évaluer. Certes, il recèle un fort potentiel de développement, mais considérant que les solutions actuellement privilégiées s'en éloignent maintenant sensiblement et que dans le cadre de ces solutions, il ne serait plus desservi par aucune station, il ne revêtirait alors pas les caractéristiques de base nécessaires aux fins de le qualifier de site stratégique de type « A », c'est-à-dire où le développement urbain, en lien avec l'implantation d'un mode de transport collectif structurant, serait susceptible de s'y implanter prioritairement.

Bien que le site SS-M02 dispose de caractéristiques intrinsèques susceptibles d'en favoriser le développement dont une importante fenêtre sur le fleuve et le fait que la Ville de Montréal en détient pour une bonne part, la maîtrise foncière, de nombreuses contraintes en grèvent toutefois le potentiel : les sols y sont fortement contaminés et le site a fait l'objet de plusieurs remblais successifs. De plus, l'autoroute Bonaventure qui, à l'époque, a été aménagée directement en bordure du fleuve constitue une barrière qui nuit au potentiel de développement du site. Une relocalisation de l'autoroute serait essentielle afin de maximiser le nombre de terrains limitrophes au fleuve et ainsi optimiser le potentiel de développement du site dont la vocation la plus plausible en serait une vouée aux fonctions résidentielles et de bureau.

Dans l'éventualité où des investissements seraient priorités par la Ville de Montréal afin de rendre le site constructible et que l'un ou l'autre des tracés des divers modes envisagés desserve le site et qu'une station y soit aménagée, la vocation envisagée pour le PEPSC demeurerait sans doute la même, mais son développement s'en trouverait accéléré. Le site offrirait également un bon potentiel de développement mixte qui pourrait être aux deux tiers résidentiels et un tiers destiné à la fonction bureau.

Figure 7-8 Site SS-M02/PEPSC



Site SS-M03/Secteur du centre d'entretien « AMT »

Ce site est largement dominé par la présence du centre d'entretien des trains de VIA Rail (Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles), le futur de l'AMT (anciens ateliers du CN) et des voies de desserte de ces deux équipements majeurs. Toutefois, une partie des structures industrielles du secteur ont été ou seront démolies.

Une opportunité d'ensemble résidentiel existe donc dans le prolongement des rues existantes. Cependant, considérant que le nouveau tracé n'en desservirait plus qu'une infime partie, ce site stratégique ne revêt plus les caractéristiques de base nécessaires aux fins de le qualifier de site stratégique de type « A » (c.-à-d. situé dans un rayon de 500 mètres du tracé et appelé à se développer prioritairement).

Figure 7-9 Site SS-M03/Secteur du centre d'entretien « AMT »



Site SS-M04/Cité du Havre/Port de Montréal

Le site SS-M04 est le lien entre le PEPSC (SS-M02), la Cité du Multimédia et le centre-ville de Montréal. Il est entouré d'eau par le canal de Lachine et le fleuve Saint-Laurent et sa partie sud est délimitée par les voies ferrées du CN. La fonction résidentielle est aussi présente à l'intérieur du site SS-M04 qui couvre notamment la Cité du Havre. Un service de navette (Profil-O) dessert ce secteur lequel est aussi utilisé par les habitants de Profil-O, les résidents de Tropiques Nord et d'Habitat 67. Fonctionnant six jours sur sept, entre 7 h et 20 h, la navette parcourt, toutes les 40 minutes, un circuit qui la mène d'abord dans le Vieux-Montréal pour se rendre ensuite au centre-ville. Mais il s'agit aussi d'un secteur à dominante industrielle caractérisé par la forte présence du Port et de ses activités. Le site SS-M04 est présentement considéré comme enclavé et inaccessible. La démolition de l'autoroute Bonaventure et son redéveloppement en boulevard urbain entraîneront, certes, une amélioration draconienne de l'image de ce milieu, en soi essentielle pour y établir un quartier résidentiel de qualité. En amont cependant, l'abaissement de l'autoroute Bonaventure dégagera des vues peu intéressantes sur les activités industrialo-portuaires. Cela dit, il reste somme toute, relativement peu de terrains à développer dans ce secteur qui présente une faible cohérence urbaine : des ententes de location encore valides pour une durée de 40 à 50 ans et la présence de terrains fortement contaminés dans le secteur des rues Bridge et Mills rendent peu probable un redéveloppement de ce secteur aux horizons fixés par l'étude.

Figure 7-10 Site SS-M04/Cité du Havre/Port de Montréal



Site SS-M05/Pointe-Saint-Charles

Le site SS-M05 est un territoire triangulaire situé à la pointe nord du quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles. Il longe la Rive-Sud du Canal de Lachine et se trouve donc en face de Griffintown. De plus, il est bordé à l'est par le terre-plein de la voie ferrée du CN et la rue Bridge (pont Victoria) y aboutit. Il s'agit d'un secteur principalement industriel en déclin et en attente de mutation. La pression induite par la circulation automobile de transit nuit à son redéveloppement et le site SS-M05 est relativement éloigné du service de métro comparativement au reste de Pointe-Saint-Charles. L'annonce de l'introduction d'une station d'un mode de transport collectif structurant au cœur de ce site stratégique, idéalement à l'angle des rues St-Patrick et Bridge, agirait comme un catalyseur pour son redéveloppement.

Le secteur présentement considéré comme « éloigné » du centre-ville à cause de la barrière que représente le canal de Lachine deviendrait soudainement plus accessible et mieux connecté. La valorisation de l'ancien pont ferroviaire pivotant du CN, qui revêt des caractéristiques patrimoniales, à des fins de passage piétonnier/cyclable et sa connexion à la promenade Smith pourraient, en outre permettre de desservir la portion ouest du site SS-M06 via une station d'un mode de transport collectif structurant implanté à l'intérieur du site SS-M05. Nul doute alors que les atouts sous-jacents à ce site stratégique seraient mis en valeur par l'implantation d'une station du métro léger. Le développement de ce secteur pourrait éventuellement agir en tant que catalyseur de la revalorisation du site SS-M04, du moins, dans sa portion sud-ouest.

Mentionnons enfin que le site SS-M05 présente un potentiel de développement presque essentiellement résidentiel.

Figure 7-11 Site SS-M05/Pointe-Saint-Charles



Site SS-M06 et SS-M07/Griffintown et Faubourg-des-Récollets

Les sites SS-M06 et SS-M07 sont adjacents et extrêmement similaires d'un point de vue résidentiel.

Le site SS-M06 correspond au territoire de Griffintown tel que défini par la Ville de Montréal dans son Programme particulier d'urbanisme (PPU) déposé en octobre 2012. Il est délimité par la rue Notre-Dame, l'autoroute Bonaventure, le Canal de Lachine et le boulevard Georges-Vanier.

Cependant, la proximité d'une station d'un mode de transport collectif structurant pourrait fortement bénéficier au développement de Griffintown, l'offre en transport en commun y étant actuellement déficitaire. La portion est du site SS-M06 devrait se développer à des fins mixtes résidentielles et d'emplois (bureaux et commerces) tandis que sa portion ouest est essentiellement destinée à une vocation résidentielle. Le site SS-M06 présente un potentiel de droits aériens, notamment dans le secteur des rues Peel et Wellington. L'emplacement de l'actuel « bureau des ventes » de Griffintown apparaît tout désigné à cette fin.

Le site SS-M07 correspond quant à lui au Faubourg des Récollets (autoroute Bonaventure, rue Notre-Dame, rue McGill et Canal de Lachine) et il a déjà connu un boom immobilier plus hâtif au tournant du millénaire entre autres avec le projet de la Cité Multimédia. La localisation de ces deux sites aux pieds du centre-ville de Montréal en fait un secteur fort prisé au point de vue résidentiel qui connaît un boom immobilier depuis quelques années déjà. Au cœur de l'action, le centre des affaires, la Cité Multimédia et le Vieux-Montréal qui sont aussi situés à proximité des principaux pôles d'emplois et de divertissement de la métropole sont cependant moins tributaires d'une desserte via une station de mode transport collectif structurant, l'offre de transport en commun y étant déjà de très grande qualité (proximité de la station de métro Square-Victoria et circuits d'autobus). De plus, la destruction et le redéveloppement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain seront plus significatives pour le site SS-M07 que la mise en place d'un mode de transport collectif structurant.

Figure 7-12 Site SS-M06/Griffintown



Figure 7-13 Site SS-M07/Faubourg-des-Récollets



❖ **CE QUE L'ON RETIENT...**

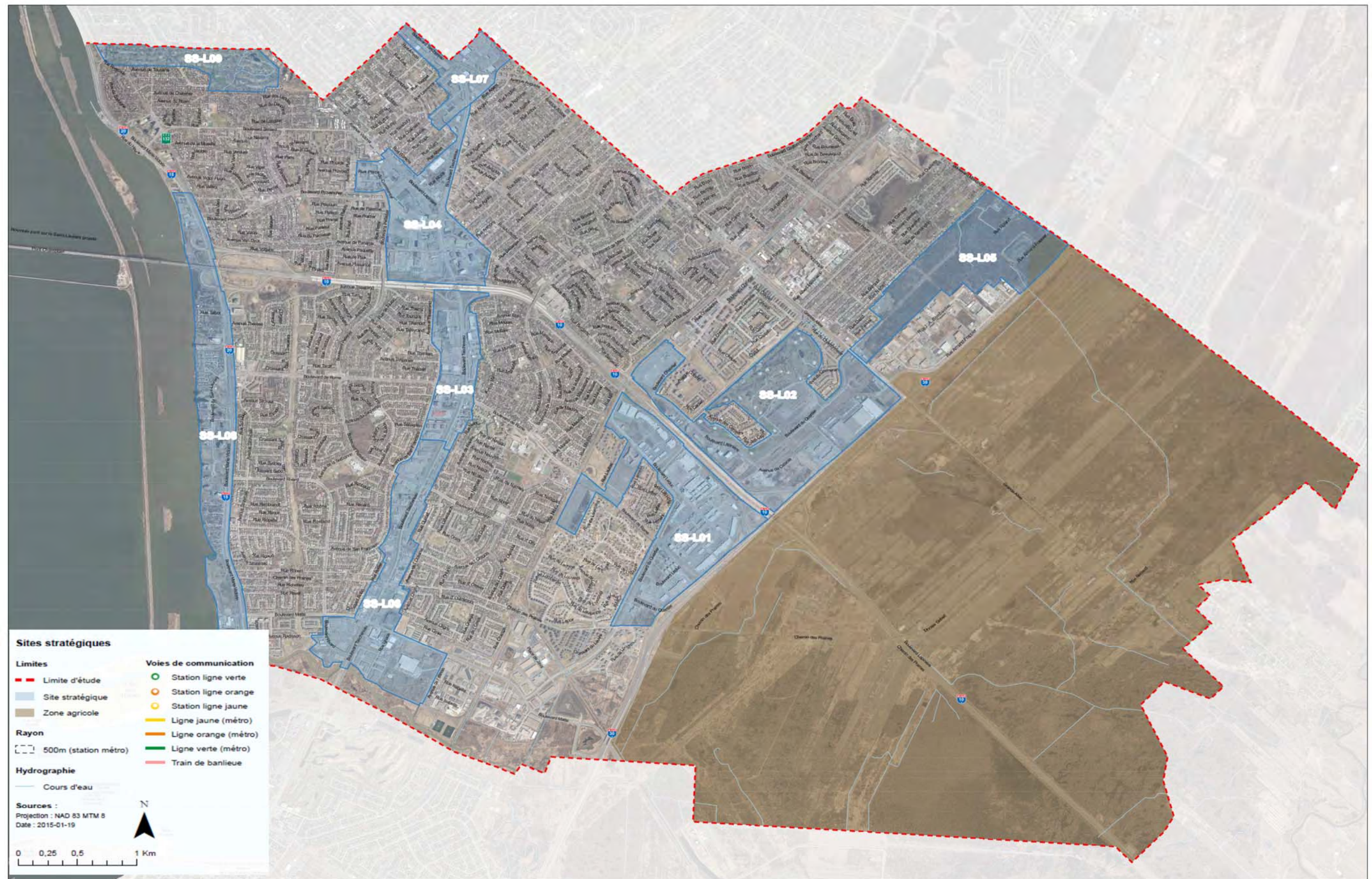
- Des neuf (9) sites stratégiques que l'on retrouve à l'intérieur de la zone d'étude de Montréal, seuls les sites SS-M06 (Griffintown) et SS-M08 (ÉTS/Centre Bell/Cadillac-Fairview) présentent un véritable potentiel de [re]développement urbain que l'implantation éventuelle d'un mode de transport structurant serait susceptible de stimuler;
- C'est le site stratégique SS-M08 (ÉTS/Centre Bell/Cadillac-Fairview) qui présente le plus grand potentiel, tant en raison de son envergure, mais aussi de son caractère hautement multifonctionnel et de son positionnement stratégique (potentiel de « pôle multimodal »);
- Les sites SS-M01 (Pointe-Nord de l'île des Sœurs), SS-M04 (Cité du Havre/Port de Montréal) et SS-M07 (Faubourg-des-Récollets), présentent aussi un potentiel de développement, cependant plus susceptible d'être complété avant la mise en service d'un mode de transport structurant, le nombre de terrains demeurant à développer y étant relativement restreint;
- Les autres sites stratégiques sont soit trop excentrés ou grevés d'un nombre trop important de contraintes pour qu'un développement urbain puisse s'y matérialiser d'ici l'horizon 2064.

Zone d'étude « Agglomération de Longueuil »

Au total, ce sont neuf (9) sites stratégiques qui ont été identifiés dans la zone d'étude « Agglomération de Longueuil ». Cependant, seuls quatre (4) d'entre eux présentent un véritable potentiel qui pourrait leur permettre d'accueillir l'essentiel du développement urbain soit, en l'occurrence : SS-L01 (Quartier Dix-30), SS-L02 (Chevrier/Golf de Brossard), SS-L03 (Panama) et SS-L04 (Taschereau/Portobello).

Ces sites sont présentés ci-après.

Figure 7-16 Les sites stratégiques de la zone d'étude « Agglomération de Longueuil »



Site SS-L01 Quartier Dix30

Le site SS-L01 englobe le Quartier Dix30 et des terrains vacants adjacents. Ce dernier est très fortement axé sur le développement commercial plutôt que résidentiel jusqu'à présent, mais le projet résidentiel Quartier Dix30 connaît du succès. D'ici l'arrivée d'un mode de transport collectif structurant, il existe suffisamment de terrains résidentiels disponibles pour suffire à la demande générée par le succès du mail commercial. Après 2024 : mise en service et l'inauguration du mode de transport retenu, les derniers terrains résiduels seront développés et certains espaces le long du boulevard du Quartier deviendront mûrs pour un redéveloppement à vocation mixte plus dense. L'implantation d'un mode de transport collectif structurant diminuera aussi la dépendance du Quartier Dix30 à l'automobile, libérant ainsi du stationnement de surface pour du développement résidentiel et mixte (dont les bureaux). Aussi, considérant le critère de « visibilité » recherché par les entreprises comme facteur de localisation, le meilleur potentiel de développement de la fonction « bureau » se situe en vitrine des autoroutes 10 et 30.

Figure 7-16 Site SS-L01 Quartier Dix30



Site SS-L02 Chevrier/Golf de Brossard

Le site SS-L02 comprend le terrain de Golf de Brossard, le stationnement incitatif Chevrier, ainsi que des terrains à vocation commerciale et industrielle le long des autoroutes A-10 et A-30. Présentement, le secteur Brossard-sur-le-Golf adjacent au site SS-L02 est un des plus actifs de la Ville de Brossard pour le développement résidentiel. Comparativement à tous les sites stratégiques à l'étude pour l'implantation d'un mode de transport collectif structurant, le site SS-L02 fait face à moins de contraintes dans la perspective d'un développement résidentiel. Des négociations sont d'ailleurs déjà en cours entre les promoteurs et la Ville dans le cas du terrain de golf. Une annonce rapide et concrète du choix de la solution de transport collectif envisagée pourrait favoriser la densification du développement dans ce projet et ainsi créer un véritable TOD sur le site SS-L02. Dans cette perspective, un développement multifonctionnel (résidentiel, commercial et de bureau) du site est à envisager, lequel site offre par ailleurs aussi un excellent potentiel de développement mixte. L'aménagement d'une passerelle enjambant l'A-10 et liant le site SS-L02 au Quartier Dix30 (site SS-L01) constitue une condition sine qua non à l'optimisation de son développement.

Figure 7-17 Site SS-L02 Chevrier/Golf de Brossard

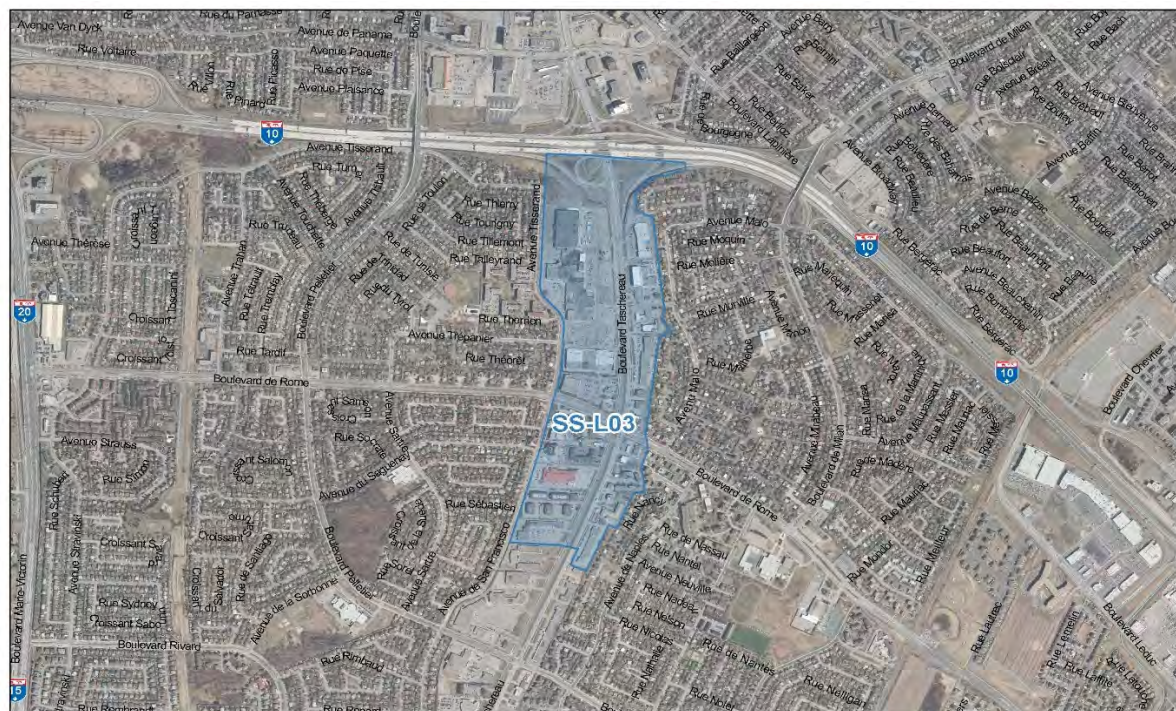


Site SS-L03/Taschereau/Portobello

Le site SS-L03 longe le boulevard Taschereau au sud de l'autoroute A-10, jusqu'au prolongement de la rue Sébastien, à mi-chemin entre les boulevards de Rome et Pelletier. Cette partie du boulevard Taschereau est composée de structures commerciales de différents gabarits, surtout de type Strip Mall, et est dominée par la présence de la Place Portobello adjacente à la future gare Panama. Pratiquement tout développement résidentiel qui pourra se réaliser à l'intérieur du site SS-L03 résultera de la conversion d'un usage commercial existant. La création d'un lien piétonnier direct avec la gare Panama vers le Sud (sous l'autoroute A-10) est primordiale pour maximiser le potentiel de développement résidentiel. L'accès à ce lien piétonnier pourrait fort probablement se faire par l'avenue Tisserand. Sans ce lien direct, la partie nord du site SS-L03 (Place Portobello) perdrait de son intérêt et ne pourrait pas servir de catalyseur du redéveloppement local. L'impact de l'implantation d'un mode de transport collectif structurant à l'intérieur du site stratégique y serait donc de beaucoup réduit. Pour des fins de développement résidentiel, le terrain vacant et accessible par l'avenue Tisserand à la limite Nord de la Place Portobello présenterait un grand potentiel, si un lien direct à la gare Panama devait être créé.

Cela étant, la faible profondeur de l'îlot couplé au fait qu'à cet endroit, l'autoroute 10 est surélevée, ce qui nuit à sa visibilité, en fait somme toute, un site qui offre un moins bon potentiel que le site SS-L04. Mentionnons enfin que l'AMT a mis sur pied, en 2013, un comité d'axe qui analysera les options pour améliorer le transport collectif dans l'axe du boul. Taschereau.

Figure 7-18 Site SS-L03 Taschereau/Portobello



Site SS-L04/Panama

Le Site SS-L04 est aussi adjacent à la future station Panama d'un éventuel mode collectif de transport structurant, mais est situé du côté nord de l'autoroute A-10. Ce site stratégique est aujourd'hui occupé par des commerces, dont le Mail Champlain (à caractère régional) et des édifices à bureaux. Les édifices à bureaux présents vont profiter de la proximité d'une infrastructure de transport collectif, ce qui va ralentir la conversion de ces terrains vers l'usage résidentiel. De plus, le Mail Champlain est moins susceptible, à notre avis, de changer de vocation d'ici 2031 comparativement à d'autres sites commerciaux du boulevard Taschereau. Une transaction récente et d'importants travaux de rénovation porteraient, au-delà de l'horizon 2031, un éventuel redéveloppement de ce site.

Le quadrilatère formé par le boulevard Pelletier, l'avenue Panama, le boulevard Taschereau et l'autoroute A-10, qui comprend le stationnement incitatif/terminus d'autobus Panama, possède un très grand potentiel.

Il s'agit en fait du site présentant le meilleur potentiel de développement mixte et de création d'un véritable milieu de vie multifonctionnel susceptible d'accueillir une fonction résidentielle et commerciale, mais aussi, des espaces à bureaux. Un projet de stationnement incitatif étagé permettrait de libérer beaucoup d'espace pour un tel développement considérant, par ailleurs, que la fonction commerciale actuellement comprise à l'intérieur de ce quadrilatère est de peu de valeur.

Figure 7-19 Site SS-L04/Panama



Site SS-L05/Bois du parc Alain-Forget

Le site SS-L05 est un terrain vacant situé dans le territoire de l'arrondissement Saint-Hubert à Longueuil. Il est bordé à l'Est, par des activités industrielles et à l'Ouest, par un quartier résidentiel. Le site SS-L05 constitue le prolongement naturel du boulevard du Quartier au nord de la Grande Allée, la limite entre Brossard et Longueuil. Attenant au parc Alain-Forget, ce site est également occupé par un bois. Bien que ne faisant pas l'objet d'une protection particulière, son développement éventuel pourrait être à l'origine de problématiques d'acceptabilité sociale. En outre, il est possible que des contraintes environnementales (présence de milieux humides, etc.) soient associées au développement éventuel de ce site qui ne constitue pas une priorité, à court ou moyen terme, pour l'administration longueuilloise qui favorise d'autres secteurs de son territoire, dont les abords de l'aéroport Saint-Hubert où elle veut créer un TOD.

Un changement à la vocation industrielle du site SS-L05 est donc essentiellement tributaire à la volonté des promoteurs et propriétaires fonciers ce qui n'est pas le cas pour le site LA-2 adjacent. Le développement résidentiel du site SS-L05 est, selon nos projections, largement tributaire du succès du site SS-L02. Pour ces raisons, nous considérons que le développement du site SS-L05 sera tardif et plus limité.

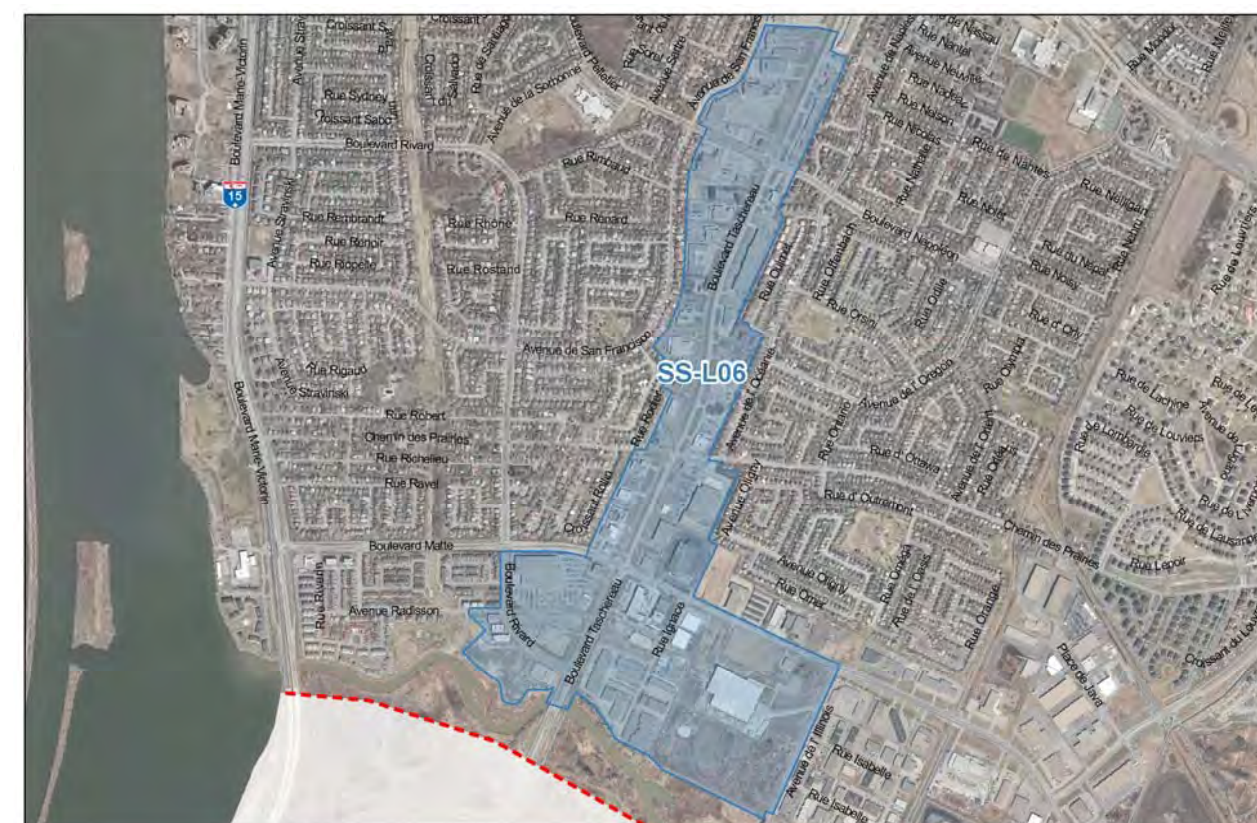
Figure 7-20 Site SS-L05/Bois du parc Alain-Forget



Site SS-L06/Taschereau Sud

Le site SS-L06 s'étend en une bande relativement étroite de part et d'autre de l'axe du boulevard Taschereau, depuis la limite sud du site SS-L03 Taschereau/Portobello jusqu'à proximité immédiate de la limite municipale avec la Ville de La Prairie. Ce site stratégique est situé à plus de 500 mètres du tracé envisagé d'un équipement de transport structurant. De ce fait, il est donc considéré comme un site de type « B ». Le tissu urbain de ce secteur y est passablement déstructuré. On y retrouve des strips commerciaux de première génération aussi bien que des motels et de nombreux concessionnaires automobiles. Tous ces sites pourraient éventuellement faire l'objet d'un redéveloppement, au moment où la rente foncière le justifierait, suivant un horizon de moyen à long terme. Advenant la mise en service d'un équipement de transport structurant, en dépit de son éloignement relatif (plus de 500 mètres), ce site permettrait une accessibilité rapide à la station Panama via le boulevard Taschereau, accroissant du coup son intérêt pour un éventuel redéveloppement.

Figure 7-21 Site SS-L06/ Taschereau Sud

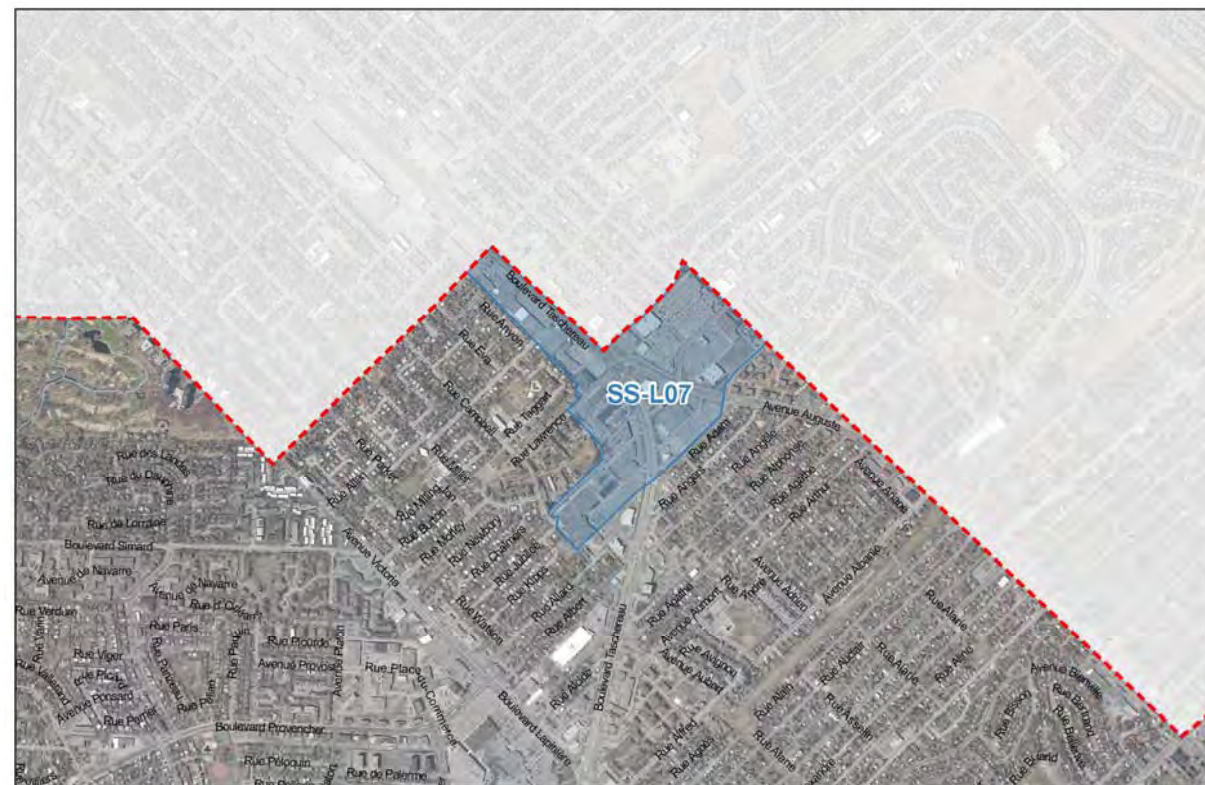


Site SS-L07/Taschereau/Avenue Auguste

À l'autre extrémité, le boulevard Taschereau forme un embranchement avec l'avenue Auguste. L'on désigne d'ailleurs ce secteur à titre de pôle Auguste, lequel a connu au cours des dernières années un redéveloppement significatif à des fins commerciales. De grandes bannières y sont d'ailleurs représentées : Home dépôt, IGA, etc. Malgré la présence encore perceptible de friches urbaines (commerces de première génération), il reste relativement peu de terrain susceptible de pouvoir faire l'objet d'un redéveloppement.

Le redéveloppement récent du pôle Auguste semble indiquer que ce secteur apparaît moins sensible aux effets de la polarisation exercée par le Dix-30.

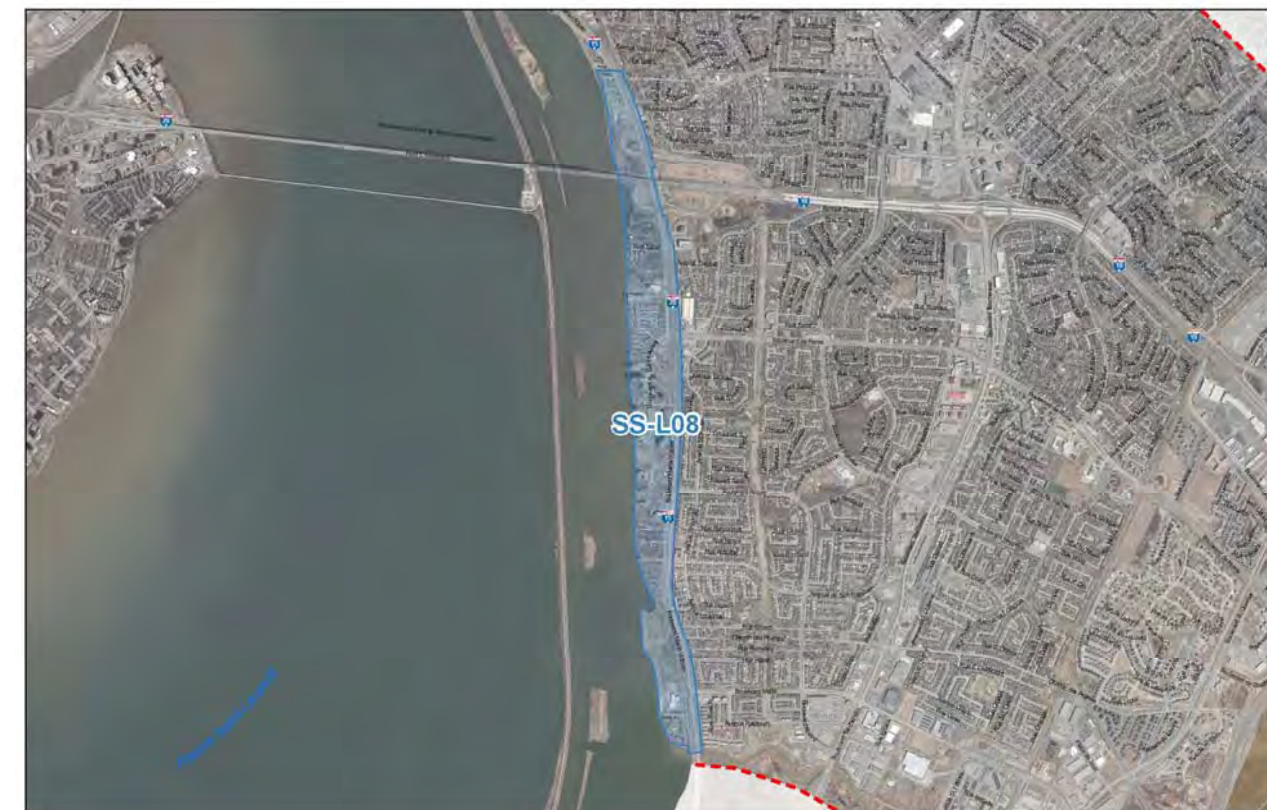
Figure 7-22 Site SS-L07/ Taschereau/Avenue Auguste



Site SS-L08/Saint-Laurent

Le site stratégique SS-L08 est cerné entre l'autoroute 15 à l'Est et la Voie maritime du Saint-Laurent à l'Ouest. Le tissu urbain de ce secteur y est, paradoxalement, assez hétéroclite, tout en étant homogène dans ses composantes : on y retrouve à la fois des quartiers résidentiels de faible densité, mais très homogènes entre eux et des immeubles à très forte densité qui jouxtent ces quartiers. Des terrains vacants y sont encore présents et présentent un fort potentiel de développement à des fins résidentielles de forte densité, en raison des vues qu'ils offrent sur le fleuve. Ce site stratégique pourrait donc accueillir un potentiel de développement intéressant, principalement à des fins résidentielles. Le développement de ce site, lié à ses qualités intrinsèques (vues sur le fleuve), serait en compétition avec les sites stratégiques dans la seule mesure où il capterait une part de marché axée sur une clientèle non familiale et de « prestige », mais par ailleurs, nullement influencée par l'implantation d'un mode de transport structurant.

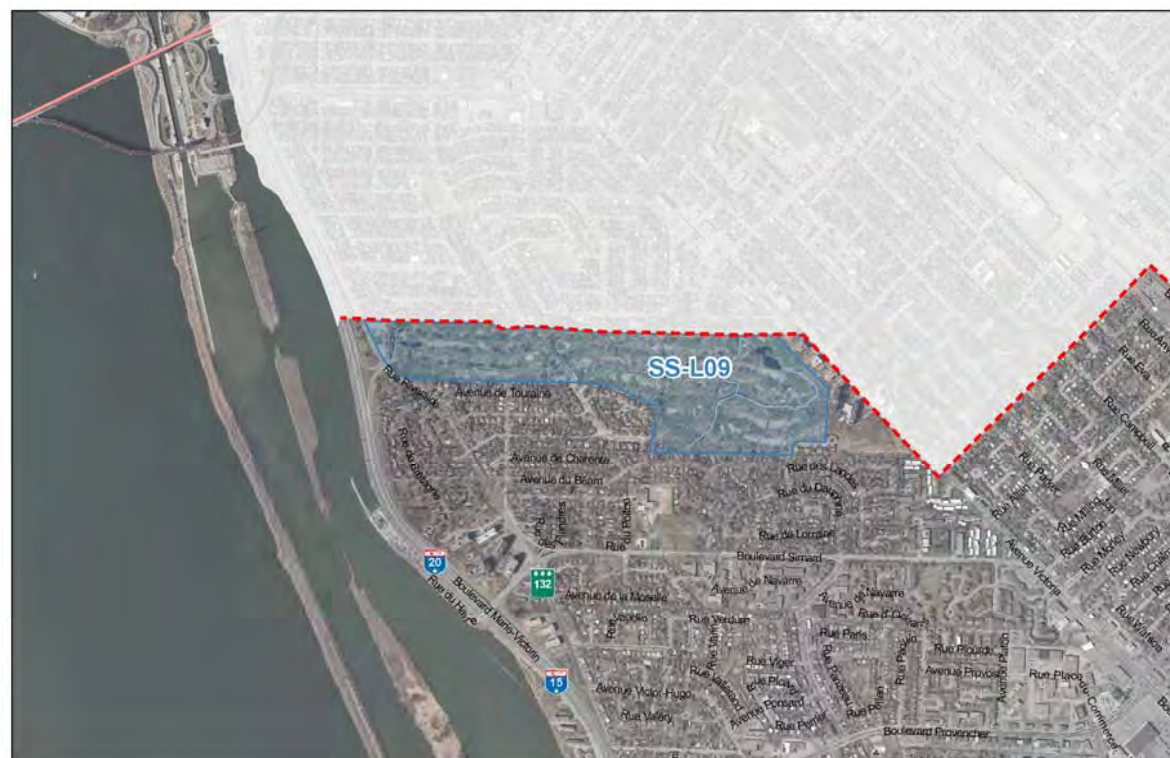
Figure 7-23 Site SS-L08/ Saint-Laurent



Site SS-L09/Golf Le Country club

Le club de golf Country Club de Montréal localisé à Saint-Lambert (site SS-L09) dispose, à première vue, d'un immense potentiel résidentiel. Toutefois, le terrain est propriété de la Ville de Saint-Lambert et le club de golf a l'exclusivité de son usage grâce à un bail emphytéotique dont l'échéance dépasse 2031. Il pourrait sans doute un jour faire l'objet d'un redéveloppement mais aussi d'éventuels problèmes d'acceptabilité sociale, à l'instar du redéveloppement de plusieurs autres clubs de golf de la Rive-Sud, tel qu'on peut le constater actuellement.

Figure 7-24 Site SS-L09/ Golf Le Country club



❖ CE QUE L'ON RETIENT...

- À l'horizon 2064, les deux zones d'étude présentent un potentiel de :
 - ✓ 37 240 nouveaux logements;
 - ✓ 156 000 m.c. de superficies de plancher commerciales;
 - ✓ 808 800 m.c. de superficies de plancher de bureaux.
- Ces données se ventilent de la façon suivante pour les deux (2) zones d'étude :

	Montréal	Agglomération de Longueuil
Nouveaux logements	23 500	13 740
Superficie de plancher commerciale	52 200 m. c.	103 800 m. c.
Superficie de plancher de bureau	697 800 m. c.	111 000 m. c.

- Certains sites stratégiques performant mieux en offrant un meilleur **potentiel résidentiel** :
 - ✓ SS-M06 Griffintown (8 200 nouveaux logements)
 - ✓ SS-L02 Chevrier/Golf de Brossard (4 870 nouveaux logements)
- Certains sites stratégiques performant mieux au plan **commercial**. À cet effet, il convient de noter que le potentiel de la zone d'étude de l'« Agglomération de Longueuil » représente le double de celui de la zone d'étude de Montréal. Ce potentiel se concentre principalement dans les sites stratégiques adjacents à l'autoroute 30 (SS-L01 Dix-30 et SS-L02 Chevrier/Golf de Brossard);
- Sur le plan du **bureau** c'est cette fois la zone d'étude de Montréal qui présente le meilleur ratio de presque 7 pour un par rapport à la zone d'étude de l'« Agglomération de Longueuil ». C'est principalement les sites stratégiques M-08 ÉTS/Centre Bell/Cadillac-Fairview et M-09 Quartier des spectacles/Autoroute Ville-Marie/Radio-Canada.

❖ CE QUE L'ON RETIENT...

- Des neuf (9) sites stratégiques identifiés à l'intérieur de la zone d'étude de « l'Agglomération de Longueuil », seuls quatre (4) possèdent un véritable potentiel de développement urbain, susceptible d'être accéléré par la mise en place d'un mode de transport structurant soit SS-L01 Quartier Dix-30, SS-L02 Chevrier/Golf de Brossard, SS-L03 Taschereau/Portobello et SS-L04 Panama;
- C'est le site SS-L02 qui présente le plus grand potentiel de développement urbain, toutes fonctions confondues;
- Tous les autres sites stratégiques sont soit déjà très développés (peu de terrains vacants), trop éloignés ou comportent trop de contraintes pour escompter un développement aux horizons de l'étude.

7.3.1 Estimations des retombées : Les rayons applicables autour des tracés et stations

La conception, l'analyse et la compilation du programme fonctionnel de développement urbain (PFDU) et des retombées estimées sont produites de façon à pouvoir établir leur localisation précise. Ainsi, l'information est compilée pour trois niveaux géographiques, soit :

1. dans la totalité d'un site stratégique;
2. dans la portion d'un site stratégique comprise dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé projeté; et
3. dans la portion d'un site stratégique comprise à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres autour d'une station projetée.

Ces niveaux géographiques sont illustrés respectivement à la figure 1, 2 et 3.

La portion d'un site stratégique autour d'une station projetée est généralement incluse dans celle comprise dans le corridor. Il arrive toutefois qu'une station soit projetée à l'extrémité d'un tracé et, qu'en conséquence, son rayonnement de 500 mètres comprenne des secteurs du site stratégique qui échappent au corridor; c'est notamment le cas pour les solutions de bus.

Enfin, selon la géométrie du site stratégique, le tracé projeté de la solution de transport et la localisation des stations projetées, certaines portions d'un site stratégique peuvent demeurer en dehors du corridor ou du rayon d'une station.

Il est à noter que les données ainsi ventilées serviront à alimenter le travail inhérent aux mécanismes de financement innovants réalisé par la firme comptable KPMG.

7.3.2 Programme fonctionnel de développement urbain par sites stratégiques

Les tableaux 7-5 à 7-9 présentent les potentiels de développement urbain identifiés pour chaque site stratégique et leur localisation par rapport au corridor du tracé et des stations projetées pour chaque solution de transport.

Dans le cadre de la présente étude, le potentiel de développement intercalaire, hors sites stratégiques, apparaît comme étant marginal et n'a donc pas été ici considéré. Rappelons que le développement intercalaire se matérialise en présence d'une concentration importante d'immeubles morcelés et la plupart du temps détenus par une multitude de propriétaires fonciers, complexifiant du coup, le remembrement urbain nécessaire à une éventuelle mise en valeur de ce potentiel. Or, dans les deux (2) zones d'étude, l'examen du tissu urbain apparaît plutôt homogène (peu propice à une éventuelle densification), et sa rente foncière encore appréciable ne justifie pas un redéveloppement urbain aux horizons de l'étude.



Figure 7-25 – Représentation de la totalité d'un site stratégique



Figure 7-26 – Représentation de la portion d'un site stratégique comprise dans un corridor de 500 mètres de part et d'autre du tracé projeté.



Figure 7-27 – Représentation de la portion d'un site stratégique comprise à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres autour d'une station projetée

Tableau 7-5 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 »

Programme fonctionnel de développement urbain : Avec Solution « Métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »

Localisation	Unités	Zone d'étude - Montréal										Zone d'étude - Agglomération de Longueuil										Total pour l'ensemble des zones d'étude		
		Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Montréal	Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Agglo. de Longueuil	
		SS-M01	SS-M02	SS-M03	SS-M04	SS-M05	SS-M06	SS-M07	SS-M08	SS-M09	SS-L01		SS-L02	SS-L03	SS-L04	SS-L05	SS-L06	SS-L07	SS-L08	SS-L09				
Totalité du site stratégique	Logements	1 800	1 000	-	3 000	1 500	8 200	1 000	5 500	1 500	23 500	1 170	4 870	1 600	3 100	-	-	-	3 000	-	13 740	37 240		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	6 500	1 000	34 400	3 800	52 200	45 800	38 000	-	20 000	-	-	-	-	-	103 800	156 000		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	45 000	-	-	-	20 000	2 000	380 300	230 500	697 800	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	808 800		
Dans le corridor du tracé	Logements	1 400	-	-	2 000	1 500	7 000	800	5 300	-	18 000	250	2 570	950	2 800	-	-	-	-	-	6 570	24 570		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	6 500	-	34 400	-	47 400	20 000	27 000	-	20 000	-	-	-	-	-	67 000	114 400		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	-	-	-	-	13 000	-	300 000	-	333 000	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	444 000		
Autour de la station De la Cathédrale	Logements	-	-	-	-	-	-	-	5 000	-	5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34 400		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300 000		
Autour de la station Griffintown	Logements	-	-	-	-	-	4 000	800	-	-	4 800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 800		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	3 500	-	-	-	3 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 500		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	6 500	-	-	-	6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500		
Autour de la station Saint-Patrick	Logements	-	-	-	2 000	1 500	3 000	-	-	-	6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	3 000	-	-	-	3 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	6 500	-	-	-	6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500		
Autour de la station Ile-des-Sœurs	Logements	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 300		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000		
Autour de la station Panama	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	2 800	-	-	-	-	-	-	3 700		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000	-	-	-	-	-	-	20 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 000	24 000	-	-	-	-	-	-	30 000		
Autour de la station Chevrier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125	970	-	-	-	-	-	-	-	-	1 095		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	6 000	-	-	-	-	-	-	-	-	16 000		
Autour de la station Du Quartier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125	800	-	-	-	-	-	-	-	-	925		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13 000	13 500	-	-	-	-	-	-	-	-	26 500		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	32 500	-	-	-	-	-	-	-	-	42 500		
Autour de la station Quadrant Est	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	800		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13 500	-	-	-	-	-	-	-	-	13 500		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22 500	-	-	-	-	-	-	-	-	22 500		

Tableau 7-6 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 »

Programme fonctionnel de développement urbain : Avec Solution « Métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »

Localisation	Unités	Zone d'étude - Montréal										Zone d'étude - Agglomération de Longueuil										Total pour l'ensemble des zones d'étude		
		Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Montréal	Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Agglo. de Longueuil	
		SS-M01	SS-M02	SS-M03	SS-M04	SS-M05	SS-M06	SS-M07	SS-M08	SS-M09	SS-L01		SS-L02	SS-L03	SS-L04	SS-L05	SS-L06	SS-L07	SS-L08	SS-L09				
Totalité du site stratégique	Logements	1 800	1 000	-	3 000	1 500	8 200	1 000	5 500	1 500		23 500	1 170	4 870	1 600	3 100	-	-	-	3 000	-	13 740	37 240	
	Superficies commerciales (m ²)	6 500	-	-	-	-	6 500	1 000	34 400	3 800		52 200	45 800	38 000	-	20 000	-	-	-	-	-	103 800	156 000	
	Superficies de bureaux (m ²)	20 000	45 000	-	-	-	20 000	2 000	380 300	230 500		697 800	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	808 800	
Dans le corridor du tracé	Logements	1 400	-	-	2 000	1 500	7 000	800	5 300	-		18 000	250	2 570	950	2 800	-	-	-	-	-	6 570	24 570	
	Superficies commerciales (m ²)	6 500	-	-	-	-	6 500	-	34 400	-		47 400	20 000	27 000	-	20 000	-	-	-	-	-	67 000	114 400	
	Superficies de bureaux (m ²)	20 000	-	-	-	-	13 000	-	300 000	-		333 000	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	444 000	
Autour de la station De la Cathédrale	Logements	-	-	-	-	-	-	-	5 000	-		5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	34 400	-		34 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34 400	
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	300 000	-		300 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300 000	
Autour de la station Griffintown	Logements	-	-	-	-	-	4 000	800	-	-		4 800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 800	
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	3 500	-	-	-		3 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 500	
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	6 500	-	-	-		6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500	
Autour de la station Saint-Patrick	Logements	-	-	-	2 000	1 500	3 000	-	-	-		6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500	
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	3 000	-	-	-		3 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 000	
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	6 500	-	-	-		6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500	
Autour de la station Ile-des-Sœurs	Logements	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-		1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 300	
	Superficies commerciales (m ²)	6 500	-	-	-	-	-	-	-	-		6 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 500	
	Superficies de bureaux (m ²)	20 000	-	-	-	-	-	-	-	-		20 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000	
Autour de la station Panama	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	900	2 800	-	-	-	-	-	-	3 700	
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	20 000	-	-	-	-	-	-	20 000	
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	6 000	24 000	-	-	-	-	-	-	30 000	
Autour de la station Chevrier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	125	970	-	-	-	-	-	-	-	-	1 095	
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	10 000	6 000	-	-	-	-	-	-	-	-	16 000	
Autour de la station Du Quartier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	125	1 100	-	-	-	-	-	-	-	-	1 225	
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	13 000	18 000	-	-	-	-	-	-	-	-	31 000	
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	10 000	40 000	-	-	-	-	-	-	-	-	50 000	

Tableau 7-7 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud »

Programme fonctionnel de développement urbain : Avec Solution « Bus – Injection – TCV / Rive-Sud »

Localisation	Unités	Zone d'étude - Montréal										Zone d'étude - Agglomération de Longueuil										Total pour l'ensemble des zones d'étude		
		Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Montréal	Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Agglo. de Longueuil	
		SS-M01	SS-M02	SS-M03	SS-M04	SS-M05	SS-M06	SS-M07	SS-M08	SS-M09	SS-L01		SS-L02	SS-L03	SS-L04	SS-L05	SS-L06	SS-L07	SS-L08	SS-L09				
Totalité du site stratégique	Logements	1 800	1 000	-	3 000	1 500	8 200	1 000	5 500	1 500	23 500	1 170	4 870	1 600	3 100	-	-	-	3 000	-	13 740	37 240		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	6 500	1 000	34 400	3 800	52 200	45 800	38 000	-	20 000	-	-	-	-	-	103 800	156 000		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	45 000	-	-	-	20 000	2 000	380 300	230 500	697 800	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	808 800		
Dans le corridor du tracé	Logements	1 400	1 000	-	2 000	-	3 500	1 000	5 000	-	13 900	250	3 070	950	2 800	-	-	-	-	-	7 070	20 970		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	3 500	1 000	34 400	-	45 400	20 000	27 000	-	20 000	-	-	-	-	-	67 000	112 400		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	45 000	-	-	-	1 000	2 000	345 000	-	413 000	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	524 000		
Autour de la station TCV3	Logements	-	-	-	-	-	-	800	500	-	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 300		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	17 000	-	18 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	2 000	60 000	-	62 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62 000		
Autour de la station TCV1	Logements	-	-	-	-	-	-	-	4 500	-	4 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 500		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	17 400	-	17 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17 400		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	285 000	-	285 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	285 000		
Autour de la station Terminus Panama	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	2 800	-	-	-	-	-	3 700	3 700		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000	-	-	-	-	-	-	20 000	20 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 000	24 000	-	-	-	-	-	30 000	30 000		
Autour de la station Terminus Chevrier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125	970	-	-	-	-	-	-	-	1 095	1 095		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	5 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	6 000	-	-	-	-	-	-	-	16 000	16 000		
Autour de la station Terminus Quadrant Est	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	200	200		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Tableau 7-8 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10 / A- 30 »

Programme fonctionnel de développement urbain : Avec Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »

Localisation	Unités	Zone d'étude - Montréal										Zone d'étude - Agglomération de Longueuil										Total pour l'ensemble des zones d'étude		
		Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Montréal	Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Agglo. de Longueuil	
		SS-M01	SS-M02	SS-M03	SS-M04	SS-M05	SS-M06	SS-M07	SS-M08	SS-M09	SS-L01		SS-L02	SS-L03	SS-L04	SS-L05	SS-L06	SS-L07	SS-L08	SS-L09				
Totalité du site stratégique	Logements	1 800	1 000	-	3 000	1 500	8 200	1 000	5 500	1 500	23 500	1 170	4 870	1 600	3 100	-	-	-	3 000	-	13 740	37 240		
	Superficies commerciales (m ²)	6 500	-	-	-	-	6 500	1 000	34 400	3 800	52 200	45 800	38 000	-	20 000	-	-	-	-	-	103 800	156 000		
	Superficies de bureaux (m ²)	20 000	45 000	-	-	-	20 000	2 000	380 300	230 500	697 800	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	808 800		
Dans le corridor du tracé	Logements	1 400	1 000	-	2 000	-	3 500	1 000	5 000	-	13 900	250	3 070	950	2 800	-	-	-	-	-	7 070	20 970		
	Superficies commerciales (m ²)	6 500	-	-	-	-	3 500	1 000	34 400	-	45 400	20 000	27 000	-	20 000	-	-	-	-	-	67 000	112 400		
	Superficies de bureaux (m ²)	20 000	45 000	-	-	-	1 000	2 000	345 000	-	413 000	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	524 000		
Autour de la station TCV3	Logements	-	-	-	-	-	-	800	500	-	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 300		
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	1 000	17 000	18 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18 000		
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	2 000	60 000	-	62 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62 000		
Autour de la station TCV1	Logements	-	-	-	-	-	-	-	4 500	-	4 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 500		
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	17 400	-	17 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17 400		
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	285 000	-	285 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	285 000		
Autour de la station Terminus Panama	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	2 800	-	-	-	-	-	3 700	3 700		
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000	-	-	-	-	-	20 000	20 000		
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 000	24 000	-	-	-	-	-	30 000	30 000		
Autour de la station Terminus Chevrier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125	970	-	-	-	-	-	-	-	1 095	1 095		
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	5 000		
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	6 000	-	-	-	-	-	-	-	16 000	16 000		
Autour de la station Terminus Quadrant Est	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	200	200		
	Superficies commerciales (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Superficies de bureaux (m ²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Tableau 7-9 Programme fonctionnel de développement urbain avec solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10 / A- 30 »

Programme fonctionnel de développement urbain : Avec Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »

Localisation	Unités	Zone d'étude - Montréal										Zone d'étude - Agglomération de Longueuil										Total pour l'ensemble des zones d'étude		
		Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Montréal	Sites stratégiques										Sous-total - sites stratégiques - Agglo. de Longueuil	
		SS-M01	SS-M02	SS-M03	SS-M04	SS-M05	SS-M06	SS-M07	SS-M08	SS-M09	SS-L01		SS-L02	SS-L03	SS-L04	SS-L05	SS-L06	SS-L07	SS-L08	SS-L09				
Totalité du site stratégique	Logements	1 800	1 000	-	3 000	1 500	8 200	1 000	5 500	1 500	23 500	1 170	4 870	1 600	3 100	-	-	-	3 000	-	13 740	37 240		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	6 500	1 000	34 400	3 800	52 200	45 800	38 000	-	20 000	-	-	-	-	-	103 800	156 000		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	45 000	-	-	-	20 000	2 000	380 300	230 500	697 800	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	808 800		
Dans le corridor du tracé	Logements	1 400	1 000	-	2 000	-	3 500	1 000	5 000	-	13 900	250	2 870	900	2 800	-	-	-	-	-	6 820	20 720		
	Superficies commerciales (m²)	6 500	-	-	-	-	3 500	1 000	34 400	-	45 400	20 000	27 000	-	20 000	-	-	-	-	-	67 000	112 400		
	Superficies de bureaux (m²)	20 000	45 000	-	-	-	1 000	2 000	345 000	-	413 000	20 000	61 000	6 000	24 000	-	-	-	-	-	111 000	524 000		
Autour de la station TCV3	Logements	-	-	-	-	-	-	800	500	-	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 300		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	1 000	17 000	18 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	2 000	60 000	62 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62 000		
Autour de la station TCV1	Logements	-	-	-	-	-	-	-	4 500	-	4 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 500		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	17 400	17 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17 400		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	285 000	285 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	285 000		
Autour de la station Terminus Panama	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900	2 800	-	-	-	-	-	3 700	3 700		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000	-	-	-	-	-	20 000	20 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 000	24 000	-	-	-	-	-	30 000	30 000		
Autour de la station Terminus Chevrier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125	970	-	-	-	-	-	-	-	1 095	1 095		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	-	-	-	-	-	-	-	-	5 000	5 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	6 000	-	-	-	-	-	-	-	16 000	16 000		
Autour de la station Terminus Du Quartier	Logements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 900	-	-	-	-	-	-	-	1 900	1 900		
	Superficies commerciales (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27 000	-	-	-	-	-	-	-	27 000	27 000		
	Superficies de bureaux (m²)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55 000	-	-	-	-	-	-	-	55 000	55 000		

7.4 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN : ESTIMATION DES RETOMBÉES À L'INTÉRIEUR DE LA ZONE D'ÉTUDE AUX HORIZONS 2016 À 2064

7.4.1 Synthèse du potentiel de développement (retombées anticipées en termes de population, ménages, emplois) de la zone d'étude

L'étude comparative des solutions de transport est fortement grevée par des programmes fonctionnels de développement urbain (PFDU) identiques, peu importe le mode de transport, et ce, en raison des seuils de densité minimaux prévus au Plan métropolitain de redéveloppement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Ainsi, le développement urbain ne peut être à la hauteur de la densité qu'entraînerait naturellement chaque solution. Par ailleurs, la comparaison des différentes retombées à l'intérieur des corridors des tracés n'est guère plus révélatrice parce qu'ils reprennent pour l'essentiel le même parcours. Aussi, parce que la majorité des espaces développables des sites stratégiques sont compris dans un rayon d'un kilomètre autour des aires TOD identifiées au PMAD, donc soumis à un seuil de densité minimal de type « SLR », il reste peu d'endroits où l'implantation d'une station accroîtrait la densité au-delà de celle déjà planifiée. Dans ce contexte, il est pratiquement impossible qu'un mode de transport engendre un développement urbain d'une densité différente de celle fixée par les exigences réglementaires et conséquemment des retombées « naturelles », c.-à-d. dictées par les seules forces du marché. Ainsi sur le plan des retombées socioéconomiques, on observera très peu de différences entre les différentes solutions de transport.

La population et les ménages

Jusqu'en 2024, les retombées estimées sont identiques du fait des paramètres méthodologiques de l'absorption par le marché et des PFDU identiques.

À l'horizon 2064, les retombées en termes de population, de ménages et d'emplois sont les mêmes avec ou sans l'implantation d'un mode de transport, soit respectivement 49 300, 30 180 et 25 670. Les seules exceptions sont les solutions de métro léger qui génèrent des retombées de population et de ménages supérieures de 10 % avec respectivement 53 990 personnes réparties dans 33 240 ménages. Il faut souligner qu'à cette date, les estimations laissent entrevoir que les espaces résidentiels prévus au PFDU ne seront pas encore totalement construits.

Les emplois

Quant aux emplois générés dans la zone d'étude, les estimations à l'horizon 2064 sont pratiquement identiques pour tous les modes de transport avec environ 25 650 emplois. À cette date, toutes les superficies de commerces projetées au PFDU seront construites, tous modes de transport confondus.

Les solutions de métro léger se démarquent toutefois par une création d'emplois plus rapide dans le temps attribuable au coefficient d'intensification du développement (20 %) à partir de 2024 appliqué pour ce mode.

Il apparaît également pertinent de rappeler que le développement du commerce et des bureaux répond à une foule de considérations dont certaines d'accessibilité et de visibilité et pas uniquement à l'implantation d'un mode de transport collectif.

Les démolitions

La mise en œuvre du PFDU impliquera la démolition de certaines portions du cadre bâti dans six sites stratégiques, soit quatre à Montréal et deux sur la Rive-Sud. L'impact de ces démolitions a été intégré dans les estimations et imputé en totalité à l'année 2024 aux fins du calcul.

Il convient de souligner que dans la zone d'étude de l'Agglomération de Longueuil, les superficies d'activités économiques estimées comme pouvant être affectées par ces démolitions ne sont pas entièrement compensées par la construction de toutes les superficies commerciales et de bureau projetées au PFDU. Ce faisant, en 2064, les sites stratégiques de la Rive-Sud devraient afficher un solde négatif de 730 à 760 emplois par rapport à l'estimation de 2014.

Ces résultats sont attribuables à un ensemble de facteurs abordés précédemment, dont la polarisation commerciale du centre-ville de Montréal et du Quartier Dix/30 qui décourage l'implantation de nouvelles superficies commerciales dans les sites stratégiques où sont projetées les démolitions.

La zone d'étude montréalaise affiche quant à elle un solde net de 26 410 emplois principalement dû au vaste potentiel d'espaces à bureaux dans les sites stratégiques du centre-ville.

Le tableau suivant présente la synthèse des retombées en termes de population, de ménages et d'emplois alors que les tableaux qui le suivent les présentent de manière détaillée.

Tableau 7-10 Synthèse des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) dans les zones d'étude selon la période, la solution de transport et le scénario

Synthèse des retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, dans l'ensemble de la zone d'étude selon la solution de transport et le scénario

Solutions de transport	Sites stratégiques	Types	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
			Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Scénario de référence	Zone d'étude - Montréal	Personnes	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 650	1 400	1 150	1 920	1 670	1 420	12 680	11 020	9 370	19 320	16 760	14 210
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 330	1 070	840	3 170	2 810	2 480	18 470	18 160	17 600	27 830	26 410	24 800
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Personnes	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 830)	(6 980)	840	600	390	4 040	4 570	4 900	(540)	(740)	(1 050)
Total des zones d'études	Personnes	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 050	4 310	3 580	5 620	4 890	4 160	34 040	32 270	27 430	53 710	49 300	41 820	
	Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 080	2 630	2 180	3 440	3 000	2 550	21 020	19 770	16 800	33 060	30 180	25 600	
	Emplois	2 300	1 980	1 690	3 830	3 300	2 820	(5 340)	(5 760)	(6 140)	4 010	3 410	2 870	22 500	22 740	22 510	27 290	25 670	23 750	
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	Personnes	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 820	2 400	1 980	3 460	3 010	2 560	22 820	19 840	16 860	33 700	29 250	24 810
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 880	1 600	1 320	2 300	2 000	1 700	15 210	13 230	11 240	22 470	19 500	16 540
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 700	1 410	1 140	3 800	3 370	2 970	17 460	17 270	16 990	27 830	26 410	24 980
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Personnes	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 900	2 500	2 100	3 290	2 860	2 430	14 150	15 550	16 060	24 730	24 730	23 830
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 610	1 390	1 170	1 830	1 590	1 350	7 860	8 640	8 920	13 740	13 740	13 240
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 560)	(6 760)	(6 930)	1 010	720	470	3 750	4 350	4 860	(550)	(760)	(970)
Total des zones d'études	Personnes	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 720	4 900	4 080	6 750	5 870	4 990	36 970	35 390	32 920	58 440	53 990	48 640	
	Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 490	2 990	2 490	4 130	3 590	3 050	23 070	21 870	20 160	36 210	33 240	29 780	
	Emplois	2 300	1 980	1 690	3 830	3 300	2 820	(4 860)	(5 350)	(5 800)	4 810	4 090	3 440	21 210	21 620	21 860	27 270	25 640	24 010	
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	Personnes	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 820	2 400	1 980	3 460	3 010	2 560	22 820	19 840	16 860	33 700	29 250	24 810
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 880	1 600	1 320	2 300	2 000	1 700	15 210	13 230	11 240	22 470	19 500	16 540
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 700	1 410	1 140	3 800	3 370	2 970	17 460	17 270	16 990	27 830	26 410	24 980
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Personnes	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 900	2 500	2 100	3 290	2 860	2 430	14 150	15 550	16 060	24 730	24 730	23 830
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 610	1 390	1 170	1 830	1 590	1 350	7 860	8 640	8 920	13 740	13 740	13 240
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 560)	(6 760)	(6 930)	1 010	720	470	3 750	4 350	4 860	(550)	(760)	(970)
Total des zones d'études	Personnes	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 720	4 900	4 080	6 750	5 870	4 990	36 970	35 390	32 920	58 440	53 990	48 640	
	Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 490	2 990	2 490	4 130	3 590	3 050	23 070	21 870	20 160	36 210	33 240	29 780	
	Emplois	2 300	1 980	1 690	3 830	3 300	2 820	(4 860)	(5 350)	(5 800)	4 810	4 090	3 440	21 210	21 620	21 860	27 270	25 640	24 010	
Solution « Bus - Injection - TCV / Rive-Sud »	Zone d'étude - Montréal	Personnes	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 650	1 400	1 150	1 920	1 670	1 420	12 680	11 020	9 370	19 320	16 760	14 210
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 330	1 070	840	3 170	2 810	2 480	18 470	18 160	17 600	27 830	26 410	24 800
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Personnes	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 830)	(6 980)	840	600	390	4 040	4 570	4 900	(540)	(740)	(1 050)
Total des zones d'études	Personnes	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 050	4 310	3 580	5 620	4 890	4 160	34 040	32 270	27 430	53 710	49 300	41 820	
	Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 080	2 630	2 180	3 440	3 000	2 550	21 020	19 770	16 800	33 060	30 180	25 600	
	Emplois	2 300	1 980	1 690	3 830	3 300	2 820	(5 340)	(5 760)	(6 140)	4 010	3 410	2 870	22 500	22 740	22 510	27 290	25 670	23 750	
Solution « Bus - Rabattement - TCV / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	Personnes	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 650	1 400	1 150	1 920	1 670	1 420	12 680	11 020	9 370	19 320	16 760	14 210
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 330	1 070	840	3 170	2 810	2 480	18 470	18 160	17 600	27 830	26 410	24 800
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Personnes	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 830)	(6 980)	840	600	390	4 040	4 570	4 900	(540)	(740)	(1 050)
Total des zones d'études	Personnes	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 050	4 310	3 580	5 620	4 890	4 160	34 040	32 270	27 430	53 710	49 300	41 820	
	Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 080	2 630	2 180	3 440	3 000	2 550	21 020	19 770	16 800	33 060	30 180	25 600	
	Emplois	2 300	1 980	1 690	3 830	3 300	2 820	(5 340)	(5 760)	(6 140)	4 010	3 410	2 870	22 500	22 740	22 510	27 290	25 670	23 750	
Solution « Bus - Rabattement - TCV / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	Personnes	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 650	1 400	1 150	1 920	1 670	1 420	12 680	11 020	9 370	19 320	16 760	14 210
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 330	1 070	840	3 170	2 810	2 480	18 470	18 160	17 600	27 830	26 410	24 800
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Personnes	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 830)	(6 980)	840	600	390	4 040	4 570	4 900	(540)	(740)	(1 050)
Total des zones d'études	Personnes	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 050	4 310	3 580	5 620	4 890	4 160	34 040	32 270	27 430	53 710	49 300	41 820	
	Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 080	2 630											

Tableau 7-11 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud »

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Scénario de référence	SS-M01	Totalité du site stratégique	Population	130	120	100	220	190	160	220	190	160	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 250	1 960	1 660
			Ménages	90	80	70	150	130	110	150	130	110	150	130	110	970	840	720	1 500	1 300	1 110
			Emplois	50	50	40	90	80	70	(220)	(220)	(230)	100	80	60	500	510	430	520	490	370
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Population	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770
			Ménages	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-M05	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M06	Totalité du site stratégique	Population	600	520	450	1 010	870	740	600	470	340	1 010	870	740	6 630	5 770	4 900	9 850	8 510	7 170	
		Ménages	400	350	300	670	580	500	400	310	230	670	580	500	4 420	3 850	3 270	6 570	5 670	4 780	
		Emplois	50	50	40	90	80	70	200	180	170	100	80	60	500	510	430	940	900	770	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M07	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M08	Totalité du site stratégique	Population	400	350	300	670	590	500	670	590	500	670	590	500	4 450	3 870	3 290	6 880	5 980	5 080	
		Ménages	270	230	200	450	390	330	450	390	330	450	390	330	2 970	2 580	2 190	4 580	3 990	3 390	
		Emplois	1 000	890	790	1 660	1 480	1 320	1 990	1 820	1 650	1 710	1 530	1 360	10 420	10 230	10 010	16 780	15 960	15 130	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M09	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	600	540	480	1 010	900	800	1 140	1 030	930	1 040	930	830	5 860	5 740	5 600	9 640	9 140	8 640	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Population	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310	
		Ménages	1 150	1 000	850	1 920	1 670	1 420	1 650	1 400	1 150	1 920	1 670	1 420	12 680	11 020	9 370	19 320	16 760	14 210	
		Emplois	1 830	1 630	1 450	3 040	2 720	2 420	1 330	1 070	840	3 170	2 810	2 480	18 470	18 160	17 600	27 830	26 410	24 800	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Scénario de référence	SS-L01	Totalité du site stratégique	Population	140	120	100	230	200	170	230	200	170	230	200	170	1 270	1 340	1 140	2 110	2 070	1 760
			Ménages	80	70	60	130	110	100	130	110	100	130	110	100	700	740	630	1 170	1 150	980
			Emplois	80	60	40	140	100	70	460	420	380	150	110	70	1 430	1 520	1 600	2 260	2 210	2 170
	SS-L01	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Population	580	510	430	970	850	720	970	850	720	970	850	720	5 270	5 580	4 740	8 770	8 620	7 330
			Ménages	320	280	240	540	470	400	540	470	400	540	470	400	2 930	3 100	2 630	4 870	4 790	4 070
			Emplois	260	190	130	430	320	220	750	640	530	440	330	220	1 830	2 100	2 340	3 710	3 570	3 440
	SS-L02	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-L03	Totalité du site stratégique	Population	190	170	140	320	280	240	200	160	120	320	280	240	1 850	1 830	1 560	2 880	2 720	2 290
			Ménages	110	90	80	180	150	130	110	90	70	180	150	130	1 030	1 020	870	1 600	1 510	1 270
			Emplois	30	20	10	40	30	20	(7 220)	(7 190)	(7 170)	50	30	20	90	130	130	(7 010)	(6 990)	(6 990)
	SS-L03	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SS-L04	Totalité du site stratégique	Population	370	320	270	620	540	460	560	480	400	620	540	460	3 410	3 550	3 020	5 580	5 430	4 610	
		Ménages	210	180	150	340	300	250	310	270	220	340	300	250	1 890	1 970	1 680	3 100	3 020	2 560	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(650)	(690)	(730)	200	130	80	680	820	840	500	460	320	
SS-L04	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L05	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L05	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L06	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L06	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L07	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L07	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L08	Totalité du site stratégique	Population	360	310	270	600	520	440	600	520	440	600	520	440	3 240	3 440	2 920	5 400	5 310	4 510	
		Ménages	200	170	150	330	290	250	330	290	250	330	290	250	1 800	1 910	1 620	3 000	2 950	2 510	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L08	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L09	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L09	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Totalité du site stratégique	Population	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510	
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390	
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 830)	(6 980)	840	600	390	4 040	4 570	4 900	(540)	(740)	(1 050)	
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total des zones d'étude	Totalité du site stratégique	Population	3 370	2 930	2 490	5 620	4 890	4 160	5 050	4 310	3 580	5 620	4 890	4 160	34 040	32 270	27 430	53 710	49 300	41 820	
		Ménages	2 070	1 800	1 530	3 440	3 000	2 550	3 080	2 630	2 180	3 440	3 000	2 550	21 020	19 770	16 800	33 060	30 180	25 600	
		Emplois	2 300	1 980	1 690	3 830	3 300	2 820	(5 340)	(5 760)	(6 140)	4 010	3 410	2 870	22 500	22 740	22 510	27 290	25 670	23 750	
Total des zones d'étude	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tableau 7-12 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10 / A- 30 »

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Population	130	120	100	220	190	160	250	210	180	260	230	200	1 750	1 520	1 290	2 610	2 270	1 930
			Ménages	90	80	70	150	130	110	160	140	120	180	160	130	1 170	1 010	860	1 740	1 510	1 290
			Emplois	50	50	40	90	80	70	(250)	(210)	(220)	120	100	70	450	450	450	520	490	450
		Dans le corridor du tracé	Population	100	90	80	170	150	130	190	170	140	210	180	150	1 350	1 160	1 000	2 030	1 770	1 500
			Ménages	70	60	50	110	100	80	130	110	90	140	120	100	910	790	670	1 350	1 180	1 000
			Emplois	50	50	40	90	80	70	140	130	120	110	100	90	450	470	450	870	820	780
		Autour de la station lie-des-Sœurs	Population	100	80	70	160	140	120	190	170	140	190	170	140	1 250	1 100	930	1 890	1 640	1 390
			Ménages	60	60	50	110	90	80	120	100	90	130	110	90	840	730	620	1 260	1 090	930
			Emplois	50	50	40	90	80	70	140	130	120	110	100	90	480	470	460	870	820	780
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1 450	1 260	1 070
			Ménages	50	40	40	80	70	60	90	80	70	100	90	70	650	560	480	970	840	720
			Emplois	120	110	90	200	180	160	220	200	180	240	220	190	1 080	1 060	1 040	1 860	1 760	1 660
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Population	220	190	160	370	320	270	410	360	300	440	380	330	2 910	2 530	2 150	4 350	3 790	3 220
			Ménages	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1 940	1 690	1 440	2 990	2 520	2 150
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)
Dans le corridor du tracé		Population	150	130	110	270	240	180	270	240	200	290	260	220	1 940	1 690	1 440	2 990	2 520	2 150	
		Ménages	100	90	70	160	140	120	180	160	140	200	170	140	1 250	1 130	960	1 940	1 680	1 430	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(750)	(750)	(730)	-	-	-	-	-	-	-	(750)	(750)	(730)
Autour de la station Saint-Patrick		Population	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1 940	1 690	1 440	2 990	2 520	2 150	
		Ménages	100	90	70	160	140	120	180	160	140	200	170	140	1 250	1 130	960	1 940	1 680	1 430	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(750)	(750)	(730)	-	-	-	-	-	-	-	(750)	(750)	(730)
SS-M05	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	210	180	150	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 180	1 890	1 610	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1 450	1 260	1 070	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(850)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(850)	(850)	(810)
	Dans le corridor du tracé	Population	110	100	80	180	160	140	210	180	150	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 180	1 890	1 610	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1 450	1 260	1 070	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)
	Autour de la station Saint-Patrick	Population	110	100	80	180	160	140	210	180	150	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 180	1 890	1 610	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1 450	1 260	1 070	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)
SS-M06	Totalité du site stratégique	Population	600	520	450	1 010	870	740	720	570	430	1 210	1 050	890	7 960	6 920	5 880	11 500	9 940	8 390	
		Ménages	400	350	300	870	750	600	480	380	280	900	700	590	5 310	4 620	3 920	7 690	6 630	5 590	
		Emplois	50	50	40	80	80	70	210	190	160	120	100	70	450	430	450	940	900	850	
	Dans le corridor du tracé	Population	510	450	380	860	750	630	880	750	620	1 030	900	750	6 900	5 910	5 020	10 070	8 750	7 420	
		Ménages	340	300	250	570	500	420	590	500	420	690	600	510	4 530	3 940	3 350	6 720	5 830	4 950	
		Emplois	30	30	30	60	50	50	270	250	250	70	60	60	310	310	300	740	710	680	
	Autour de la station Griffintown	Population	290	260	220	490	430	360	460	390	320	590	510	430	3 880	3 380	2 870	5 720	4 960	4 210	
		Ménages	200	170	140	330	280	240	310	260	210	390	340	290	2 590	2 250	1 910	3 810	3 310	2 800	
		Emplois	20	20	10	30	30	20	140	140	130	40	30	30	160	150	150	380	360	350	
Autour de la station Saint-Patrick	Population	220	190	160	370	320	270	410	360	300	440	380	330	2 910	2 530	2 150	4 350	3 790	3 220		
	Ménages	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1 940	1 690	1 440	2 990	2 520	2 150		
	Emplois	20	20	10	30	30	20	130	120	120	40	30	30	150	150	150	360	350	330		
SS-M07	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1 450	1 260	1 070	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	90	80	70	100	90	70	650	560	480	970	840	720	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
	Dans le corridor du tracé	Population	60	50	40	100	90	70	110	100	80	120	100	90	780	680	570	1 160	1 010	860	
		Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	80	70	60	520	450	380	770	670	570	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Autour de la station Griffintown	Population	50	50	40	100	90	70	110	100	80	120	100	90	780	680	570	1 160	1 010	860	
		Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	80	70	60	520	450	380	770	670	570	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-M08	Totalité du site stratégique	Population	400	350	300	810	690	560	760	660	550	810	700	600	5 340	4 640	3 950	7 980	6 940	5 900	
		Ménages	270	230	200	450	380	330	500	440	370	540	470	400	3 500	3 100	2 630	5 320	4 630	3 930	
		Emplois	1 000	890	790	1 660	1 480	1 320	2 200	2 000	1 810	2 050	1 840	1 630	9 880	9 740	9 570	16 780	15 950	15 130	
	Dans le corridor du tracé	Population	390	340	290	650	560	480	730	630	540	780	680	580	5 150	4 470	3 800	7 690	6 690	5 690	
		Ménages	250	230	190	430	380	320	490	420	350	520	450	380	3 430	2 980	2 540	5 130	4 460	3 790	
		Emplois	790	700	620	1 310	1 170	1 040	1 800	1 640	1 490	1 620	1 450	1 290	7 95						

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016									2022-2026									2032-2034									2042-2044								
				Optimiste			Réaliste			Pessimiste			Optimiste			Réaliste			Pessimiste			Optimiste			Réaliste			Pessimiste			Optimiste			Réaliste			Pessimiste		
				Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois	Popul.	Ménages	Emplois			
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Population	140	120	100	230	200	170	280	230	190	280	240	210	1 190	1 310	1 370	2 110	2 110	2 040																		
			Ménages	80	70	60	130	110	100	150	130	110	160	140	120	660	730	760	1 170	1 170	1 140																		
			Emplois	80	60	40	140	100	70	470	430	390	170	130	90	1 390	1 490	1 570	2 260	2 210	2 170																		
	Dans le corridor du tracé	Population	30	30	20	50	40	40	60	50	40	60	50	40	290	280	290	450	450	440																			
		Ménages	20	10	10	30	20	20	30	30	20	30	30	20	140	160	160	250	250	240																			
		Emplois	80	60	40	140	100	70	470	430	390	170	130	90	580	680	770	1 450	1 410	1 360																			
	Autour de la station Chevrier	Population	10	10	10	20	20	20	20	20	20	30	30	20	130	140	150	230	230	220																			
		Ménages	10	10	10	10	10	10	20	10	10	20	10	10	70	80	80	150	130	120																			
		Emplois	40	30	20	70	50	40	240	220	200	90	60	40	130	180	230	370	370	330																			
	Autour de la station Du Quartier	Population	10	10	10	20	20	20	30	20	20	30	30	20	130	140	150	230	230	220																			
		Ménages	10	10	10	10	10	10	20	10	10	20	10	10	70	80	80	130	130	120																			
		Emplois	40	30	20	70	50	40	390	370	350	90	60	40	230	280	320	320	300	280																			
SS-L02	Totalité du site stratégique	Population	580	510	430	970	850	720	1 090	950	800	1 170	1 010	860	4 960	5 450	5 690	8 770	8 770	8 510																			
		Ménages	320	280	240	540	470	400	600	530	450	650	560	480	2 750	3 030	3 160	4 870	4 870	4 730																			
		Emplois	260	190	130	430	320	220	500	470	420	530	390	270	1 690	2 000	2 280	3 710	3 570	3 440																			
	Dans le corridor du tracé	Population	310	270	230	510	450	380	570	500	420	620	540	460	2 610	2 880	3 000	4 630	4 630	4 490																			
		Ménages	170	150	130	290	250	210	320	280	240	340	300	250	1 450	1 600	1 670	2 570	2 570	2 490																			
		Emplois	260	190	130	430	320	220	500	470	420	530	390	270	1 350	1 650	1 920	3 300	3 230	3 100																			
	Autour de la station Chevrier	Population	120	100	90	190	170	140	220	190	160	230	200	170	990	1 090	1 130	1 750	1 750	1 690																			
		Ménages	60	50	40	110	90	80	120	100	90	120	110	100	580	630	630	970	970	940																			
		Emplois	30	20	10	40	30	20	50	40	30	50	40	30	80	110	140	250	230	220																			
	Autour de la station Du Quartier	Population	100	80	70	160	140	120	180	160	130	190	170	140	810	900	930	1 440	1 440	1 400																			
		Ménages	50	50	40	90	80	70	110	100	90	110	90	80	450	500	520	800	800	780																			
		Emplois	140	100	70	230	170	120	270	250	210	280	270	240	540	710	850	1 160	1 160	1 120																			
Autour de la station Quadrant Est	Population	100	80	70	160	140	120	180	160	130	190	170	140	810	900	930	1 440	1 440	1 400																				
	Ménages	50	50	40	90	80	70	110	100	90	110	90	80	450	500	520	800	800	780																				
	Emplois	140	100	70	230	170	120	270	250	210	280	270	240	540	710	850	1 160	1 160	1 120																				
SS-L03	Totalité du site stratégique	Population	190	170	140	320	280	240	240	200	150	380	330	280	1 740	1 910	1 870	2 380	2 380	2 280																			
		Ménages	110	90	80	180	150	130	130	110	80	210	190	160	970	1 060	1 040	1 600	1 600	1 490																			
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(7 210)	(7 190)	(7 170)	90	40	20	70	110	140	(7 010)	(6 990)	(6 970)																			
	Dans le corridor du tracé	Population	110	100	80	190	160	140	210	190	160	230	200	170	970	1 060	1 110	1 710	1 710	1 660																			
		Ménages	60	50	40	90	80	70	120	100	90	120	110	90	540	590	620	950	950	920																			
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 740)	(1 720)	(1 700)	50	40	30	80	110	140	(1 540)	(1 520)	(1 500)																			
	Autour de la station Panama	Population	110	90	80	180	160	130	200	170	150	220	190	160	920	1 010	1 050	1 620	1 620	1 570																			
		Ménages	50	50	40	100	90	70	110	100	90	120	100	90	510	560	580	900	900	870																			
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 740)	(1 720)	(1 700)	50	40	30	80	110	140	(1 540)	(1 520)	(1 500)																			
	SS-L04	Totalité du site stratégique	Population	370	320	270	620	540	460	640	550	460	740	650	550	3 210	3 530	3 620	5 980	5 980	5 360																		
			Ménages	210	180	150	340	300	250	350	300	250	410	360	300	1 780	1 960	2 010	3 100	3 100	2 800																		
			Emplois	100	80	60	170	130	90	(620)	(600)	(580)	(720)	(640)	(560)	810	950	990	1 480	1 480	1 360																		
Dans le corridor du tracé		Population	340	290	250	560	490	410	530	460	370	560	500	420	2 850	3 130	3 270	5 040	5 040	4 890																			
		Ménages	190	160	140	310	270	230	350	300	260	370	320	280	1 580	1 740	1 820	2 800	2 800	2 720																			
		Emplois	100	80	60	170	130	90	(30)	(80)	(130)	(130)	(130)	(110)	530	750	860	1 080	1 030	980																			
Autour de la station Panama		Population	340	290	250	560	490	410	530	460	370	560	500	420	2 850	3 130	3 270	5 040	5 040	4 890																			
		Ménages	190	160	140	310	270	230	350	300	260	370	320	280	1 580	1 740	1 820	2 800	2 800	2 720																			
		Emplois	100	80	60	170	130	90	(30)	(80)	(130)	(130)	(130)	(110)	530	750	860	1 080	1 030	980																			
SS-L05		Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																		
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																		
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																		
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
SS-L06	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
SS-L07	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
SS-L08	Totalité du site stratégique	Population	350	310	270	600	520	440	670	580	500	720	620	530	3 050	3 360	3 510	5 400	5 400	5 240																			
		Ménages	200	170	150	330	290	250	370	320	280	400	350	300	1 700	1 870	1 950	3 000	3 000	2 910																			
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
SS-L09	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																			
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																				
Sous-total - zone d'étude Agglomération de Longueuil	Totalité du site stratégique	Population	1 850	1 430																																			

Tableau 7-13 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10 / A- 30 »

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064			
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Autour de la station Ile-des-Sœurs	Population	100	80	70	160	140	120	180	160	130	190	170	140	1280	1100	930	1880	1640	1390		
		Ménages	60	60	50	110	90	80	120	100	90	130	110	90	840	730	620	1260	1050	930		
		Emplois	50	50	40	90	80	70	140	130	120	110	100	90	480	470	460	870	820	780		
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	140	120	100	130	130	110	970	840	720	1450	1260	1070	
			Ménages	50	40	40	80	70	60	90	80	70	100	90	70	650	560	480	970	840	720	
			Emplois	120	110	90	200	180	160	220	200	180	240	220	190	1088	1060	1040	1860	1760	1660	
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
SS-M04	Totalité du site stratégique	Population	220	190	160	370	320	270	410	360	300	440	380	330	2910	2530	2150	4350	3790	3220		
		Ménages	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1540	1660	1440	2900	2520	2150		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(1130)	(1100)	(1070)	-	-	-	-	-	-	-	(1130)	(1100)	(1070)	
	Dans le corridor du tracé	Population	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1940	1690	1440	2900	2520	2150		
		Ménages	100	90	70	160	140	120	180	160	140	200	170	140	1290	1130	960	1940	1680	1430		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(760)	(750)	(730)	-	-	-	-	-	-	-	(760)	(750)	(730)	
Autour de la station Saint-Patrick	Population	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1940	1690	1440	2900	2520	2150			
	Ménages	100	90	70	160	140	120	180	160	140	200	170	140	1290	1130	960	1940	1680	1430			
	Emplois	-	-	-	-	-	-	(750)	(750)	(730)	-	-	-	-	-	-	-	(750)	(750)	(730)		
SS-M05	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	210	180	150	220	190	160	1460	1270	1080	2180	1890	1610		
		Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1450	1260	1070		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	
	Dans le corridor du tracé	Population	110	100	80	180	160	140	210	180	150	220	190	160	1460	1270	1080	2180	1890	1610		
		Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1450	1260	1070		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	
Autour de la station Saint-Patrick	Population	110	100	80	180	160	140	210	180	150	220	190	160	1460	1270	1080	2180	1890	1610			
	Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	970	840	720	1450	1260	1070			
	Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)		
SS-M06	Totalité du site stratégique	Population	600	520	450	1010	870	740	720	570	430	1210	1050	890	7960	6920	5880	11500	9940	8390		
		Ménages	400	350	300	870	580	500	480	380	280	800	700	590	5310	4620	3920	7680	6630	5590		
		Emplois	50	50	40	90	80	70	210	190	180	120	100	70	460	480	490	940	900	860		
	Dans le corridor du tracé	Population	510	450	380	860	750	630	880	750	620	1630	1400	1200	6800	5910	5020	10070	8750	7420		
		Ménages	340	300	250	370	500	420	580	500	420	690	600	510	4530	3940	3350	6720	5830	4950		
		Emplois	30	30	30	60	50	50	270	260	250	70	60	60	310	310	300	740	710	680		
Autour de la station Griffintown	Population	250	250	220	490	430	360	450	390	320	580	510	430	3880	3380	2870	5720	4960	4210			
	Ménages	200	170	140	330	280	240	310	260	210	390	340	290	2590	2250	1910	3610	3310	2800			
	Emplois	20	20	10	30	30	20	140	140	130	40	30	30	160	150	150	380	360	350			
Autour de la station Saint-Patrick	Population	220	190	160	370	320	270	410	360	300	440	380	330	2910	2530	2150	4350	3790	3220			
	Ménages	150	130	110	250	210	180	270	240	200	290	260	220	1940	1690	1440	2900	2520	2150			
	Emplois	20	20	10	30	30	20	130	120	120	40	30	30	160	150	150	360	350	330			
SS-M07	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	140	120	100	130	130	110	970	840	720	1450	1260	1070		
		Ménages	50	40	40	80	70	60	90	80	70	100	90	70	650	560	480	970	840	720		
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110		
	Dans le corridor du tracé	Population	60	50	40	100	90	70	110	100	80	120	100	90	780	680	570	1160	1010	860		
		Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	80	70	60	520	450	380	770	670	570		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Autour de la station Griffintown	Population	60	50	40	100	90	70	110	100	80	120	100	90	780	680	570	1160	1010	860			
	Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	80	70	60	520	450	380	770	670	570			
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
SS-M08	Totalité du site stratégique	Population	400	350	300	870	590	500	760	660	560	810	700	600	5340	4640	3950	7980	6940	5900		
		Ménages	270	230	200	450	390	330	500	440	370	540	470	400	3500	3100	2630	5320	4630	3930		
		Emplois	1000	890	790	1960	1480	1320	2200	2000	1810	2050	1840	1630	8880	8740	8570	16780	15960	15130		
	Dans le corridor du tracé	Population	390	340	290	850	560	480	730	630	540	780	680	580	5150	4470	3800	7590	6690	5690		
		Ménages	260	230	190	430	380	320	490	420	360	520	450	380	3430	2980	2540	5130	4460	3790		
		Emplois	790	700	620	1310	1170	1040	1800	1640	1490	1620	1450	1290	7250	7850	7110	13470	12810	12160		
Autour de la station De la Cathédrale	Population	370	320	270	810	530	450	590	500	410	740	640	540	4850	4220	3590	7250	6310	5360			
	Ménages	250	210	180	410	360	300	460	400	340	490	430	360	3240	2810	2380	4640	4210	3580			
	Emplois	790	700	620	1310	1170	1040	1800	1640													

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Nord / Échangeur A-10/A-30 »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Population	140	120	100	230	200	170	260	230	190	280	240	210	1 190	1 310	1 370	2 110	2 110	2 040
			Ménages	80	70	60	130	110	100	150	130	110	160	140	120	660	730	750	1 170	1 170	1 140
			Emplois	80	60	40	140	100	70	470	430	390	170	130	90	1 390	1 490	1 570	2 260	2 210	2 170
		Dans le corridor du tracé	Population	30	30	20	50	40	40	60	50	40	60	50	40	250	290	290	450	450	440
			Ménages	20	10	10	30	20	20	30	30	20	30	30	20	140	160	160	250	250	240
			Emplois	80	60	40	140	100	70	470	430	390	170	130	90	1 390	1 490	1 570	2 260	2 210	2 170
	Autour de la station Du Quartier	Population	10	10	10	20	20	20	30	20	20	30	30	20	130	140	150	230	230	220	
		Ménages	10	10	10	10	10	10	20	10	10	20	10	10	70	80	80	130	130	120	
		Emplois	40	30	20	70	50	40	390	370	350	90	60	40	230	260	320	820	800	780	
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Population	580	510	430	970	850	720	1 090	950	800	1 170	1 010	860	4 960	5 450	5 690	8 770	8 770	8 510
			Ménages	320	280	240	540	470	400	600	530	450	650	560	480	2 750	3 030	3 160	4 870	4 870	4 730
			Emplois	260	190	130	430	320	220	800	670	560	530	390	270	1 690	2 000	2 260	3 710	3 570	3 440
		Dans le corridor du tracé	Population	310	270	230	510	450	380	570	500	420	620	540	460	2 610	2 880	3 000	4 630	4 630	4 490
			Ménages	170	150	130	290	250	210	320	280	240	340	300	250	1 450	1 600	1 670	2 570	2 570	2 490
			Emplois	260	190	130	430	320	220	800	670	560	530	390	270	1 690	2 000	2 260	3 710	3 570	3 400
	Autour de la station Chevrier	Population	120	100	90	190	170	140	220	190	160	230	200	170	990	1 090	1 130	1 750	1 750	1 690	
		Ménages	60	50	50	110	90	80	120	100	90	130	110	100	550	600	630	970	970	940	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	50	40	20	60	40	30	360	410	440	290	230	220	
Autour de la station Du Quartier	Population	130	110	100	220	190	160	250	210	180	260	230	190	1 120	1 230	1 290	1 980	1 980	1 920		
	Ménages	70	60	50	120	110	90	140	120	100	150	130	110	620	680	710	1 100	1 100	1 070		
	Emplois	170	130	90	280	210	140	630	550	470	350	260	180	780	990	1 160	2 210	2 130	2 040		
SS-L03	Totalité du site stratégique	Population	190	170	140	320	280	240	240	200	150	380	330	280	1 740	1 910	1 870	2 880	2 880	2 680	
		Ménages	110	90	80	180	150	130	130	110	80	210	190	160	970	1 060	1 040	1 600	1 600	1 490	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(7 210)	(7 190)	(7 170)	60	40	20	70	110	140	(7 010)	(6 990)	(6 970)	
	Dans le corridor du tracé	Population	110	100	80	190	160	140	210	180	160	230	200	170	970	1 060	1 110	1 710	1 710	1 660	
		Ménages	60	50	50	110	90	80	120	100	90	130	110	90	540	590	620	950	950	920	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 740)	(1 760)	(1 770)	50	40	30	80	110	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)	
Autour de la station Panama	Population	110	90	80	180	160	130	200	170	150	220	190	160	920	1 010	1 050	1 620	1 620	1 570		
	Ménages	60	50	40	100	90	70	110	100	80	120	100	90	510	560	580	900	900	870		
	Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 740)	(1 760)	(1 770)	50	40	30	80	110	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)		
SS-L04	Totalité du site stratégique	Population	370	320	270	620	540	460	640	550	460	740	650	550	3 210	3 530	3 620	5 580	5 580	5 360	
		Ménages	210	180	150	340	300	250	350	300	250	410	360	300	1 760	1 960	2 010	3 100	3 100	2 960	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(620)	(690)	(720)	240	160	90	610	760	890	490	440	390	
	Dans le corridor du tracé	Population	340	290	250	560	490	410	630	540	460	670	580	500	2 850	3 130	3 270	5 040	5 040	4 890	
		Ménages	190	160	140	310	270	230	350	300	260	370	320	280	1 580	1 740	1 820	2 800	2 800	2 720	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(30)	(80)	(130)	210	160	110	630	750	860	1 080	1 030	980	
Autour de la station Panama	Population	340	290	250	560	490	410	630	540	460	670	580	500	2 850	3 130	3 270	5 040	5 040	4 890		
	Ménages	190	160	140	310	270	230	350	300	260	370	320	280	1 580	1 740	1 820	2 800	2 800	2 720		
	Emplois	100	80	50	170	130	90	(30)	(80)	(130)	210	160	110	630	750	860	1 080	1 030	980		
SS-L05	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L06	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L07	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L08	Totalité du site stratégique	Population	360	310	270	600	520	440	670	580	500	720	620	530	3 050	3 360	3 510	5 400	5 400	5 240	
		Ménages	200	170	150	330	290	250	370	320	280	400	350	300	1 700	1 870	1 950	3 000	3 000	2 910	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L09	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Totalité du site stratégique	Population	1 850	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 900	2 500	2 100	3 290	2 860	2 430	14 150	15 550	16 060	24 730	24 730	23 830	
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 610	1 390	1 170	1 830	1 590	1 350	7 860	8 640	8 920	13 740	13		

Tableau 7-14 Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud »

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus - Injection - TCV / Rive-Sud »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Population	130	120	100	220	190	160	220	190	160	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 250	1 960	1 660
			Ménages	90	80	70	150	130	110	150	130	110	150	130	110	970	840	720	1 500	1 300	1 110
			Emplois	50	50	40	90	80	70	(220)	(220)	(230)	100	80	60	500	510	430	520	490	370
		Dans le corridor du tracé	Population	100	90	80	170	150	130	170	150	130	170	150	130	1 130	980	840	1 750	1 520	1 290
			Ménages	70	60	50	110	100	80	110	100	80	110	100	80	760	660	560	1 170	1 010	860
			Emplois	50	50	40	90	80	70	130	120	110	90	80	70	510	500	490	870	820	780
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
		Dans le corridor du tracé	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Population	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770
			Ménages	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)
		Dans le corridor du tracé	Population	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Ménages	100	90	70	160	140	120	160	140	120	160	140	120	1 080	940	800	1 670	1 450	1 230
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)
SS-M05	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-M06	Totalité du site stratégique	Population	600	520	450	1 010	870	740	600	470	340	1 010	870	740	6 630	5 770	4 900	9 850	8 510	7 170	
		Ménages	400	350	300	670	580	500	400	310	230	670	580	500	4 420	3 850	3 270	6 570	5 670	4 780	
		Emplois	50	50	40	90	80	70	200	180	170	100	80	60	500	510	430	940	900	770	
	Dans le corridor du tracé	Population	260	220	190	430	370	320	330	270	220	430	370	320	2 830	2 460	2 090	4 280	3 700	3 130	
		Ménages	170	150	130	290	250	210	220	180	140	290	250	210	1 890	1 640	1 400	2 850	2 470	2 090	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	10	10	10	10	10	10	20	30	20	50	50	40	
Autour de la station TCV3	Population	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	(30)	-	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	(30)	
	Ménages	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)	-	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)	
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M07	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
	Dans le corridor du tracé	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
Autour de la station TCV3	Population	60	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	650	560	480	1 000	870	740		
	Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	70	60	50	430	380	320	670	580	490		
	Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110		
SS-M08	Totalité du site stratégique	Population	400	350	300	670	590	500	670	590	500	670	590	500	4 450	3 870	3 290	6 880	5 980	5 080	
		Ménages	270	230	200	450	390	330	450	390	330	450	390	330	2 970	2 580	2 190	4 580	3 990	3 390	
		Emplois	1 000	890	790	1 660	1 480	1 320	1 990	1 820	1 650	1 710	1 530	1 360	10 420	10 230	10 010	16 780	15 960	15 130	
	Dans le corridor du tracé	Population	370	320	270	610	530	450	610	530	450	610	530	450	4 050	3 520	2 990	6 250	5 440	4 620	
		Ménages	250	210	180	410	360	300	410	360	300	410	360	300	2 700	2 350	1 990	4 170	3 620	3 080	
		Emplois	900	810	720	1 510	1 350	1 200	1 840	1 680	1 520	1 550	1 390	1 240	9 530	9 350	9 150	15 330	14 580	13 830	
Autour de la station TCV3	Population	40	30	30	60	50	50	60	50	50	60	50	50	400	350	300	630	540	460		
	Ménages	20	20	20	40	40	30	40	40	30	40	40	30	270	230	200	420	360	310		
	Emplois	160	140	120	260	230	210	580	550	520	270	240	210	1 740	1 710	1 680	3 010	2 880	2 750		
Autour de la station TCV1	Population	330	290	240	550	480	410	550	480	410	550	480	410	3 640	3 170	2 690	5 630	4 890	4 160		
	Ménages	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770		
	Emplois	750	670	590	1 240	1 110	990	1 570	1 440	1 310	1 280	1 150	1 020	7 470	7 330	7 160	12 320	11 700	11 080		
SS-M09	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	600	540	480	1 010	900	800	1 140	1 030	930	1 040	930	830	5 860	5 740	5 600	9 640	9 140	8 640	
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Population	1 730	1 590	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310	
		Ménages																			

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064					
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste			
Solution « Bus - Injection - TCV / Rive-Sud »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Population	140	120	100	230	200	170	230	200	170	230	200	170	230	200	170	1 270	1 340	1 140	2 110	2 070	1 760
			Ménages	80	70	60	130	110	100	130	110	100	130	110	100	130	110	100	700	740	630	1 170	1 150	980
			Emplois	80	60	40	140	100	70	140	100	70	140	100	70	140	110	70	1 430	1 520	1 600	2 260	2 210	2 170
	SS-L01	Dans le corridor du tracé	Population	30	30	20	50	40	40	50	40	40	50	40	40	50	40	40	270	290	240	450	440	380
			Ménages	20	10	10	30	20	20	30	20	20	30	20	20	30	20	20	150	160	140	250	250	210
			Emplois	80	60	40	140	100	70	140	100	70	140	100	70	140	110	70	1 430	1 520	1 600	2 260	2 210	2 170
	SS-L01	Autour de la station Terminus Chevrier	Population	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	140	140	120	230	220	190
			Ménages	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	80	80	70	130	120	100
			Emplois	40	30	20	70	50	40	70	50	40	70	50	40	70	50	40	160	200	240	570	550	530
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Population	580	510	430	970	850	720	970	850	720	970	850	720	970	850	720	5 270	5 580	4 740	8 770	8 620	7 330
			Ménages	320	280	240	540	470	400	540	470	400	540	470	400	540	470	400	2 930	3 100	2 630	4 870	4 790	4 070
			Emplois	260	190	130	430	320	220	430	320	220	430	320	220	430	320	220	1 830	2 100	2 340	3 710	3 570	3 440
SS-L02		Dans le corridor du tracé	Population	370	320	270	610	530	450	610	530	450	610	530	450	610	530	450	3 320	3 520	2 990	5 530	5 440	4 620
			Ménages	200	180	150	340	300	250	340	300	250	340	300	250	340	300	250	1 840	1 950	1 660	3 070	3 020	2 570
			Emplois	260	190	130	430	320	220	430	320	220	430	320	220	430	320	220	1 490	1 760	1 990	3 360	3 230	3 100
SS-L02		Autour de la station Terminus Chevrier	Population	120	100	90	190	170	140	190	170	140	190	170	140	190	170	140	1 050	1 110	940	1 750	1 720	1 460
			Ménages	60	60	50	110	90	80	110	90	80	110	90	80	110	90	80	580	620	520	970	950	810
			Emplois	30	20	10	40	30	20	40	30	20	40	30	20	40	30	20	90	120	140	250	230	220
SS-L02		Autour de la station Terminus Quadrant Est	Population	20	20	20	40	30	30	40	30	30	40	30	30	40	30	30	220	230	190	360	350	300
			Ménages	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	120	130	110	200	200	170
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SS-L03	Totalité du site stratégique	Population	190	170	140	320	280	240	320	280	240	320	280	240	320	280	240	1 850	1 830	1 560	2 880	2 720	2 290	
		Ménages	110	90	80	180	150	130	110	90	70	180	150	130	110	90	70	1 030	1 020	870	1 600	1 510	1 270	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(7 220)	(7 190)	(7 170)	50	30	20	90	130	130	90	130	130	(7 010)	(6 990)	(6 990)	
	SS-L03	Dans le corridor du tracé	Population	110	100	80	190	160	140	190	160	140	190	160	140	190	160	140	1 030	1 090	930	1 710	1 680	1 430
			Ménages	60	50	50	110	90	80	110	90	80	110	90	80	110	90	80	570	600	510	950	930	790
			Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 750)	(1 760)	(1 770)	40	30	20	90	120	140	90	120	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)
	SS-L03	Autour de la station Terminus Panama	Population	110	90	80	180	160	130	180	160	130	180	160	130	180	160	130	970	1 030	880	1 620	1 590	1 350
			Ménages	60	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	100	90	70	540	570	490	900	890	750
			Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 750)	(1 760)	(1 770)	40	30	20	90	120	140	90	120	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)
	SS-L04	Totalité du site stratégique	Population	370	320	270	620	540	460	620	540	460	620	540	460	620	540	460	3 410	3 550	3 020	5 580	5 430	4 610
			Ménages	210	180	150	340	300	250	310	270	220	340	300	250	310	270	220	1 890	1 970	1 680	3 100	3 020	2 560
			Emplois	100	90	50	170	130	90	(6 660)	(6 690)	(6 730)	200	130	80	690	820	840	500	460	420	500	460	420
SS-L04		Dans le corridor du tracé	Population	340	290	250	560	490	410	560	490	410	560	490	410	560	490	410	3 030	3 210	2 730	5 040	4 960	4 210
			Ménages	190	160	140	310	270	230	310	270	230	310	270	230	310	270	230	1 660	1 780	1 510	2 800	2 750	2 340
			Emplois	100	80	50	170	130	90	(50)	(100)	(140)	170	130	90	90	90	90	690	790	890	1 080	1 030	980
SS-L04		Autour de la station Terminus Panama	Population	340	290	250	560	490	410	560	490	410	560	490	410	560	490	410	3 030	3 210	2 730	5 040	4 960	4 210
			Ménages	190	160	140	310	270	230	310	270	230	310	270	230	310	270	230	1 680	1 780	1 510	2 800	2 750	2 340
			Emplois	100	80	50	170	130	90	(50)	(100)	(140)	170	130	90	90	90	90	690	790	890	1 080	1 030	980
SS-L05		Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SS-L05	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L06	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L06	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L07	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L07	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L08	Totalité du site stratégique	Population	360	310	270	600	520	440	600	520	440	600	520	440	600	520	440	3 240	3 440	2 920	5 400	5 310	4 510	
		Ménages	200	170	150	330	290	250	330	290	250	330	290	250	330	290	250	1 800	1 910	1 620	3 000	2 950	2 510	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L08	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-																			

Tableau 7-15 Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10 / A- 30 »

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Population	130	120	100	220	190	160	220	190	160	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 250	1 960	1 660
			Ménages	90	80	70	150	130	110	150	130	110	150	130	110	970	840	720	1 500	1 300	1 110
			Emplois	50	50	40	90	80	70	(220)	(220)	(220)	100	80	60	500	510	430	520	490	370
	SS-M01	Dans le corridor du tracé	Population	100	90	80	170	150	130	170	150	130	170	150	130	1 130	980	840	1 750	1 520	1 290
			Ménages	70	60	50	110	100	80	110	100	80	110	100	80	760	660	560	1 170	1 010	860
			Emplois	50	50	40	90	80	70	130	120	110	90	80	70	510	500	490	870	820	780
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
	SS-M02	Dans le corridor du tracé	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M03	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Population	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770
			Ménages	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)
	SS-M04	Dans le corridor du tracé	Population	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Ménages	100	90	70	160	140	120	160	140	120	160	140	120	1 080	940	800	1 670	1 450	1 230
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)
SS-M05	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	
SS-M05	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M06	Totalité du site stratégique	Population	600	520	450	1 010	870	740	600	470	340	1 010	870	740	6 630	5 770	4 990	9 850	8 510	7 170	
		Ménages	400	350	300	670	580	500	400	310	230	670	580	500	4 420	3 850	3 270	6 570	5 670	4 780	
		Emplois	50	50	40	90	80	70	200	180	170	100	80	60	500	510	430	940	900	770	
	SS-M06	Dans le corridor du tracé	Population	260	220	190	430	370	320	330	270	220	430	370	320	2 830	2 460	2 090	4 280	3 700	3 130
			Ménages	170	150	130	290	250	210	220	180	140	290	250	210	1 890	1 640	1 400	2 850	2 470	2 090
			Emplois	-	-	-	-	-	-	10	10	10	10	-	-	20	30	20	50	50	40
SS-M06	Autour de la station TCV3	Population	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	(30)	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	(30)	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-M07	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
	SS-M07	Dans le corridor du tracé	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110
SS-M07	Autour de la station TCV3	Population	80	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	650	560	480	1 000	870	740	
		Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	70	60	50	430	380	320	670	580	490	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
SS-M08	Totalité du site stratégique	Population	400	350	300	670	590	500	670	590	500	670	590	500	4 450	3 870	3 290	6 880	5 980	5 080	
		Ménages	270	230	200	450	390	330	450	390	330	450	390	330	2 970	2 580	2 190	4 580	3 990	3 390	
		Emplois	1 000	890	790	1 660	1 480	1 320	1 990	1 820	1 650	1 710	1 530	1 360	10 420	10 230	10 010	16 780	15 960	15 130	
	SS-M08	Dans le corridor du tracé	Population	370	320	270	610	530	450	610	530	450	610	530	450	4 050	3 520	2 990	6 250	5 440	4 620
			Ménages	250	210	180	410	360	300	410	360	300	410	360	300	2 700	2 350	1 990	4 170	3 620	3 080
			Emplois	900	810	720	1 510	1 350	1 200	1 840	1 680	1 520	1 550	1 390	1 240	9 530	9 350	9 150	15 330	14 580	13 830
SS-M08	Autour de la station TCV3	Population	40	30	30	60	50	50	60	50	50	60	50	50	400	350	300	630	540	460	
		Ménages	20	20	20	40	40	30	40	40	30	40	40	30	270	230	200	420	360	310	
		Emplois	160	140	120	260	230	210	580	550	520	270	240	210	1 740	1 710	1 680	3 010	2 880	2 750	
SS-M08	Autour de la station TCV1	Population	330	290	240	550	480	410	550	480	410	550	480	410	3 640	3 170	2 690	5 630	4 890	4 160	
		Ménages	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770	
		Emplois	750	670	590	1 240	1 110	990	1 570	1 440	1 310	1 280	1 150	1 020	7 470	7 330	7 160	12 320	11 700	11 080	
SS-M09	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	600	540	480	1 010	900	800	1 140	1 030	930	1 040	930	830	5 860	5 740	5 600	9 640	9 140	8 640	
SS-M09	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Population	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510								

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Population	140	120	100	230	200	170	230	200	170	230	200	170	1 270	1 340	1 140	2 110	2 070	1 750
			Ménages	80	70	60	130	110	100	130	110	100	130	110	100	700	740	630	1 170	1 150	980
			Emplois	80	60	40	140	100	70	460	420	380	150	110	70	1 430	1 520	1 600	2 260	2 210	2 170
	Dans le corridor du tracé	Population	30	30	20	50	40	40	50	40	40	50	40	40	270	250	240	450	440	380	
		Ménages	20	10	10	30	20	20	30	20	20	30	20	20	150	160	140	250	250	210	
		Emplois	80	60	40	140	100	70	460	420	380	150	110	70	1 430	1 520	1 600	2 260	2 210	2 170	
	Autour de la station Terminus Chevrier	Population	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	140	140	120	230	220	190	
		Ménages	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	80	80	70	130	120	100	
		Emplois	40	30	20	70	50	40	230	210	190	70	50	40	190	200	240	570	550	530	
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Population	580	510	430	970	850	720	970	850	720	970	850	720	5 270	5 580	4 740	8 770	8 620	7 330
			Ménages	320	280	240	540	470	400	540	470	400	540	470	400	2 930	3 100	2 630	4 870	4 790	4 070
			Emplois	260	190	130	430	320	220	750	640	530	440	330	220	1 830	2 100	2 340	3 710	3 570	3 440
Dans le corridor du tracé		Population	370	320	270	610	530	450	610	530	450	610	530	450	3 320	3 520	2 990	5 530	5 440	4 620	
		Ménages	200	180	150	340	300	250	340	300	250	340	300	250	1 840	1 950	1 660	3 070	3 020	2 570	
		Emplois	260	190	130	430	320	220	750	640	530	440	330	220	1 490	1 750	1 990	3 350	3 230	3 100	
Autour de la station Terminus Chevrier		Population	120	100	90	190	170	140	190	170	140	190	170	140	1 050	1 110	940	1 750	1 720	1 450	
		Ménages	80	50	50	110	90	80	110	90	80	110	90	80	580	620	520	970	950	810	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	40	30	20	40	30	20	80	120	140	250	230	220	
Autour de la station Terminus Quadrant Est	Population	20	20	20	40	30	30	40	30	30	40	30	30	220	230	190	360	350	300		
	Ménages	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	120	130	110	200	200	170		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L03	Totalité du site stratégique	Population	150	170	140	320	280	240	200	160	120	320	280	240	1 850	1 830	1 560	2 880	2 720	2 290	
		Ménages	110	90	80	180	150	130	110	90	70	180	150	130	1 030	1 020	870	1 600	1 510	1 270	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(7 220)	(7 190)	(7 170)	50	30	20	90	130	130	(7 010)	(6 990)	(6 990)	
	Dans le corridor du tracé	Population	110	100	80	190	160	140	190	160	140	190	160	140	1 030	1 090	930	1 740	1 680	1 430	
		Ménages	50	50	50	110	90	80	110	90	80	110	90	80	570	600	510	950	930	790	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 750)	(1 760)	(1 770)	40	30	20	90	120	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)	
	Autour de la station Terminus Panama	Population	110	90	80	180	160	130	180	160	130	180	160	130	970	1 030	880	1 620	1 590	1 350	
		Ménages	60	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	540	570	490	900	890	750	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 750)	(1 760)	(1 770)	40	30	20	90	120	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)	
SS-L04	Totalité du site stratégique	Population	370	320	270	620	540	460	560	490	400	620	540	460	3 410	3 550	3 020	5 580	5 430	4 810	
		Ménages	210	180	150	340	300	250	310	270	220	340	300	250	1 890	1 970	1 680	3 100	3 020	2 580	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(650)	(650)	(730)	200	130	80	680	820	840	500	460	320	
	Dans le corridor du tracé	Population	340	290	250	560	490	410	560	490	410	550	490	410	3 030	3 210	2 730	5 040	4 960	4 210	
		Ménages	190	160	140	310	270	230	310	270	230	310	270	230	1 680	1 780	1 510	2 800	2 750	2 340	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(50)	(100)	(140)	170	130	90	690	790	890	1 080	1 030	880	
	Autour de la station Terminus Panama	Population	340	290	250	560	490	410	560	490	410	550	490	410	3 030	3 210	2 730	5 040	4 960	4 210	
		Ménages	190	160	140	310	270	230	310	270	230	310	270	230	1 680	1 780	1 510	2 800	2 750	2 340	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(50)	(100)	(140)	170	130	90	690	790	890	1 080	1 030	880	
SS-L05	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L06	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L07	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L08	Totalité du site stratégique	Population	360	310	270	600	520	440	600	520	440	600	520	440	3 240	3 440	2 920	5 400	5 310	4 510	
		Ménages	200	170	150	330	290	250	330	290	250	330	290	250	1 800	1 910	1 620	3 000	2 950	2 510	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L09	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Totalité du site stratégique	Population	1 850	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510	
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390	
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 8											

Tableau 7-16 Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10 / A- 30 »

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Population	130	120	100	220	190	160	220	190	160	220	190	160	1 460	1 270	1 080	2 250	1 960	1 660
			Ménages	90	80	70	150	130	110	150	130	110	150	130	110	970	840	720	1 500	1 300	1 110
			Emplois	50	50	40	90	80	70	(220)	(220)	(230)	100	80	60	500	510	430	520	490	370
		Dans le corridor du tracé	Population	100	90	80	170	150	130	170	150	130	170	150	130	1 130	980	840	1 750	1 520	1 290
			Ménages	70	60	50	110	100	80	110	100	80	110	100	80	780	660	560	1 170	1 010	860
			Emplois	50	50	40	90	80	70	130	120	110	90	80	70	510	500	490	870	820	780
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
		Dans le corridor du tracé	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920
			Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620
			Emplois	120	110	90	200	180	160	200	180	160	200	180	160	1 140	1 120	1 090	1 860	1 760	1 660
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Population	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770
			Ménages	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)
		Dans le corridor du tracé	Population	150	130	110	250	210	180	250	210	180	250	210	180	1 620	1 410	1 200	2 500	2 170	1 850
			Ménages	100	90	70	160	140	120	160	140	120	160	140	120	1 080	940	800	1 670	1 450	1 230
			Emplois	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)	-	-	-	-	-	-	(1 130)	(1 100)	(1 070)
SS-M05	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	-	-	-	-	-	-	(890)	(850)	(810)	
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-M06	Totalité du site stratégique	Population	600	520	450	1 010	870	740	600	470	340	1 010	870	740	6 630	5 770	4 900	9 850	8 510	7 170	
		Ménages	400	350	300	670	580	500	400	310	230	670	580	500	4 420	3 850	3 270	6 570	5 670	4 780	
		Emplois	50	50	40	90	80	70	200	180	170	100	80	60	500	510	430	940	900	770	
	Dans le corridor du tracé	Population	260	220	190	430	370	320	330	270	220	430	370	320	2 830	2 460	2 090	4 280	3 700	3 130	
		Ménages	170	150	130	290	250	210	220	180	140	290	250	210	1 890	1 640	1 400	2 850	2 470	2 090	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	10	10	10	10	-	-	20	30	20	50	50	40	
Autour de la station TCV3	Population	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	(30)	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	(30)		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	(20)		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M07	Totalité du site stratégique	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
	Dans le corridor du tracé	Population	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Ménages	50	40	40	80	70	60	80	70	60	80	70	60	540	470	400	830	720	620	
		Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110	
Autour de la station TCV3	Population	60	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	650	560	480	1 000	870	740		
	Ménages	40	30	30	70	60	50	70	60	50	70	60	50	430	380	320	670	580	490		
	Emplois	10	-	-	10	10	10	40	40	40	10	10	10	50	50	50	110	110	110		
SS-M08	Totalité du site stratégique	Population	400	350	300	670	590	500	670	590	500	670	590	500	4 450	3 870	3 290	6 880	5 980	5 080	
		Ménages	270	230	200	450	390	330	450	390	330	450	390	330	2 970	2 580	2 190	4 580	3 990	3 390	
		Emplois	1 000	890	790	1 660	1 480	1 320	1 990	1 820	1 650	1 710	1 530	1 360	10 420	10 230	10 010	16 780	15 960	15 130	
	Dans le corridor du tracé	Population	370	320	270	610	530	450	610	530	450	610	530	450	4 050	3 520	2 990	6 250	5 440	4 620	
		Ménages	250	210	180	410	360	300	410	360	300	410	360	300	2 700	2 350	1 990	4 170	3 620	3 080	
		Emplois	900	810	720	1 510	1 350	1 200	1 840	1 680	1 520	1 550	1 390	1 240	9 530	9 350	9 150	15 330	14 580	13 830	
Autour de la station TCV3	Population	40	30	30	60	50	50	60	50	50	60	50	50	400	350	300	630	540	460		
	Ménages	20	20	20	40	40	30	40	40	30	40	40	30	270	230	200	420	360	310		
	Emplois	160	140	120	260	230	210	580	550	520	270	240	210	1 740	1 710	1 680	3 010	2 880	2 750		
Autour de la station TCV1	Population	330	290	240	550	480	410	550	480	410	550	480	410	3 640	3 170	2 690	5 630	4 890	4 160		
	Ménages	220	190	160	370	320	270	370	320	270	370	320	270	2 430	2 110	1 790	3 750	3 260	2 770		
	Emplois	750	670	590	1 240	1 110	990	1 570	1 440	1 310	1 280	1 150	1 020	7 470	7 330	7 160	12 320	11 700	11 080		
SS-M09	Totalité du site stratégique	Population	110	100	80	180	160	140	180	160	140	180	160	140	1 210	1 060	900	1 880	1 630	1 390	
		Ménages	70	60	50	120	110	90	120	110	90	120	110	90	810	700	600	1 250	1 090	920	
		Emplois	600	540	460	1 010	900	800	1 140	1 030	930	1 040	930	830	5 860	5 740	5 600	9 640	9 140	8 640	
	Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Population	1 730	1 500	1 280	2 880	2 510	2 130	2 480	2 100	1 720	2 880	2 510	2 130	19 010	16 530	14 050	28 980	25 150	21 310	
		Ménages	1 1																		

Retombées en termes de population, de ménages et d'emplois par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Population	140	120	100	230	200	170	230	200	170	230	200	170	1 270	1 340	1 140	2 110	2 070	1 760
			Ménages	80	70	60	130	110	100	130	110	100	130	110	100	700	740	630	1 170	1 150	980
			Emplois	80	60	40	140	100	70	460	420	380	150	110	70	1 430	1 520	1 600	2 260	2 210	2 170
	Dans le corridor du tracé	Population	30	30	20	50	40	40	50	40	40	50	40	40	270	290	240	450	440	380	
		Ménages	20	10	10	30	20	20	30	20	20	30	20	20	150	160	140	250	250	210	
		Emplois	80	60	40	140	100	70	460	420	380	150	110	70	630	710	790	1 450	1 410	1 360	
	Autour de la station Terminus Chevrier	Population	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	140	140	120	230	220	190	
		Ménages	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	80	80	70	130	120	100	
		Emplois	40	30	20	70	50	40	230	210	190	70	50	40	160	200	240	570	550	530	
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Population	580	510	430	970	850	720	970	850	720	970	850	720	5 270	5 580	4 740	8 770	8 620	7 330
			Ménages	320	280	240	540	470	400	540	470	400	540	470	400	2 930	3 100	2 630	4 870	4 790	4 070
			Emplois	260	190	130	430	320	220	750	640	530	440	330	220	1 830	2 100	2 340	3 710	3 570	3 440
	Dans le corridor du tracé	Population	340	300	250	570	500	420	570	500	420	570	500	420	3 100	3 290	2 790	5 170	5 060	4 320	
		Ménages	190	170	140	320	280	240	320	280	240	320	280	240	1 720	1 830	1 550	2 870	2 820	2 400	
		Emplois	260	190	130	430	320	220	750	640	530	440	330	220	1 490	1 760	1 990	3 360	3 230	3 100	
	Autour de la station Terminus Chevrier	Population	120	100	90	190	170	140	190	170	140	190	170	140	1 050	1 110	940	1 750	1 720	1 460	
		Ménages	60	60	50	110	90	80	110	90	80	110	90	80	580	620	520	970	950	810	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	40	30	20	40	30	20	90	120	140	250	230	220	
Autour de la station Terminus Du Quartier	Population	230	200	170	380	330	280	380	330	280	380	330	280	2 050	2 180	1 850	3 420	3 360	2 860		
	Ménages	130	110	90	210	180	160	210	180	160	210	180	160	1 140	1 210	1 030	1 900	1 870	1 590		
	Emplois	230	170	120	390	290	200	700	600	510	400	300	200	1 390	1 640	1 850	3 120	3 000	2 880		
SS-L03	Totalité du site stratégique	Population	190	170	140	320	280	240	200	160	120	320	280	240	1 850	1 830	1 560	2 880	2 720	2 290	
		Ménages	110	90	80	180	150	130	110	90	70	180	150	130	1 030	1 020	870	1 600	1 510	1 270	
		Emplois	30	20	10	40	30	20	(7 220)	(7 190)	(7 170)	50	30	20	90	130	130	(7 010)	(6 990)	(6 990)	
Dans le corridor du tracé	Population	110	90	80	180	160	130	180	160	130	180	160	130	970	1 030	880	1 620	1 590	1 330		
	Ménages	60	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	540	570	490	900	890	750		
	Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 750)	(1 760)	(1 770)	40	30	20	90	120	140	(1 540)	(1 550)	(1 570)		
Autour de la station Terminus Panama	Population	110	90	80	180	160	130	180	160	130	180	160	130	970	1 030	880	1 620	1 590	1 330		
	Ménages	60	50	40	100	90	70	100	90	70	100	90	70	540	570	490	900	890	750		
	Emplois	30	20	10	40	30	20	(1 750)	(1 760)	(1 770)	40	30	20	90	120	140	(1 540)	(1 560)	(1 570)		
SS-L04	Totalité du site stratégique	Population	370	320	270	620	540	460	620	480	400	620	540	460	3 410	3 550	3 020	5 580	5 430	4 610	
		Ménages	210	180	150	340	300	250	310	270	220	340	300	250	1 890	1 970	1 680	3 100	3 020	2 560	
		Emplois	100	80	50	170	130	90	(650)	(690)	(730)	200	130	80	680	820	840	500	460	320	
Dans le corridor du tracé	Population	340	290	250	560	490	410	560	490	410	560	490	410	3 030	3 210	2 730	5 040	4 960	4 210		
	Ménages	190	160	140	310	270	230	310	270	230	310	270	230	1 680	1 780	1 510	2 800	2 750	2 340		
	Emplois	100	80	50	170	130	90	(60)	(100)	(140)	170	130	90	690	790	890	1 080	1 030	980		
Autour de la station Terminus Panama	Population	340	290	250	560	490	410	560	490	410	560	490	410	3 030	3 210	2 730	5 040	4 960	4 210		
	Ménages	190	160	140	310	270	230	310	270	230	310	270	230	1 680	1 780	1 510	2 800	2 750	2 340		
	Emplois	100	80	50	170	130	90	(50)	(100)	(140)	170	130	90	690	790	890	1 080	1 030	980		
SS-L05	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L06	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L07	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L08	Totalité du site stratégique	Population	360	310	270	600	520	440	600	520	440	600	520	440	3 240	3 440	2 920	5 400	5 310	4 510	
		Ménages	200	170	150	330	290	250	330	290	250	330	290	250	1 800	1 910	1 620	3 000	2 950	2 510	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L09	Totalité du site stratégique	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dans le corridor du tracé	Population	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Ménages	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Emplois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Totalité du site stratégique	Population	1 650	1 430	1 220	2 740	2 390	2 030	2 570	2 210	1 860	2 740	2 390	2 030	15 030	15 740	13 380	24 730	24 160	20 510	
		Ménages	910	800	680	1 520	1 330	1 130	1 430	1 230	1 030	1 520	1 330	1 130	8 350	8 750	7 430	13 740	13 420	11 390	
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(6 660)	(6 830)	(6 980)	840	600	390	4 040	4 570	4 900	(540)	(740)	(1 050)	
	Dans le corridor du tracé	Population	820	710	600	1 360	1 180	1 010	1 360	1 180	1 010	1 360	1 180	1 010	7 370	7 810	6 640	12 280	12 070	10 260	
		Ménages	450	390	340	760	660	560	760	660	560	760	660	560	4 100	4 340	3 690	6 820	6 710	5 700	
		Emplois	470	350	240	780	580	400	(600)	(800)	(990)	810	600	410	2 890	3 390	3 810	4 350	4 110	3 870	
	Autour de la station Terminus Panama	Population	440	390	330	740	640	550	740	64											

7.4.2 Synthèse de l'évaluation des revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) de la zone d'étude

Alors que la mise en œuvre du PFDU entraînera des retombées similaires en termes de population, de ménages et d'emplois, avec ou sans l'implantation d'un mode de transport collectif structurant, les estimations des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts sont plus nuancées.

Rappelons que les RFMB sont obtenus en multipliant les taux de taxation moyens retenus (résiduel et non résidentiel – tous deux de 2014) pour chaque zone d'étude à la valeur foncière générée par la construction des unités de logement et des superficies commerciales et de bureau selon le PFDU. Puisque les valeurs foncières générées sont taxées l'année de leur construction, puis toutes les années subséquentes, les RFMB ont un caractère cumulatif.

Pour des constructions similaires, la prise en compte d'une plus-value foncière autour des stations de métro léger, de bus en rabattement et du tram-train génère des RFMB supérieurs à ceux de la solution du bus en injection ou du scénario de référence. Le coefficient d'intensification du développement urbain (20 % à partir de l'horizon 2024) attribué au métro léger accélère également la réalisation du PFDU et accroît les revenus fiscaux bruts des municipalités visées.

Il est à noter que pour certains sites stratégiques, les RFMB estimés dans le corridor du tracé sont supérieurs à ceux estimés dans la totalité du site stratégique. Cette situation est attribuable à la localisation des démolitions projetées pour la réalisation du PFDU, ce qui en diminue le rendement fiscal. Si des démolitions sont envisagées dans un site stratégique, mais qu'elles sont en dehors du corridor du tracé ou du rayon d'une station, leur impact ne sera qu'à l'échelle de la totalité du site stratégique. Les RFMB dans le corridor ou autour des stations ne seront diminués en rien, les rendant alors supérieurs à ceux du site stratégique dans sa totalité.

Le tableau suivant présente la synthèse des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts alors que les tableaux qui le suivent les présentent de manière détaillée.

❖ CE QUE L'ON RETIENT...

- À l'horizon 2064, les RFMB pour l'ensemble de la zone d'étude sont estimés entre 3,8 G\$ et 4,5 G\$ pour le scénario réaliste.
- Ces revenus sont exprimés en dollars de 2014.
- Par rapport au scénario de référence, les solutions de métro léger devraient générer des revenus de taxation supérieurs de l'ordre de 18,6 % (solution « Métro léger – De la Cathédrale/Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 »).
- Les autres modes de transport sont dans l'ordre croissant :
 - ✓ solution « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 » (3,3 %)
 - ✓ solution « Bus – Rabattement – TCV /Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 » (2,9 %).
- La solution « Bus – Injection – TCV /Rive-Sud » générerait des RFMB comparables à la situation actuelle (0 %).
- Dans tous les cas, la zone d'étude de Montréal générerait environ 70 % des RFMB.

Tableau 7-17 Synthèse des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) dans les zones d'étude selon la période, la solution de transport et le scénario

Synthèse des retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, selon la solution de transport et le scénario

Solutions de transport	Sites stratégiques	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
		Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Scénario de référence	Zone d'étude - Montréal	13 702 880	12 429 230	11 155 590	68 514 380	62 146 170	55 777 960	112 878 460	101 166 880	89 458 670	162 421 100	145 134 730	127 876 550	2 573 935 710	2 338 385 230	2 092 202 520	2 931 452 520	2 659 262 240	2 376 471 280
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	6 053 020	5 158 270	4 263 530	30 265 110	25 791 370	21 317 630	50 807 060	42 575 420	34 354 840	73 207 130	61 028 930	48 943 000	1 135 036 000	1 011 912 030	853 762 560	1 295 368 330	1 146 466 030	962 641 560
	Total des zones d'études	19 755 900	17 587 510	15 419 120	98 779 490	87 937 540	77 095 590	163 685 520	143 742 290	123 813 510	235 628 230	206 163 670	176 819 550	3 708 971 700	3 350 297 260	2 945 965 080	4 226 820 840	3 805 728 270	3 339 112 840
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	13 702 880	12 429 230	11 155 590	68 514 380	62 146 170	55 777 960	116 704 690	104 577 490	92 454 340	183 222 330	163 831 770	144 475 040	3 081 441 690	2 814 866 100	2 537 773 690	3 463 585 960	3 157 850 770	2 841 636 620
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	6 053 020	5 158 270	4 263 530	30 265 110	25 791 370	21 317 630	53 455 260	44 936 490	36 431 010	83 847 620	70 211 400	56 685 900	1 301 001 540	1 198 961 570	1 039 917 660	1 474 622 560	1 345 059 120	1 158 615 730
	Total des zones d'études	19 755 900	17 587 510	15 419 120	98 779 490	87 937 540	77 095 590	170 159 960	149 513 980	128 885 350	267 069 950	234 043 180	201 160 940	4 382 443 230	4 013 827 680	3 577 691 350	4 938 208 520	4 502 909 880	4 000 252 350
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	13 702 880	12 429 230	11 155 590	68 514 380	62 146 170	55 777 960	116 704 690	104 577 490	92 454 340	183 222 330	163 831 770	144 475 040	3 081 441 690	2 814 866 100	2 537 773 690	3 463 585 960	3 157 850 770	2 841 636 620
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	6 053 020	5 158 270	4 263 530	30 265 110	25 791 370	21 317 630	53 151 060	44 642 960	36 148 150	83 132 940	69 550 400	56 078 570	1 292 124 320	1 190 300 330	1 031 956 460	1 464 726 450	1 335 443 330	1 149 764 330
	Total des zones d'études	19 755 900	17 587 510	15 419 120	98 779 490	87 937 540	77 095 590	169 855 760	149 220 450	128 602 490	266 355 260	233 382 170	200 553 610	4 373 566 010	4 005 166 430	3 569 730 150	4 928 312 410	4 493 294 100	3 991 400 950
Solution « Bus - Injection TCV / Rive-Sud »	Zone d'étude - Montréal	13 702 880	12 429 230	11 155 590	68 514 380	62 146 170	55 777 960	112 878 460	101 166 880	89 458 670	162 421 100	145 134 730	127 876 550	2 573 935 710	2 338 385 230	2 092 202 520	2 931 452 520	2 659 262 240	2 376 471 280
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	6 053 020	5 158 270	4 263 530	30 265 110	25 791 370	21 317 630	50 807 060	42 575 420	34 354 840	73 207 130	61 028 930	48 943 000	1 135 036 000	1 011 912 030	853 762 560	1 295 368 330	1 146 466 030	962 641 560
	Total des zones d'études	19 755 900	17 587 510	15 419 120	98 779 490	87 937 540	77 095 590	163 685 520	143 742 290	123 813 510	235 628 230	206 163 670	176 819 550	3 708 971 700	3 350 297 260	2 945 965 080	4 226 820 840	3 805 728 270	3 339 112 840
Solution « Bus - Rabattement - TCV / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	13 702 880	12 429 230	11 155 590	68 514 380	62 146 170	55 777 960	113 851 430	102 098 560	90 349 070	165 779 190	148 285 390	130 819 780	2 653 972 480	2 413 515 250	2 162 020 010	3 015 820 350	2 738 474 600	2 450 122 410
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	6 053 020	5 158 270	4 263 530	30 265 110	25 791 370	21 317 630	51 077 780	42 812 090	34 557 470	74 417 870	62 068 840	49 812 070	1 165 671 210	1 039 957 770	877 921 160	1 327 484 990	1 175 788 340	987 871 860
	Total des zones d'études	19 755 900	17 587 510	15 419 120	98 779 490	87 937 540	77 095 590	164 929 210	144 910 640	124 906 530	240 197 060	210 354 230	180 631 850	3 819 643 680	3 453 473 020	3 039 941 170	4 343 305 340	3 914 262 940	3 437 994 270
Solution « Bus - Rabattement - TCV / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	Zone d'étude - Montréal	13 702 880	12 429 230	11 155 590	68 514 380	62 146 170	55 777 960	113 851 430	102 098 560	90 349 070	165 779 190	148 285 390	130 819 780	2 653 972 480	2 413 515 250	2 162 020 010	3 015 820 350	2 738 474 600	2 450 122 410
	Zone d'étude - Agglomération de Longueuil	6 053 020	5 158 270	4 263 530	30 265 110	25 791 370	21 317 630	51 360 630	43 073 820	34 798 080	75 296 730	62 841 410	50 478 350	1 183 827 370	1 057 199 010	893 208 730	1 346 802 870	1 194 063 890	1 004 066 320
	Total des zones d'études	19 755 900	17 587 510	15 419 120	98 779 490	87 937 540	77 095 590	165 212 060	145 172 380	125 147 150	241 075 920	211 126 800	181 298 130	3 837 799 840	3 470 714 260	3 055 228 740	4 362 623 220	3 932 538 490	3 454 188 730

Tableau 7-18 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « scénario de référence »

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Scénario de référence	SS-M01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	524 120	455 750	387 390	2 620 580	2 278 770	1 936 950	4 804 400	4 177 740	3 551 080	6 988 220	6 076 710	5 165 210	100 892 450	87 732 560	74 572 680	115 829 770	100 721 540	85 613 310
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 199 170	1 083 650	969 810	1 738 730	1 464 800	1 204 970	34 431 540	30 240 580	24 579 580	38 549 190	33 903 240	27 803 040
			Dans le corridor du tracé																		
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950
			Commercial Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 062 470	3 836 780	3 611 080	5 957 740	5 626 760	5 295 770	86 995 980	83 208 880	78 895 560	99 670 630	95 179 380	90 161 920
			Dans le corridor du tracé																		
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Dans le corridor du tracé																		
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	873 630	759 590	646 650	4 367 640	3 797 950	3 228 250	8 007 340	6 962 900	5 918 470	11 647 040	10 127 860	8 608 680	168 154 080	146 220 940	124 287 800	193 049 620	167 869 230	142 688 850
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(4 367 940)	(4 367 940)	(4 367 940)	(28 828 420)	(28 828 420)	(28 828 420)	(35 817 120)	(35 817 120)	(35 817 120)
			Dans le corridor du tracé							(2 119 380)	(2 119 380)	(3 532 290)	(3 532 290)	(3 532 290)	(23 313 130)	(23 313 130)	(23 313 130)	(28 964 800)	(28 964 800)	(28 964 800)	
	SS-M05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 003 670	3 481 450	2 959 230	5 823 520	5 063 930	4 304 340	84 077 040	73 110 470	62 143 900	96 524 810	83 934 620	71 344 420
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	(134 270)	(134 270)	(2 959 230)	(223 790)	(223 790)	(223 790)	(1 477 000)	(1 477 000)	(1 477 000)	(1 835 060)	(1 835 060)	(1 835 060)
			Dans le corridor du tracé							(2 056 270)	(2 056 270)	(3 427 110)	(3 427 110)	(3 427 110)	(22 618 940)	(22 618 940)	(22 618 940)	(28 102 320)	(28 102 320)	(28 102 320)	
	SS-M06	Totalité du site stratégique	Résidentiel	2 587 640	2 076 210	1 764 780	11 938 210	10 381 050	8 823 900	18 416 220	15 560 430	12 705 640	26 049 390	21 896 970	17 744 550	421 434 550	361 484 000	301 533 420	480 225 050	411 398 660	342 572 280
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	(3 801 040)	(3 620 650)	(3 620 650)	(6 044 420)	(6 044 420)	(6 044 420)	(3 989 140)	(3 989 140)	(3 989 140)	(4 956 210)	(4 956 210)	(4 956 210)
			Dans le corridor du tracé							(3 916 570)	(4 030 410)	(6 594 960)	(6 868 850)	(7 128 730)	(20 570 640)	(24 761 790)	(30 422 780)	(29 787 090)	(34 433 040)	(40 533 250)	
SS-M07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950	
		Commercial Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	232 700	232 700	232 700	387 830	387 830	387 830	2 559 690	2 559 690	2 559 690	3 180 230	3 180 230	3 180 230	
		Dans le corridor du tracé							180 550	170 520	264 790	250 080	235 370	3 866 490	3 698 170	3 506 470	4 429 810	4 230 150	4 007 200		
SS-M08	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 601 470	1 392 580	1 183 690	8 007 340	6 962 900	5 918 470	14 680 120	12 765 320	10 850 520	21 352 900	18 567 740	15 782 580	308 282 480	268 071 720	227 860 960	353 924 300	307 760 260	261 596 220	
		Commercial Bureaux	3 738 820	3 531 110	3 323 400	16 694 110	17 655 550	16 616 990	2 327 000	2 327 000	2 327 000	3 878 330	3 878 330	3 878 330	69 685 740	69 685 740	69 685 740	75 891 060	75 891 060	75 891 060	
		Dans le corridor du tracé							34 332 370	32 425 010	50 348 560	47 552 360	44 755 160	735 212 690	703 207 500	666 755 170	842 327 550	804 371 530	761 968 370		
SS-M09	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 003 670	3 481 450	2 959 230	5 823 520	5 063 930	4 304 340	84 077 040	73 110 470	62 143 900	96 524 810	83 934 620	71 344 420	
		Commercial Bureaux	2 265 100	2 140 210	2 014 310	11 330 510	10 701 040	10 071 560	884 260	884 260	884 260	1 473 760	1 473 760	1 473 760	9 728 840	9 728 840	9 728 840	12 084 860	12 084 860	12 084 860	
		Dans le corridor du tracé							20 808 860	19 652 810	30 516 890	28 821 510	27 126 120	445 612 740	426 214 380	404 120 610	510 535 100	487 529 940	461 829 370		
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Résidentiel	6 842 630	5 950 120	5 057 600	34 213 170	29 750 580	25 287 990	59 252 640	51 071 230	42 889 820	85 448 270	73 549 040	61 648 810	1 279 020 390	1 107 210 790	935 401 190	1 464 778 100	1 267 531 750	1 070 285 400	
		Commercial Bureaux	6 880 240	6 479 120	6 097 990	34 301 210	32 395 590	30 489 980	1 019 090	1 019 090	1 019 090	1 698 480	1 698 480	1 698 480	55 298 780	55 298 780	55 298 780	58 016 350	58 016 350	58 016 350	
		Dans le corridor du tracé							52 806 740	49 075 560	75 273 340	69 887 210	64 529 260	1 239 616 530	1 175 875 660	1 101 502 550	1 408 658 070	1 333 714 140	1 248 189 530		

Tableau 7-19 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064			
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	524 120	455 750	387 390	2 620 580	2 278 770	1 936 950	4 977 360	4 328 140	3 678 520	7 853 010	6 828 710	5 904 400	124 674 240	108 412 380	92 150 520	140 646 310	122 303 750	101 958 190	
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	2 147 650	1 827 050	1 523 350	41 969 620	38 527 920	33 313 740	46 965 150	42 619 520	36 920 350	
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	407 650	354 480	301 300	2 038 230	1 772 380	1 506 520	3 896 420	3 379 500	2 872 570	6 183 610	5 371 050	4 570 450	99 050 750	86 131 100	73 211 430	111 566 660	97 014 490	82 462 320	
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 881 450	1 778 930	1 672 400	3 031 440	2 853 020	2 694 610	45 802 600	45 115 430	43 399 740	52 895 250	50 869 590	48 815 420	
		Autour de la station Iles-Soeurs	Résidentiel	378 530	329 160	279 780	1 892 840	1 645 780	1 398 910	3 613 690	3 142 340	2 670 990	5 796 250	5 014 130	4 282 010	92 644 890	80 960 770	68 476 660	104 296 000	90 692 180	77 088 350	
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 042 290	1 042 290	1 042 290	1 737 150	1 737 150	1 737 150	11 465 180	11 465 180	11 465 180	14 244 620	14 244 620	14 244 620	
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 269 980	1 076 080	2 727 350	2 371 610	2 052 870	4 713 520	3 629 150	3 094 610	66 802 600	55 703 210	47 347 730	53 798 680	45 223 150	37 739 680	
			Commercial Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 152 360	3 921 690	3 690 990	6 411 950	6 055 730	5 699 510	94 352 790	91 266 770	87 733 680	107 571 540	103 751 150	99 483 680	
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SS-M03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
				Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	873 530	759 590	645 650	4 367 640	3 797 950	3 228 250	8 286 870	7 205 970	6 125 070	13 644 680	11 343 200	9 641 720	206 589 300	179 642 870	152 696 440	233 162 010	202 749 570	172 331 140	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(3 013 880)	(3 013 880)	(3 013 880)	(3 023 130)	(3 023 130)	(3 023 130)	(33 152 680)	(33 152 680)	(33 152 680)	(41 189 690)	(41 189 690)	(41 189 690)
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	562 350	506 390	430 430	2 911 760	2 531 960	2 152 170	5 559 520	4 834 360	4 109 210	8 871 160	7 714 050	6 556 540	142 530 600	123 939 650	105 348 700	160 455 360	139 526 420	118 597 480	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(3 013 880)	(3 013 880)	(3 023 130)	(3 023 130)	(3 023 130)	(33 152 680)	(33 152 680)	(33 152 680)	(41 189 690)	(41 189 690)	(41 189 690)	
		Autour de la station Saint-Patrick	Résidentiel	582 350	506 390	430 430	2 911 760	2 531 960	2 152 170	4 169 640	3 625 770	3 081 910	6 853 370	5 765 540	4 917 710	106 897 950	92 954 740	79 011 530	120 341 540	104 644 820	88 948 100	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(3 013 880)	(3 013 880)	(3 023 130)	(3 023 130)	(3 023 130)	(33 152 680)	(33 152 680)	(33 152 680)	(41 189 690)	(41 189 690)	(41 189 690)	
	SS-M05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 169 640	3 625 770	3 081 910	6 853 370	5 765 540	4 917 710	106 897 950	92 954 740	79 011 530	120 341 540	104 644 820	88 948 100	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(154 410)	(154 410)	(257 360)	(257 360)	(257 360)	(1 698 550)	(1 698 550)	(1 698 550)	(2 110 320)	(2 110 320)	(2 110 320)	
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 169 640	3 625 770	3 081 910	6 853 370	5 765 540	4 917 710	106 897 950	92 954 740	79 011 530	120 341 540	104 644 820	88 948 100	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(154 410)	(154 410)	(257 360)	(257 360)	(257 360)	(1 698 550)	(1 698 550)	(1 698 550)	(2 110 320)	(2 110 320)	(2 110 320)	
		Autour de la station Saint-Patrick	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 169 640	3 625 770	3 081 910	6 853 370	5 765 540	4 917 710	106 897 950	92 954 740	79 011 530	120 341 540	104 644 820	88 948 100	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(154 410)	(154 410)	(257 360)	(257 360)	(257 360)	(1 698 550)	(1 698 550)	(1 698 550)	(2 110 320)	(2 110 320)	(2 110 320)	
SS-M06	Totalité du site stratégique	Résidentiel	2 387 640	2 076 210	1 764 780	11 938 210	10 381 050	8 823 900	19 146 810	16 181 890	13 216 550	30 083 410	25 380 250	20 677 160	536 299 990	461 205 100	386 110 200	589 856 070	515 224 530	430 559 990		
		Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	(3 744 800)	(3 744 800)	(3 744 800)	(3 744 800)	(3 744 800)	(3 744 800)	(33 152 680)	(33 152 680)	(33 152 680)	(41 189 690)	(41 189 690)	(41 189 690)		
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	2 038 230	1 772 380	1 506 520	10 191 160	8 861 880	7 532 590	18 993 360	16 055 350	13 517 300	29 607 510	25 557 630	21 507 760	489 942 900	424 274 580	359 206 250	549 773 180	476 521 810	403 270 440		
		Commercial Bureaux	127 810	120 710	113 610	639 030	603 530	568 030	1 222 800	1 155 000	1 087 600	1 870 430	1 869 970	1 751 500	30 291 600	29 325 030	28 399 830	34 861 810	33 065 230	31 230 030		
	Autour de la station Griffintown	Résidentiel	1 164 700	1 012 780	860 870	5 823 520	5 063 930	4 304 340	10 254 110	8 803 800	7 363 490	16 300 770	13 986 550	11 672 340	275 647 000	238 965 100	201 183 210	309 090 100	267 232 170	226 374 250		
		Commercial Bureaux	63 900	60 350	56 800	319 520	301 760	284 010	611 470	577 500	543 530	985 220	930 480	875 750	15 145 850	14 662 510	14 104 920	17 125 950	16 532 620	15 865 010		
Autour de la station Saint-Patrick	Résidentiel	873 530	759 590	645 650	4 367 640	3 797 950	3 228 250	8 339 280	7 251 550	6 163 810	13 306 740	11 571 080	9 836 420	213 795 900	185 909 480	158 023 060	240 683 080	209 289 640	177 696 190			
	Commercial Bureaux	63 900	60 350	56 800	319 520	301 760	284 010	802 810	802 810	802 810	1 338 020	1 338 020	1 338 020	8 830 950	8 830 950	8 830 950	10 971 780	10 971 780	10 971 780			
SS-M07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 269 980	1 076 080	2 727 350	2 371 610	2 052 870	4 713 520	3 629 150	3 094 610	66 802 600	55 703 210	47 347 730	53 798 680	45 223 150	37 739 680		
		Commercial Bureaux	16 693	18 670	17 480	98 310	92 850	87 390	164 500	174 300	164 040	294 980	295 140	253 310	4 093 400	4 056 300	3 899 270	4 780 960	4 811 160	4 421 500		
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	232 940	202 560	172 170	1 164 700	1 012 790	860 870	2 223 810	1 933 750	1 643 680	3 548 460	3 086 620	2 622 780	57 012 240	49 575 860	42 139 480	64 162 160	55 810 570	47 438 980		
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Autour de la station Griffintown	Résidentiel	232 940	202 560	172 170	1 164 700	1 012 790	860 870	2 223 810	1 933 750	1 643 680	3 548 460	3 086 620	2 622 780	57 012 240	49 575 860	42 139 480	64 162 160	55 810 570	47 438 980		
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M08	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 601 470	1 392 580	1 183 690	8 007 340	6 962 900	5 918 470	15 262 470	13 271 710	11 280 960	24 264 660	21 059 700	17 934 750	388 355 850	337 700 740	287 045 630	437 491 780	380 427 630	323 363 490		
		Commercial Bureaux	3 738 620	3 531 110	3 323 400	18 694 110	17 655 550	16 616 990	35 613 480	31 672 430	27 613 330	59 913 330	53 751 480	46 589 630	867 406 390	839 591 880	807 552 020	962 384 130	948 181 970	909 754 450		
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	1 543 230	1 341 940	1 140 650	7 716 160	6 709 710	5 703 250	14 711 000	12 761 300	10 817 780	23 429 350	20 373 870	17 317 390	375 544 110	326 560 190	277 576 080	422 560 450	367 763 000	312 615 550		
		Commercial Bureaux	2 949 370	2 795 520	2 621 660	14 746 870	13 927 600	13 108 320	26 276 040	24 908 130	23 895 540	45 471 560	42 384 370	40 419 170	699 039 070	676 731 390	650 996 140	790 428 690	753 043 810	732 231 360		
	Autour de la station De la Cathédrale	Résidentiel	1 455 680	1 265 980	1 076 080	7 279 400	6 329 910	5 380 420	13 868 800	12 085 910	10 273 020	22 177 900	19 285 130	16 392 360	356 526 500	309 849 130	263 371 760	401 138 470	348 016 060	296 493 650		
		Commercial Bureaux	2 949 370	2 795 520	2 621 660	14 746 870	13 927 600	13 108 320	26 276 040	24 908 130	23 895 540	45 471 560	42 384 370	40 419 170								

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Est (échangeur A-10/A-30) »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	411 360	357 710	304 050	2 056 810	1 788 530	1 520 250	3 858 290	3 364 280	2 859 640	5 975 310	5 195 520	4 416 530	86 256 330	78 971 700	68 499 150	98 607 740	89 678 140	77 559 630
			Commercial	220 210	172 520	126 840	1 101 030	979 290	852 620	2 107 010	1 850 760	1 594 510	3 298 820	2 858 820	2 458 820	37 736 430	33 684 380	28 684 380	44 500 680	41 029 460	34 549 030
			Bureaux	67 500	78 430	64 970	438 450	382 170	324 640	838 130	725 580	620 220	1 338 960	1 164 330	989 580	19 594 070	19 522 350	15 900 950	22 659 570	20 674 960	17 500 670
	Dans le corridor du tracé	Commercial	220 210	172 520	126 840	1 101 030	979 290	852 620	2 107 010	1 850 760	1 594 510	3 298 820	2 858 820	2 458 820	37 736 430	33 684 380	28 684 380	44 500 680	41 029 460	34 549 030	
		Bureaux	43 650	38 220	32 480	219 750	191 080	162 420	525 510	453 260	389 490	889 490	762 170	645 840	9 997 000	8 961 170	7 560 480	11 349 740	10 337 480	8 960 330	
		Commercial	110 100	86 280	62 420	550 520	431 310	372 110	959 050	829 050	709 050	1 548 420	1 348 420	1 148 420	10 219 600	9 183 600	7 782 900	12 897 080	12 897 080	12 897 080	
	Autour de la station Chevrier	Commercial	43 650	38 220	32 480	219 750	191 080	162 420	525 510	453 260	389 490	889 490	762 170	645 840	9 997 000	8 961 170	7 560 480	11 349 740	10 337 480	8 960 330	
		Bureaux	110 100	86 280	62 420	550 520	431 310	372 110	959 050	829 050	709 050	1 548 420	1 348 420	1 148 420	10 219 600	9 183 600	7 782 900	12 897 080	12 897 080	12 897 080	
		Commercial	43 650	38 220	32 480	219 750	191 080	162 420	525 510	453 260	389 490	889 490	762 170	645 840	9 997 000	8 961 170	7 560 480	11 349 740	10 337 480	8 960 330	
	Autour de la station Du Quartier	Commercial	110 100	86 280	62 420	550 520	431 310	372 110	959 050	829 050	709 050	1 548 420	1 348 420	1 148 420	10 219 600	9 183 600	7 782 900	12 897 080	12 897 080	12 897 080	
		Bureaux	43 650	38 220	32 480	219 750	191 080	162 420	525 510	453 260	389 490	889 490	762 170	645 840	9 997 000	8 961 170	7 560 480	11 349 740	10 337 480	8 960 330	
		Commercial	110 100	86 280	62 420	550 520	431 310	372 110	959 050	829 050	709 050	1 548 420	1 348 420	1 148 420	10 219 600	9 183 600	7 782 900	12 897 080	12 897 080	12 897 080	
SS-L02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 712 250	1 488 920	1 265 590	9 561 270	7 444 580	6 327 900	18 200 780	14 087 620	11 974 480	25 355 540	22 048 300	18 741 050	371 291 700	339 977 140	294 967 270	423 121 530	395 048 550	333 266 270	
		Commercial	871 630	528 200	380 770	3 358 150	2 631 000	1 903 850	6 426 380	5 034 820	3 643 240	8 032 680	6 810 470	5 698 330	115 302 200	108 837 370	93 578 360	138 010 960	125 139 850	105 374 550	
		Bureaux	903 660	785 730	667 870	4 571 960	3 526 660	2 339 360	8 606 290	7 501 120	6 375 960	13 764 720	11 969 230	10 173 920	205 538 960	186 953 750	163 461 770	233 350 960	212 538 550	194 018 880	
	Dans le corridor du tracé	Commercial	341 040	296 560	252 080	1 706 220	1 482 800	1 260 380	4 249 340	3 534 820	3 034 240	6 343 240	5 410 470	4 598 330	115 302 200	108 837 370	93 578 360	138 010 960	125 139 850	105 374 550	
		Bureaux	68 090	51 780	37 450	330 310	258 790	187 260	632 100	495 230	368 350	1 018 290	797 750	577 210	11 321 530	10 705 310	9 204 430	13 368 290	12 308 840	10 364 710	
		Commercial	281 270	244 590	207 900	1 406 370	1 222 930	1 039 490	3 617 240	2 939 590	2 666 890	4 284 740	3 725 960	3 168 960	63 960 620	58 631 520	50 863 040	72 638 430	66 159 870	57 282 140	
	Autour de la station Du Quartier	Commercial	357 840	280 350	202 870	1 789 180	1 401 750	1 014 350	3 423 900	2 682 450	1 941 070	5 515 730	4 321 150	3 126 570	61 324 960	57 987 120	49 857 320	72 411 590	66 672 810	56 142 180	
		Bureaux	281 270	244 590	207 900	1 406 370	1 222 930	1 039 490	3 617 240	2 939 590	2 666 890	4 284 740	3 725 960	3 168 960	63 960 620	58 631 520	50 863 040	72 638 430	66 159 870	57 282 140	
		Commercial	247 730	194 090	140 450	1 238 660	970 240	702 240	2 370 390	1 857 110	1 343 820	3 815 540	2 951 570	2 164 550	45 144 960	40 144 960	34 516 610	50 131 100	46 158 140	38 867 660	
	SS-L03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	582 550	489 170	415 900	2 812 740	2 445 660	2 078 980	4 739 280	4 044 570	3 349 860	7 389 850	6 280 590	5 192 120	117 815 140	106 610 010	90 808 210	133 359 570	119 879 950	101 844 960
			Commercial	334 010	290 450	246 880	1 670 950	1 452 230	1 234 350	3 185 540	2 770 040	2 354 530	5 072 300	4 410 790	3 748 050	80 102 020	75 581 760	69 256 620	95 643 680	89 188 030	81 989 920
			Bureaux	66 090	51 780	37 450	330 310	258 790	187 260	632 100	495 230	368 350	1 018 290	797 750	577 210	11 321 530	10 705 310	9 204 430	13 368 290	12 308 840	10 364 710
Dans le corridor du tracé	Commercial	341 040	296 560	252 080	1 706 220	1 482 800	1 260 380	4 249 340	3 534 820	3 034 240	6 343 240	5 410 470	4 598 330	115 302 200	108 837 370	93 578 360	138 010 960	125 139 850	105 374 550		
	Bureaux	68 090	51 780	37 450	330 310	258 790	187 260	632 100	495 230	368 350	1 018 290	797 750	577 210	11 321 530	10 705 310	9 204 430	13 368 290	12 308 840	10 364 710		
	Commercial	281 270	244 590	207 900	1 406 370	1 222 930	1 039 490	3 617 240	2 939 590	2 666 890	4 284 740	3 725 960	3 168 960	63 960 620	58 631 520	50 863 040	72 638 430	66 159 870	57 282 140		
Autour de la station Du Quartier	Commercial	357 840	280 350	202 870	1 789 180	1 401 750	1 014 350	3 423 900	2 682 450	1 941 070	5 515 730	4 321 150	3 126 570	61 324 960	57 987 120	49 857 320	72 411 590	66 672 810	56 142 180		
	Bureaux	281 270	244 590	207 900	1 406 370	1 222 930	1 039 490	3 617 240	2 939 590	2 666 890	4 284 740	3 725 960	3 168 960	63 960 620	58 631 520	50 863 040	72 638 430	66 159 870	57 282 140		
	Commercial	247 730	194 090	140 450	1 238 660	970 240	702 240	2 370 390	1 857 110	1 343 820	3 815 540	2 951 570	2 164 550	45 144 960	40 144 960	34 516 610	50 131 100	46 158 140	38 867 660		
SS-L04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 089 940	947 770	805 600	5 449 980	4 738 550	4 028 020	10 075 220	8 716 450	7 363 760	15 886 660	13 633 410	11 588 130	243 092 150	222 058 990	191 788 590	275 691 030	250 291 510	215 676 210	
		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 831 510	3 021 570	2 151 870	5 811 510	4 349 290	3 128 940	43 469 280	40 010 710	31 238 970	51 171 590	45 711 090	35 036 640	
		Bureaux	984 460	856 050	727 640	4 222 260	3 683 220	3 282 260	9 388 300	8 172 430	6 946 570	14 666 540	12 640 510	11 044 430	223 832 870	202 110 320	178 080 640	254 238 460	231 559 560	200 487 500	
Dans le corridor du tracé	Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 831 510	3 021 570	2 151 870	5 811 510	4 349 290	3 128 940	43 469 280	40 010 710	31 238 970	51 171 590	45 711 090	35 036 640		
	Bureaux	984 460	856 050	727 640	4 222 260	3 683 220	3 282 260	9 388 300	8 172 430	6 946 570	14 666 540	12 640 510	11 044 430	223 832 870	202 110 320	178 080 640	254 238 460	231 559 560	200 487 500		
	Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 831 510	3 021 570	2 151 870	5 811 510	4 349 290	3 128 940	43 469 280	40 010 710	31 238 970	51 171 590	45 711 090	35 036 640		
Autour de la station Panama	Commercial	341 040	296 560	252 080	1 706 220	1 482 800	1 260 380	4 249 340	3 534 820	3 034 240	6 343 240	5 410 470	4 598 330	115 302 200	108 837 370	93 578 360	138 010 960	125 139 850	105 374 550		
	Bureaux	68 090	51 780	37 450	330 310	258 790	187 260	632 100	495 230	368 350	1 018 290	797 750	577 210	11 321 530	10 705 310	9 204 430	13 368 290	12 308 840	10 364 710		
	Commercial	281 270	244 590	207 900	1 406 370	1 222 930	1 039 490	3 617 240	2 939 590	2 666 890	4 284 740	3 725 960	3 168 960	63 960 620	58 631 520	50 863 040	72 638 430	66 159 870	57 282 140		
SS-L05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 089 940	947 770	805 600	5 449 980	4 738 550	4 028 020	10 075 220	8 716 450	7 363 760	15 886 660	13 633 410	11 588 130	243 092 150	222 058 990	191 788 590	275 691 030	250 291 510	215 676 210	
		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 831 510	3 021 570	2 151 870	5 811 510	4 349 290	3 128							

Tableau 7-20 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « métro léger – De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 »

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Métro léger - De la Cathédrale / Quadrant Nord échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	524 120	455 750	387 390	2 620 580	2 278 770	1 936 950	4 977 350	4 328 140	3 678 920	7 853 010	6 828 710	5 804 400	124 674 240	108 412 380	92 150 520	140 649 310	122 303 750	103 568 190
			Commercial	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350
			Bureaux	407 650	354 480	301 300	2 038 230	1 772 380	1 506 520	3 888 420	3 379 500	2 872 570	6 183 610	5 377 050	4 570 490	98 050 760	86 131 100	73 211 430	111 966 660	97 014 490	82 462 320
	SS-M02	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350
			Commercial	378 530	329 160	279 780	1 892 640	1 645 780	1 398 910	3 613 890	3 142 340	2 670 950	5 786 250	5 014 130	4 282 010	92 644 890	80 950 770	68 476 660	104 296 000	90 692 180	77 088 350
			Bureaux	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350
	SS-M03	Autour de la station Iles-Soeurs	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 727 350	2 371 610	2 015 870	4 173 520	3 629 150	3 084 780	64 602 800	55 703 210	47 347 730	72 708 620	63 223 150	53 739 680
			Commercial	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 088 140	1 966 250	4 152 360	3 921 680	3 690 960	6 411 950	6 055 730	5 699 510	94 352 790	91 266 770	87 733 680	107 571 540	103 751 150	99 483 680
			Bureaux	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	873 530	759 590	645 650	4 367 640	3 797 960	3 228 250	8 266 870	7 205 970	6 125 070	13 044 680	11 343 200	9 641 720	206 589 900	179 642 870	152 696 440	233 162 010	202 749 570	172 337 140
			Commercial	582 350	506 330	430 430	2 911 760	2 531 960	2 152 170	5 559 520	4 834 360	4 109 210	8 871 160	7 714 050	6 556 940	142 530 600	123 939 550	105 348 700	160 455 360	139 526 420	118 597 460
			Bureaux	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350
SS-M05	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 189 640	3 625 770	3 081 910	6 653 370	5 785 540	4 917 710	106 897 950	92 954 740	79 011 530	120 341 540	104 644 820	88 948 100	
		Commercial	322 830	281 160	241 160	1 265 410	1 097 810	926 970	2 364 710	2 041 160	1 740 750	3 653 370	3 161 880	2 691 380	56 957 950	48 914 740	40 868 280	64 602 800	55 703 210	47 347 730	
		Bureaux	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350	
SS-M06	Autour de la station Saint-Patrick	Résidentiel	2 387 640	2 076 210	1 764 780	11 938 210	10 381 050	8 823 900	23 558 320	20 484 360	17 511 210	38 044 680	33 141 180	28 411 720	598 259 900	516 205 100	438 111 500	798 566 600	684 224 500	582 502 960	
		Commercial	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350	
		Bureaux	2 038 230	1 772 380	1 506 520	10 151 160	8 861 880	7 532 900	18 593 360	16 095 360	13 577 300	28 607 510	25 557 630	21 507 710	489 342 600	424 274 560	359 206 260	546 773 180	476 521 810	403 270 440	
SS-M07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	127 810	120 710	113 610	639 030	603 530	568 030	1 222 950	1 155 000	1 087 060	1 970 430	1 860 970	1 751 500	30 291 690	29 325 030	28 209 830	34 251 910	33 065 230	31 720 030	
		Commercial	1 164 700	1 012 750	860 870	5 823 520	5 055 930	4 304 340	10 254 110	8 803 800	7 353 450	16 300 770	13 866 560	11 672 340	275 547 000	238 365 100	201 183 210	309 090 100	267 232 170	225 374 250	
		Bureaux	63 900	60 350	56 800	319 520	301 760	284 010	611 470	577 500	543 530	985 220	930 480	875 750	15 145 850	14 662 510	14 104 920	17 125 950	16 532 620	15 865 010	
SS-M08	Autour de la station Griffintown	Résidentiel	873 530	759 590	645 650	4 367 640	3 797 960	3 228 250	8 266 870	7 205 970	6 125 070	13 044 680	11 343 200	9 641 720	206 589 900	179 642 870	152 696 440	233 162 010	202 749 570	172 337 140	
		Commercial	582 350	506 330	430 430	2 911 760	2 531 960	2 152 170	5 559 520	4 834 360	4 109 210	8 871 160	7 714 050	6 556 940	142 530 600	123 939 550	105 348 700	160 455 360	139 526 420	118 597 460	
		Bureaux	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350	
SS-M09	Autour de la station De la Cathédrale	Résidentiel	2 949 370	2 785 520	2 621 660	14 748 870	13 927 600	13 108 320	28 221 820	26 653 940	25 066 050	45 471 560	42 945 370	40 419 170	699 039 070	676 731 390	650 996 140	790 428 650	763 043 810	732 231 360	
		Commercial	2 949 370	2 785 520	2 621 660	14 748 870	13 927 600	13 108 320	28 221 820	26 653 940	25 066 050	45 471 560	42 945 370	40 419 170	699 039 070	676 731 390	650 996 140	790 428 650	763 043 810	732 231 360	
		Bureaux	1 465 880	1 265 980	1 076 080	7 279 400	6 329 910	5 380 420	13 888 800	12 085 910	10 273 020	22 177 600	19 285 130	16 382 360	356 326 600	309 849 130	263 371 760	401 138 470	348 816 060	296 493 650	
SS-M10	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 189 640	3 625 770	3 081 910	6 653 370	5 785 540	4 917 710	106 897 950	92 954 740	79 011 530	120 341 540	104 644 820	88 948 100	
		Commercial	2 266 100	2 140 210	2 014 310	11 330 510	10 701 040	10 071 560	21 269 340	20 087 710	18 906 060	32 843 430	31 018 800	29 194 180	483 295 970	467 486 690	449 391 400	551 005 340	531 436 440	509 577 510	
		Bureaux	196 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Résidentiel	6 842 630	5 950 120	5 057 600	34 213 170	29 750 580	25 287 960	61 430 790	52 950 960	44 470 330	96 716 100	83 321 760	69 927 410	1 592 788 050	1 379 890 360	1 166 992 680	1 791 990 740	1 551 863 370	1 311 736 010	
		Commercial	6 860 240	6 478 120	6 097 960	34 301 210	32 385 590	30 489 960	54 093 970	50 466 990	46 804 080	84 539 660	78 543 450	72 581 070	1 424 972 230	1 371 294 330	1 307 099 600	1 604 767 310	1 539 159 480	1 463 072 700	
		Bureaux	5 241 170	4 557 540	3 873 910	26 205 830	22 787 680	19 369 530	49 149 770	42 626 120	36 102 460	78 294 060	67 893 760	57 493 470	1 270 378 530	1 103 436 020	936 493 490	1 429 269 380	1 241 301 120	1 053 332 850	
	SS-M01	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	1 455 880	1 265 980	1 076 080	7 279 400	6 329 910	5 380 420	13 888 800	12 085 910	10 273 020	22 177 600	19 285 130	16 382 360	356 326 600	309 849 130	263 371 760	401 138 470	348 816 060	296 493 650
			Commercial	2 949 370	2 785 520	2 621 660	14 748 870	13 927 600	13 108 320	28 221 820	26 653 940	25 066 050	45 471 560	42 945 370	40 419 170	699 039 070	676 731 390	650 996 140	790 428 650	763 043 810	732 231 360
			Bureaux	1 96 520	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 278 130	1 155 340	1 034 580	1 381 290	1 263 020	1 152 350	41 569 620	38 522 920	33 313 740	46 905 150	42 619 520	36 520 350
	SS-M02	Autour de la station De la Cathédrale	Résidentiel	1 397 640	1 215 340	1 033 040	6 988 220	6 078 710	5 165 210	12 471 920	10 737 550	9 184 240	18 849 240	17 072 180	14 232 120	332 569 240	287 949 940	243 323 640	373 272 240	323 042 480	272 813 240
			Commercial	63 900	60 350	56 800	319 520	301 760	284 010	611 470	577 500	543 530	985 220	930 480	875 750	15 145 850	14 662 510	14 104 920	17 125 950	16 532 620	15 865 010
			Bureaux	1 892 640	1 645 780	1 398 910	9 463 220	8 228 880	6 994 550	18 068 430	15 711 680	13 554 930	28 831 270	25 070 670	21 310 070	463 224 450	402 803 870	342 383 290	521 480 010	455	

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
				SS-L01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	411 360	357 710	304 050	2 056 810	1 788 530	1 520 250	3 888 920	3 364 280	2 859 640	5 975 310	5 195 920	4 416 530	86 256 300	78 971 700	68 499 150
Commercial	220 210	172 520	124 840	1 101 030		862 620	624 210	1 979 290	1 579 290	1 194 510	3 298 820	2 659 170	1 924 040	37 735 430	35 684 380	30 681 430	44 500 980	41 029 400	34 549 030		
Bureaux	87 900	76 430	64 970	439 490		392 170	324 840	839 130	729 580	620 230	1 338 980	1 164 330	869 680	19 994 010	18 322 350	15 900 950	22 699 510	20 674 960	17 900 670		
Dans le corridor du tracé	Commercial	220 210	172 520	124 840		1 101 030	862 620	624 210	1 979 290	1 579 290	1 194 510	3 298 820	2 659 170	1 924 040	37 735 430	35 684 380	30 681 430	44 500 980	41 029 400	34 549 030	
Autour de la station Du Quartier	Résidentiel	43 550	38 220	32 480		219 750	191 080	162 420	419 570	364 840	310 110	669 480	582 170	494 840	9 967 000	9 161 170	7 950 480	11 349 750	10 337 480	8 950 330	
Bureaux	110 100	96 280	82 420	550 520		431 310	312 110	1 083 510	825 280	597 250	1 697 150	1 320 990	962 020	19 669 210	17 842 190	15 340 710	22 290 460	20 514 730	17 274 520		
SS-L02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 712 250	1 485 520	1 265 580	8 581 270	7 444 590	6 327 900	16 188 120	14 080 100	11 951 050	25 197 130	21 910 720	18 624 110	367 531 500	336 294 040	291 741 350	418 978 650	381 198 360	329 510 030	
Commercial		671 630	526 200	380 770	3 358 150	2 631 000	1 903 850	6 386 200	5 011 160	3 626 130	10 200 070	7 960 980	5 781 880	112 596 210	106 274 750	91 248 620	133 221 250	122 434 100	102 941 260		
Bureaux		903 690	785 730	667 870	4 517 960	3 928 660	3 338 360	8 594 650	7 473 610	6 362 670	13 606 500	11 831 740	10 056 600	201 983 700	184 670 660	160 245 600	229 206 410	208 690 400	180 262 630		
Dans le corridor du tracé		Commercial	671 630	526 200	380 770	3 358 150	2 631 000	1 903 850	6 386 200	5 011 160	3 626 130	10 200 070	7 960 980	5 781 880	112 596 210	106 274 750	91 248 620	133 221 250	122 434 100	102 941 260	
Autour de la station Du Chevrier		Résidentiel	341 040	296 590	252 080	1 705 220	1 482 800	1 260 380	3 256 640	2 831 190	2 406 490	5 195 240	4 517 600	3 839 960	77 576 740	71 090 720	61 695 690	88 074 090	80 218 850	69 454 600	
Bureaux		365 680	317 790	271 450	1 833 310	1 581 530	1 329 300	4 092 190	3 510 610	2 729 010	5 891 510	5 123 060	4 354 600	87 973 630	80 618 340	69 964 190	98 877 840	90 969 830	78 762 950		
SS-L03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	562 550	489 170	415 800	2 812 740	2 446 860	2 078 980	4 739 280	4 044 570	3 349 850	7 369 850	6 280 950	5 192 120	117 915 140	106 619 010	90 808 210	133 369 570	119 679 960	101 944 960	
Commercial		66 060	51 760	37 450	330 310	258 790	187 260	633 100	495 230	358 350	1 018 290	797 750	577 210	11 321 530	10 705 310	9 204 430	13 389 250	12 368 840	10 364 710		
Bureaux		334 010	290 450	246 880	1 670 060	1 462 230	1 234 390	3 185 540	2 770 040	2 354 530	5 072 300	4 410 700	3 749 090	75 581 760	69 256 620	60 102 020	85 843 680	78 180 030	67 686 920		
Dans le corridor du tracé		Commercial	66 060	51 760	37 450	330 310	258 790	187 260	633 100	495 230	358 350	1 018 290	797 750	577 210	11 321 530	10 705 310	9 204 430	13 389 250	12 368 840	10 364 710	
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	1 089 940	947 770	806 600	5 449 690	4 738 850	4 028 020	10 079 220	8 718 490	7 363 760	15 966 580	13 833 410	11 680 310	243 062 150	222 058 990	191 798 690	275 691 560	250 297 510	215 676 210	
Bureaux		264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	2 285 310	1 713 270	1 151 870	3 831 510	2 744 940	1 746 940	24 938 380	24 938 380	24 938 380	26 329 360	26 329 360	26 329 360		
SS-L04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	984 480	856 050	727 640	4 922 290	4 280 250	3 638 220	9 398 300	8 172 430	6 946 570	14 996 580	13 040 510	11 084 430	223 932 870	205 210 320	178 090 640	254 234 450	231 559 560	200 487 500	
Commercial		264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	2 285 310	1 713 270	1 151 870	3 831 510	2 744 940	1 746 940	24 938 380	24 938 380	24 938 380	26 329 360	26 329 360	26 329 360		
Bureaux		984 480	856 050	727 640	4 922 290	4 280 250	3 638 220	9 398 300	8 172 430	6 946 570	14 996 580	13 040 510	11 084 430	223 932 870	205 210 320	178 090 640	254 234 450	231 559 560	200 487 500		
Dans le corridor du tracé		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	2 285 310	1 713 270	1 151 870	3 831 510	2 744 940	1 746 940	24 938 380	24 938 380	24 938 380	26 329 360	26 329 360	26 329 360	
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	1 089 940	947 770	806 600	5 449 690	4 738 850	4 028 020	10 079 220	8 718 490	7 363 760	15 966 580	13 833 410	11 680 310	243 062 150	222 058 990	191 798 690	275 691 560	250 297 510	215 676 210	
Bureaux		264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	2 285 310	1 713 270	1 151 870	3 831 510	2 744 940	1 746 940	24 938 380	24 938 380	24 938 380	26 329 360	26 329 360	26 329 360		
SS-L05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Commercial		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Dans le corridor du tracé		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-L06	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Commercial		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Dans le corridor du tracé		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
SS-L07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Commercial		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Dans le corridor du tracé		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
SS-L08	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 054 780	917 200	779 620	5 273 890	4 585 990	3 898 050	9 879 740	8 591 080	7 302 420	15 118 470	13 146 480	11 174 520	216 199 980	197 789 630	171 515 870	247 526 850	225 010 360	194 670 510	
Commercial		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Dans le corridor du tracé		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
SS-L09	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Commercial		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Dans le corridor du tracé		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Autour de la station Du Panama		Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bureaux		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Sous-total - zone d'étude	Totalité du site stratégique	Résidentiel	4 830 880	4 200 790	3 570 650	24 154 390	21 003 810	17 853 240	44 730 280	38 778 520	32 826 750	89 847 640	80 387 530	51 087 420	1 030 830 630	941 713 370	814 363 260	1 174 202 320	1 066 063 990	919 701 320	
Commercial		1 222 140	957 510	692 880	6 110 720	4 787 560	3 484 390	10 694 980	8 138 440	5 955 590	4 275 630	12 973 200	8 781 480	197 356 450	184 658 630	153 685 160	232 860 120	211 515 830	172 199 500		
Bureaux		2 309 980	2 006 660	1 707 360	11 548 810	10 043 310	8 536 810	22 017 620	19 145 760	16 273 890	13 014 970	30 447 280	25 880 190	152 092 300	147 459 940	124 404 460	191 944 050	176 826 840	147 301 820		
Dans le corridor du tracé																					

Tableau 7-21 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « bus – injection – TCV / Rive-Sud »

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus - Injection - TCV / Rive-Sud »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	524 120	455 750	387 390	2 620 580	2 278 770	1 936 950	4 804 400	4 177 740	3 551 080	6 988 220	6 076 710	5 165 210	100 892 450	87 732 560	74 572 680	115 829 770	100 721 540	85 613 310
			Commercial	-	-	-	-	-	-	692 820	692 820	692 820	1 154 710	1 154 710	1 154 710	7 621 060	7 621 060	7 621 060	9 468 590	9 468 590	9 468 590
			Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 199 170	1 083 650	969 810	1 738 730	1 464 800	1 204 970	34 431 540	30 240 580	24 579 590	38 549 190	33 903 240	27 803 040
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	407 650	354 480	301 300	2 038 230	1 772 380	1 506 520	3 736 760	3 249 350	2 761 950	5 435 280	4 726 330	4 017 380	78 471 900	68 236 440	58 000 970	90 089 820	78 338 960	66 588 130
			Commercial	-	-	-	-	-	-	906 340	906 340	906 340	1 510 560	1 510 560	1 510 560	9 969 730	9 969 730	9 969 730	12 386 630	12 386 630	12 386 630
			Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 805 540	1 705 230	1 604 930	2 647 890	2 500 780	2 353 680	38 664 880	36 581 730	35 054 690	44 298 060	42 301 950	40 071 960
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 960	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 062 470	3 836 780	3 611 080	5 957 740	5 626 760	5 295 770	86 995 980	83 208 880	78 895 560	99 670 630	95 179 380	90 161 920
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	873 530	759 590	645 650	4 367 640	3 797 950	3 228 250	8 007 340	6 962 900	5 918 470	11 647 040	10 127 860	8 608 680	168 154 080	146 220 940	124 287 800	193 049 620	167 869 230	142 688 850
	SS-M05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	582 350	506 390	430 430	2 911 760	2 531 960	2 152 170	5 338 220	4 641 930	3 945 640	7 764 690	6 751 900	5 739 120	112 102 720	97 480 630	82 858 530	128 699 740	111 912 620	95 125 900
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M06	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 003 670	3 481 450	2 969 230	5 823 520	5 063 930	4 304 340	84 077 040	73 110 470	62 143 900	96 524 810	83 934 620	71 344 420
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SS-M07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	2 387 640	2 076 210	1 764 780	11 938 210	10 381 050	8 823 900	18 415 220	15 560 430	12 705 640	26 049 390	21 896 970	17 744 550	421 434 590	361 484 000	301 533 420	480 225 050	411 398 660	342 572 280	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	3 801 040	3 915 570	4 030 410	6 594 960	6 868 890	7 128 730	20 570 840	24 761 790	30 422 780	29 787 090	34 433 040	40 533 250	
SS-M08	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 019 120	886 190	753 260	5 085 590	4 430 940	3 766 300	8 478 190	7 259 680	6 041 180	12 148 710	10 376 330	8 603 960	186 679 040	161 080 380	135 501 710	213 420 630	184 043 520	154 666 400	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	9 830	9 290	8 740	49 160	46 430	43 690	2 344 610	2 350 390	2 356 080	3 920 680	3 934 380	3 947 370	24 728 700	24 938 250	25 221 300	30 935 010	31 167 310	31 472 320	
SS-M09	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Totalité du site stratégique	Résidentiel	6 842 630	5 950 120	5 057 600	34 213 170	29 750 580	25 287 990	59 252 640	51 071 230	42 889 820	85 449 270	73 549 040	61 648 810	1 279 020 390	1 107 210 790	935 401 190	1 464 778 100	1 267 531 750	1 070 285 400	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	8 880 240	6 479 120	6 097 990	34 301 210	32 395 590	30 489 960	52 806 740	49 076 580	45 549 760	75 273 340	69 887 210	64 529 260	1 239 616 530	1 175 875 660	1 101 502 550	1 408 658 070	1 333 714 140	1 248 169 530	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	4 047 340	3 519 430	2 991 520	20 236 720	17 597 150	14 957 580	38 236 960	31 397 740	26 558 530	52 525 100	45 486 240	38 447 370	789 613 180	687 989 630	566 368 080	882 659 310	765 990 190	649 321 070	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	4 060 300	3 834 730	3 609 160	20 301 520	19 173 660	18 045 790	32 730 160	30 658 040	28 586 010	47 093 480	44 049 430	41 006 080	748 454 760	713 572 160	673 798 280	852 640 160	811 288 020	765 045 320	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Autour de la station TCV3	Résidentiel	378 530	329 160	279 780	1 892 640	1 645 780	1 398 910	3 222 820	2 770 230	2 317 640	4 633 340	3 977 030	3 318 720	70 149 470	60 845 110	51 140 750	80 278 790	69 367 290	58 455 790	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	609 540	575 670	541 810	3 047 690	2 878 370	2 709 050	2 494 840	2 494 840	2 494 840	4 158 060	4 158 060	4 158 060	44 275 150	44 275 150	44 275 150	50 928 060	50 928 060	50 928 060	
Sous-total - zone d'étude - Montréal	Autour de la station TCV1	Résidentiel	1 310 290	1 139 380	968 480	6 531 460	5 698 920	4 842 380	12 011 010	10 444 350	8 877 700	17 470 550	15 191 790	12 913 020	252 231 120	219 331 410	186 431 700	289 574 430	251 803 850	214 033 270	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	2 801 900	2 646 240	2 490 580	14 009 520	13 231 220	12 452 910	25 728 960	24 299 580	22 870 190	37 732 380	35 636 140	33 539 890	550 974 540	526 989 560	499 671 900	631 247 310	602 802 750	571 025 470	

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus - Injection - TCV / Rive-Sud »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Residentiel	411 360	357 710	304 050	2 056 810	1 788 530	1 520 250	3 770 830	3 278 980	2 787 130	5 484 840	4 769 430	4 054 010	77 783 030	69 858 580	58 529 750	89 556 870	79 053 220	67 195 240
			Commercial Bureaux	220 210	172 520	124 840	1 101 030	862 620	624 210	1 615 750	1 615 750	1 615 750	2 892 910	2 892 910	2 892 910	52 016 300	52 016 300	52 016 300	56 324 960	56 324 960	56 324 960
		Dans le corridor du tracé	Residentiel	87 900	76 430	64 970	439 450	382 170	324 840	805 730	700 640	595 540	1 171 970	1 019 110	866 240	16 620 300	14 713 370	12 506 370	19 125 400	16 891 710	14 577 960
			Commercial Bureaux	220 210	172 520	124 840	1 101 030	862 620	624 210	1 615 750	1 615 750	1 615 750	2 892 910	2 892 910	2 892 910	34 469 280	34 469 280	34 469 280	38 777 940	38 777 940	38 777 940
		Autour de la station Terminus Chevrier	Residentiel	43 950	38 220	32 480	219 750	191 080	162 420	402 470	350 320	297 770	585 950	509 550	433 120	8 310 150	7 356 690	6 253 180	9 562 700	8 445 860	7 178 980
			Commercial Bureaux	110 100	86 260	62 420	550 520	431 310	312 110	807 870	807 870	807 870	1 346 460	1 346 460	1 346 460	8 886 610	8 886 610	8 886 610	11 040 940	11 040 940	11 040 940
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Residentiel	1 712 250	1 488 920	1 265 580	8 561 270	7 444 580	6 327 900	15 696 660	13 648 400	11 601 140	22 830 060	19 822 220	16 874 390	323 763 540	286 616 470	243 624 000	372 562 780	329 050 600	279 693 010
			Commercial Bureaux	671 630	526 200	380 770	3 368 150	2 631 000	1 903 850	8 167 160	4 831 730	3 496 300	9 043 070	7 084 910	5 126 160	50 519 040	50 519 040	50 519 040	54 827 700	54 827 700	54 827 700
		Dans le corridor du tracé	Residentiel	1 079 390	938 600	797 810	5 396 940	4 692 990	3 989 040	9 894 390	8 603 820	7 313 250	14 391 840	12 514 650	10 637 450	204 097 340	180 580 200	153 578 170	234 859 910	207 430 250	176 315 710
			Commercial Bureaux	671 630	526 200	380 770	3 368 150	2 631 000	1 903 850	8 167 160	4 831 730	3 496 300	9 043 070	7 084 910	5 126 160	42 366 440	42 366 440	42 366 440	46 695 100	46 695 100	46 695 100
		Autour de la station Terminus Chevrier	Residentiel	341 040	296 560	252 080	1 705 220	1 482 800	1 260 380	3 128 240	2 718 470	2 310 700	4 547 260	3 954 140	3 361 020	64 486 730	57 087 890	48 524 700	74 296 560	65 539 850	55 708 870
			Commercial Bureaux	66 060	51 760	37 450	330 310	258 790	187 260	606 610	475 250	343 900	889 480	696 850	504 210	10 073 150	9 235 130	7 486 530	11 965 610	10 717 770	8 559 360
Autour de la station Terminus Quadrant Est	Residentiel	70 320	61 150	51 970	351 590	305 730	259 870	644 590	560 510	476 430	937 580	815 290	692 990	13 296 240	11 770 700	10 005 090	15 300 320	13 513 370	11 486 370		
	Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-L03	Totalité du site stratégique	Residentiel	562 550	489 170	415 800	2 812 740	2 445 660	2 078 980	4 569 820	3 897 200	3 224 590	6 522 520	5 544 170	4 565 830	100 845 480	87 709 990	73 585 160	115 313 100	100 066 400	83 870 350	
		Commercial Bureaux	66 060	51 760	37 450	330 310	258 790	187 260	606 610	475 250	343 900	889 480	696 850	504 210	10 073 150	9 235 130	7 486 530	11 965 610	10 717 770	8 559 360	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel	334 010	290 450	246 880	1 670 060	1 452 230	1 234 390	3 061 780	2 662 420	2 263 060	4 453 500	3 872 610	3 291 720	63 157 160	56 910 810	47 524 190	72 676 520	64 188 510	54 560 240	
		Commercial Bureaux	66 060	51 760	37 450	330 310	258 790	187 260	606 610	475 250	343 900	889 480	696 850	504 210	10 073 150	9 235 130	7 486 530	11 965 610	10 717 770	8 559 360	
	Autour de la station Terminus Panama	Residentiel	316 430	275 160	233 890	1 582 170	1 375 800	1 169 430	2 900 640	2 522 290	2 143 950	4 219 110	3 688 790	3 118 470	59 833 100	52 988 140	45 022 920	68 851 440	60 810 170	51 688 650	
		Commercial Bureaux	66 060	51 760	37 450	330 310	258 790	187 260	606 610	475 250	343 900	889 480	696 850	504 210	10 073 150	9 235 130	7 486 530	11 965 610	10 717 770	8 559 360	
SS-L04	Totalité du site stratégique	Residentiel	1 089 940	947 770	805 600	5 449 660	4 738 650	4 028 020	9 678 030	8 374 850	7 071 660	14 910 730	12 115 150	10 219 660	203 139 850	179 022 260	151 635 360	233 368 020	205 178 920	173 760 330	
		Commercial Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 811 910	3 811 910	3 811 910	636 520	636 520	636 520	20 897 090	20 897 090	20 897 090	21 915 530	21 915 530	21 915 530	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel	984 460	856 050	727 640	4 922 290	4 280 250	3 638 220	9 024 200	7 847 130	6 670 060	13 126 110	11 414 010	9 701 910	186 147 410	164 789 760	140 071 250	214 204 470	189 187 200	160 809 120	
		Commercial Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 811 910	3 811 910	3 811 910	636 520	636 520	636 520	20 897 090	20 897 090	20 897 090	21 915 530	21 915 530	21 915 530	
	Autour de la station Terminus Panama	Residentiel	984 460	856 050	727 640	4 922 290	4 280 250	3 638 220	9 024 200	7 847 130	6 670 060	13 126 110	11 414 010	9 701 910	186 147 410	164 789 760	140 071 250	214 204 470	189 187 200	160 809 120	
		Commercial Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	3 811 910	3 811 910	3 811 910	636 520	636 520	636 520	20 897 090	20 897 090	20 897 090	21 915 530	21 915 530	21 915 530	
SS-L05	Totalité du site stratégique	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	SS-L06	Totalité du site stratégique	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SS-L07	Totalité du site stratégique	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	SS-L08	Totalité du site stratégique	Residentiel	1 054 780	917 200	779 620	5 273 880	4 585 990	3 898 050	9 668 790	8 407 640	7 146 490	14 063 690	12 229 300	10 394 900	199 443 660	176 560 450	150 076 390	229 504 790	202 700 570	172 295 490
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SS-L09	Totalité du site stratégique	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Totalité du site stratégique	Residentiel	4 830 880	4 200 760	3 570 650	24 154 390	21 003 810	17 853 240	43 383 020	37 607 070	31 831 020	62 911 830	54 510 310	46 108 780	904 975 350	798 747 750	677 450 720	1 040 255 570	916 069 710	776 814 420
			Commercial Bureaux	1 222 140	957 510	692 880	8 110 720	4 787 560	3 464 390	10 248 340	7 792 750	5 348 220	15 002 650	11 225 970	7 541 560	177 444 160	160 547 800	123 695 350	210 028 020	185 311 580	140 742 410
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Dans le corridor du tracé	Residentiel	2 485 760	2 161 530	1 837 300	12 428 790	10 807 640	9 188 490	22 786 110	19 814 010	16 841 910	33 143 430	28 820 370	24 497 320	470 022 220	416 094 130	353 680 010	540 866 300	477 697 680	406 043 030	
		Commercial Bureaux	1 222 140	957 510	692 880	8 110 720	4 787 560	3 464 390	10 248 340	7 792 750	5 348 220	15 002 650	11 225 970	7 541 560	177 444 160	160 547 800	123 695 350	210 028 020	185 311 580	140 742 410	
	Autour de la station Terminus Panama	Residentiel	1 300 890	1 131 210	961 530	6 504 460	5 658 050	4 807 840	11 924 840	10 369 420	8 814 010	17 345 220	15 082 800	12 820 380	245 800 510	217 757 890	185 084 210	283 055 910	249 997 370	212 487 770	
		Commercial Bureaux	330 310	258 790	187 260	1 651 550	1 293 930	936 320	3 711 310	2 736 260	1 719 490	4 447 410	3 484 240	2 521 060	12 611 610	11 611 610	9 611 610	11 621 440	11 621 440	11 621 440	
	Autour de la station Terminus Chevrier	Residentiel	384 860	334 780	284 560	1 924 970	1 673 880	1 422 800	3 529 110	3 068											

Tableau 7-22 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « Bus - rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A- 10/A- 30 »

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064			
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	
Solution « Bus - Rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A-10/A-30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	524 120	455 750	387 390	2 620 580	2 278 770	1 936 950	4 804 400	4 177 740	3 551 080	6 988 220	6 076 710	5 165 210	100 892 450	87 732 560	74 572 680	115 829 770	100 721 540	85 613 310	
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 199 170	1 083 650	969 810	1 738 730	1 464 800	1 204 970	7 621 060	7 621 060	7 621 060	9 468 590	9 468 590	9 468 590	
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	407 650	354 480	301 300	2 038 230	1 772 380	1 506 520	3 736 760	3 249 350	2 761 950	5 435 280	4 726 330	4 017 380	78 471 900	68 236 440	58 000 970	90 089 820	78 338 980	66 588 130	
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 805 540	1 705 230	1 604 330	2 647 890	2 500 780	2 353 680	9 969 730	9 969 730	9 969 730	12 386 630	12 386 630	12 386 630	
		SS-M02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950
				Commercial Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 062 470	3 836 780	3 611 080	5 957 740	5 626 760	5 295 770	86 995 980	83 208 880	78 895 560	99 670 630	95 179 380	90 161 920
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950	
			Commercial Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 062 470	3 836 780	3 611 080	5 957 740	5 626 760	5 295 770	86 995 980	83 208 880	78 895 560	99 670 630	95 179 380	90 161 920	
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	873 530	759 590	645 650	4 367 640	3 797 950	3 228 250	8 007 340	6 962 900	5 918 470	11 647 040	10 127 860	8 608 680	168 154 080	146 220 940	124 287 800	193 049 620	167 869 230	142 688 850	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	582 350	506 390	430 430	2 911 760	2 531 960	2 152 170	5 338 220	4 641 930	3 945 640	7 764 690	6 759 120	5 739 120	112 102 720	97 480 630	82 858 530	128 699 740	111 912 820	95 125 900	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Autour de la station TCV3	Résidentiel	9 830	9 290	8 740	49 160	46 430	43 690	234 610	217 730	205 800	428 880	452 880	452 880	2 989 030	2 989 030	2 989 030	3 713 640	3 713 640	3 713 640	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 003 670	3 481 450	2 969 230	5 823 520	5 063 930	4 304 340	84 077 040	73 110 470	62 143 900	96 524 810	83 934 620	71 344 420	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Autour de la station TCV3	Résidentiel	2 387 640	2 076 210	1 764 780	11 938 210	10 381 050	8 823 900	18 390 510	15 535 720	12 680 930	26 008 220	21 855 800	17 703 370	421 162 860	361 212 270	301 261 690	479 887 440	411 061 060	342 234 670	
			Commercial Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	3 801 040	3 916 570	4 030 410	6 594 960	6 868 890	7 128 730	4 060 480	4 060 480	4 060 480	5 044 840	5 044 840	5 044 840	
	Autour de la station TCV1	Résidentiel	1 019 120	886 190	753 260	5 095 580	4 430 940	3 766 300	8 453 490	7 234 980	6 016 470	12 107 530	10 335 160	8 562 760	186 407 310	160 818 650	135 229 960	213 083 030	183 705 910	154 328 800		
		Commercial Bureaux	9 830	9 290	8 740	49 160	46 430	43 690	234 610	217 730	205 800	428 880	452 880	452 880	2 989 030	2 989 030	2 989 030	3 713 640	3 713 640	3 713 640		
SS-M06	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950		
		Commercial Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	182 550	172 410	162 270	274 880	259 610	244 340	4 144 990	3 965 850	3 760 990	4 720 400	4 509 300	4 272 460		
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950		
		Commercial Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	182 550	172 410	162 270	274 880	259 610	244 340	4 144 990	3 965 850	3 760 990	4 720 400	4 509 300	4 272 460		
	Autour de la station TCV3	Résidentiel	232 940	202 560	172 170	1 164 700	1 012 790	860 670	2 158 580	1 877 030	1 595 480	3 222 350	2 802 040	2 381 730	48 044 020	41 777 410	35 510 800	54 822 600	47 671 620	40 521 050		
		Commercial Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	182 550	172 410	162 270	274 880	259 610	244 340	4 144 990	3 965 850	3 760 990	4 720 400	4 509 300	4 272 460		
SS-M07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 601 470	1 392 580	1 183 690	8 007 340	6 962 900	5 918 470	14 825 710	12 891 920	10 958 130	22 080 840	19 200 730	16 320 620	328 300 820	286 478 970	242 657 130	374 816 170	325 927 700	277 038 040		
		Commercial Bureaux	3 738 820	3 531 110	3 323 400	18 694 110	17 655 550	16 616 990	34 676 970	32 750 470	30 823 980	52 090 680	49 196 750	46 302 820	783 254 830	749 382 570	710 659 740	892 455 410	852 516 450	807 726 920		
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	1 455 880	1 265 980	1 076 080	7 279 400	6 329 910	5 380 420	13 481 150	11 731 430	9 971 720	17 512 750	14 885 840	12 610 820	300 275 140	261 108 820	221 942 490	342 641 230	297 948 900	253 256 560		
		Commercial Bureaux	3 391 780	3 203 350	3 014 910	16 958 900	16 016 730	15 074 570	31 490 190	29 740 740	27 991 260	47 417 160	44 782 870	42 148 590	715 011 310	684 109 820	648 770 550	814 263 340	777 853 510	736 999 910		
	Autour de la station TCV3	Résidentiel	145 590	126 600	107 610	727 940	632 990	538 040	1 349 110	1 173 140	997 170	2 013 970	1 751 280	1 488 580	30 027 510	26 110 880	22 194 250	34 264 120	29 794 880	25 325 660		
		Commercial Bureaux	588 870	557 100	524 330	2 949 370	2 785 520	2 621 660	5 476 560	5 172 300	4 868 050	8 246 460	7 788 330	7 330 190	124 349 790	118 975 620	112 829 660	141 612 060	135 278 870	128 173 900		
Autour de la station TCV1	Résidentiel	1 310 290	1 139 380	968 480	6 551 460	5 696 920	4 842 380	12 142 030	10 558 290	8 974 550	16 125 740	13 397 260	11 329 250	270 247 630	234 997 940	199 748 250	308 377 110	268 154 010	227 930 910			
	Commercial Bureaux	2 801 900	2 646 240	2 490 580	14 009 520	13 231 220	12 452 910	26 013 640	24 568 430	23 123 230	39 170 700	36 994 550	34 816 400	590 661 520	565 134 200	535 940 890	672 657 280	642 574 640	608 826 010			
SS-M09	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 003 670	3 481 450	2 969 230	5 823 520	5 063 930	4 304 340	84 077 040	73 110 470	62 143 900	96 524 810	83 934 620	71 344 420		
		Commercial Bureaux	2 266 100	2 140 210	2 014 310	11 330 510	10 701 040	10 071 560	20 808 860	19 652 810	18 496 770	30 516 890	28 821 510	27 126 120	445 612 740	426 214 380	404 120 610	510 535 100	487 529 940	461 829 370		
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Commercial Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Autour de la station TCV1	Résidentiel	1 310 290	1 139 380	968 480	6 551 460	5 696 920	4 842 380	12 142 030	10 558 290	8 974 550	16 125 740	13 397 260	11 329 250	270 247 630	234 997 940	199 748 250	308 377 110	268 154 010	227 930 910		
		Commercial Bureaux	2 801 900	2 646 240	2 490 580	14 009 520	13 231 220	12 452														

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus – Rabattement – TCV / Quadrant Est échangeur A-19A-30 »	SS-L01	Totalité du site stratégique	Residentiel	411 380	357 710	304 050	2 056 810	1 788 530	1 520 250	3 775 220	3 282 800	2 750 380	5 506 810	4 788 530	4 070 250	78 372 320	65 384 050	58 976 450	90 122 530	75 601 630	67 661 350
			Commercial	220 210	172 520	124 840	1 101 030	862 620	624 210	2 033 200	1 592 940	1 152 670	3 021 430	2 367 080	1 712 730	34 650 440	31 848 510	25 859 530	41 026 320	36 643 670	29 473 960
			Bureaux	87 900	76 430	64 970	439 450	382 170	324 840	810 130	704 460	588 750	1 183 950	1 038 220	862 480	17 009 600	15 238 850	12 953 020	19 741 960	17 440 120	14 824 100
	Dans le corridor du tracé	Residentiel	220 210	172 520	124 840	1 101 030	862 620	624 210	2 033 200	1 592 940	1 152 670	3 021 430	2 367 080	1 712 730	34 650 440	31 848 510	25 859 530	41 026 320	36 643 670	29 473 960	
		Commercial	43 950	38 220	32 480	219 750	191 080	162 420	407 260	354 140	301 020	607 960	528 660	448 360	8 959 450	7 882 160	6 659 840	10 178 360	8 944 260	7 645 120	
		Bureaux	110 100	96 260	82 420	560 520	431 310	312 110	888 660	888 660	888 660	1 481 100	1 481 100	1 481 100	9 775 270	9 775 270	9 775 270	12 145 040	12 145 040	12 145 040	
	Autour de la station Terminus Chevrier	Residentiel	110 100	96 260	82 420	560 520	431 310	312 110	888 660	888 660	888 660	1 481 100	1 481 100	1 481 100	9 775 270	9 775 270	9 775 270	12 145 040	12 145 040	12 145 040	
		Commercial	110 100	96 260	82 420	560 520	431 310	312 110	888 660	888 660	888 660	1 481 100	1 481 100	1 481 100	9 775 270	9 775 270	9 775 270	12 145 040	12 145 040	12 145 040	
		Bureaux	110 100	96 260	82 420	560 520	431 310	312 110	888 660	888 660	888 660	1 481 100	1 481 100	1 481 100	9 775 270	9 775 270	9 775 270	12 145 040	12 145 040	12 145 040	
	SS-L02	Totalité du site stratégique	Residentiel	1 712 250	1 488 920	1 265 580	8 561 270	7 444 580	6 327 900	15 736 800	13 684 170	11 631 550	23 035 740	20 031 060	17 026 410	329 279 340	291 534 040	247 804 700	376 326 410	334 183 690	284 056 140
			Commercial	671 630	526 200	380 770	3 358 150	2 631 000	1 903 850	6 173 870	4 836 960	3 500 110	9 076 960	7 111 170	5 145 370	103 054 290	94 529 330	76 655 700	122 334 900	109 634 690	87 585 800
			Bureaux	1 079 390	938 600	797 810	5 396 940	4 692 980	3 989 040	9 562 930	8 847 210	7 343 650	14 958 780	12 920 000	10 789 470	206 015 150	185 504 710	157 758 870	243 657 530	212 633 950	180 678 840
Dans le corridor du tracé	Residentiel	671 630	526 200	380 770	3 358 150	2 631 000	1 903 850	6 173 870	4 836 960	3 500 110	9 076 960	7 111 170	5 145 370	103 054 290	94 529 330	76 655 700	122 334 900	109 634 690	87 585 800		
	Commercial	341 040	296 560	252 080	1 705 220	1 482 800	1 260 380	3 180 350	2 748 130	2 335 910	4 717 780	4 022 420	3 487 050	69 028 720	61 165 560	51 990 750	78 984 110	69 795 490	58 236 170		
	Bureaux	66 090	51 760	37 450	330 310	258 750	187 260	613 320	480 510	347 700	923 380	723 400	523 420	10 717 120	9 873 980	8 029 190	12 650 190	11 388 430	9 125 030		
Autour de la station Terminus Quadrant Est	Residentiel	70 320	61 150	51 970	351 690	305 730	259 870	651 620	566 620	481 630	972 740	845 860	718 960	14 239 120	12 611 460	10 719 740	16 265 380	14 390 820	12 232 200		
	Commercial	70 320	61 150	51 970	351 690	305 730	259 870	651 620	566 620	481 630	972 740	845 860	718 960	14 239 120	12 611 460	10 719 740	16 265 380	14 390 820	12 232 200		
	Bureaux	70 320	61 150	51 970	351 690	305 730	259 870	651 620	566 620	481 630	972 740	845 860	718 960	14 239 120	12 611 460	10 719 740	16 265 380	14 390 820	12 232 200		
SS-L03	Totalité du site stratégique	Residentiel	562 550	489 170	415 800	2 812 740	2 445 860	2 078 980	4 601 480	3 924 720	3 247 960	6 580 730	5 681 750	4 882 770	105 088 410	91 493 430	76 801 080	119 745 960	104 034 930	87 226 610	
		Commercial	56 060	51 760	37 450	330 310	258 750	187 260	613 320	480 510	347 700	923 380	723 400	523 420	10 717 120	9 873 980	8 029 190	12 650 190	11 388 430	9 125 030	
		Bureaux	334 010	290 450	246 860	1 670 960	1 452 230	1 234 300	3 093 430	2 689 940	2 286 450	4 611 720	4 010 150	3 408 660	67 400 990	59 694 250	50 740 110	77 109 310	68 137 050	57 916 490	
Dans le corridor du tracé	Residentiel	66 060	51 760	37 450	330 310	258 750	187 260	613 320	480 510	347 700	923 380	723 400	523 420	10 717 120	9 873 980	8 029 190	12 650 190	11 388 430	9 125 030		
	Commercial	316 430	275 180	233 890	1 582 170	1 375 800	1 166 430	2 932 280	2 549 810	2 167 340	4 377 320	3 806 370	3 235 410	64 076 030	56 751 070	48 238 640	73 284 230	64 758 710	55 044 900		
	Bureaux	66 060	51 760	37 450	330 310	258 750	187 260	613 320	480 510	347 700	923 380	723 400	523 420	10 717 120	9 873 980	8 029 190	12 650 190	11 388 430	9 125 030		
Autour de la station Terminus Panama	Residentiel	1 089 940	947 770	805 600	5 449 680	4 738 850	4 028 020	9 776 480	8 460 450	7 144 430	14 502 960	12 543 220	10 583 470	216 339 870	190 772 960	161 640 480	247 158 920	217 465 250	184 202 010		
	Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100		
	Bureaux	984 460	856 050	727 540	4 922 290	4 280 250	3 639 220	2 209 070	1 554 460	1 111 580	3 417 800	2 847 540	2 551 090	41 552 130	37 105 110	26 123 310	48 801 460	42 449 220	29 684 850		
SS-L04	Totalité du site stratégique	Residentiel	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
Autour de la station Terminus Panama	Residentiel	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100		
	Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100		
	Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100		
SS-L05	Totalité du site stratégique	Residentiel	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
SS-L06	Totalité du site stratégique	Residentiel	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
SS-L07	Totalité du site stratégique	Residentiel	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Commercial	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591 280	24 658 100	24 658 100	24 658 100	
		Bureaux	264 250	207 030	149 810	1 321 240	1 035 150	749 060	475 060	475 060	475 060	791 760	791 760	791 760	23 591 280	23 591 280	23 591				

Tableau 7-23 Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période, par localisation et par scénario pour la solution « Bus - rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 »

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
Solution « Bus - Rabattement – TCV / Quadrant Nord échangeur A- 10/A- 30 »	SS-M01	Totalité du site stratégique	Résidentiel	524 120	455 750	387 390	2 620 580	2 278 770	1 936 950	4 804 400	4 177 740	3 551 080	6 988 220	6 076 710	5 165 210	100 892 450	87 732 560	74 572 680	115 829 770	100 721 540	85 613 310
			Commercial	-	-	-	-	-	-	692 820	692 820	692 820	1 154 710	1 154 710	1 154 710	7 621 060	7 621 060	7 621 060	9 468 590	9 468 590	9 468 590
			Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 199 170	1 083 650	969 810	1 738 730	1 464 800	1 204 970	34 431 540	30 240 580	24 579 590	38 549 190	33 903 240	27 803 040
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	407 650	354 480	301 300	2 038 230	1 772 380	1 506 520	3 736 760	3 249 350	2 761 950	5 435 280	4 726 330	4 017 380	78 471 900	68 236 440	58 000 970	90 089 620	78 338 980	66 588 130
			Commercial	-	-	-	-	-	-	906 340	906 340	906 340	1 510 560	1 510 560	1 510 560	9 969 730	9 969 730	9 969 730	12 386 630	12 386 630	12 386 630
			Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	1 199 170	1 083 650	969 810	1 738 730	1 464 800	1 204 970	34 431 540	30 240 580	24 579 590	38 549 190	33 903 240	27 803 040
	SS-M02	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 062 470	3 836 780	3 611 080	5 957 740	5 626 760	5 295 770	86 995 980	83 208 880	78 895 560	99 670 630	95 179 380	90 161 920
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 669 110	2 320 970	1 972 820	3 882 350	3 375 950	2 869 560	56 051 360	48 740 310	41 429 270	64 349 870	55 956 410	47 562 950
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	442 410	417 830	393 250	2 212 030	2 089 140	1 966 250	4 062 470	3 836 780	3 611 080	5 957 740	5 626 760	5 295 770	86 995 980	83 208 880	78 895 560	99 670 630	95 179 380	90 161 920
	SS-M03	Totalité du site stratégique	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SS-M04	Totalité du site stratégique	Résidentiel	873 630	759 590	645 650	4 367 640	3 797 950	3 228 250	8 007 340	6 962 900	5 918 470	11 647 040	10 127 860	8 608 680	168 154 080	146 220 940	124 287 800	193 049 620	167 969 230	142 698 850
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(4 367 940)	(4 367 940)	(4 367 940)	(28 828 420)	(28 828 420)	(28 828 420)
			Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(2 119 380)	(2 119 380)	(2 119 380)	(2 119 380)	(2 119 380)	(3 532 290)	(3 532 290)	(3 532 290)	(23 313 130)	(23 313 130)	(23 313 130)
		Dans le corridor du tracé	Résidentiel	582 350	506 390	430 430	2 911 750	2 531 960	2 152 170	5 338 220	4 641 930	3 946 640	7 764 680	6 751 900	5 739 120	112 102 720	97 480 630	82 858 530	128 699 740	111 912 820	95 125 900
			Commercial	-	-	-	-	-	-	-	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(2 620 770)	(4 367 940)	(4 367 940)	(4 367 940)	(28 828 420)	(28 828 420)	(28 828 420)
			Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(2 119 380)	(2 119 380)	(2 119 380)	(2 119 380)	(2 119 380)	(3 532 290)	(3 532 290)	(3 532 290)	(23 313 130)	(23 313 130)	(23 313 130)
SS-M05	Totalité du site stratégique	Résidentiel	436 760	379 790	322 830	2 183 820	1 898 970	1 614 130	4 003 670	3 481 450	2 969 230	5 823 520	5 063 930	4 304 340	84 077 040	73 110 470	62 143 900	96 524 810	83 934 620	71 344 420	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	(134 270)	(134 270)	(134 270)	(223 790)	(223 790)	(223 790)	(1 477 000)	(1 477 000)	(1 477 000)	(1 835 060)	(1 835 060)	(1 835 060)
		Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	(2 056 270)	(2 056 270)	(2 056 270)	(3 427 110)	(3 427 110)	(3 427 110)	(22 618 940)	(22 618 940)	(22 618 940)	(28 102 320)	(28 102 320)	
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SS-M06	Totalité du site stratégique	Résidentiel	2 387 640	2 076 210	1 764 780	11 938 210	10 381 050	8 823 900	18 390 510	15 535 720	12 680 930	26 008 220	21 855 800	17 703 370	421 162 860	361 212 270	301 261 690	479 987 440	411 061 060	342 234 670	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	(369 130)	(369 130)	(369 130)	(615 220)	(615 220)	(615 220)	(4 060 480)	(4 060 480)	(4 060 480)	(5 044 840)	(5 044 840)	(5 044 840)
		Bureaux	196 620	185 700	174 780	983 120	928 510	873 890	(3 801 040)	(3 916 570)	(4 030 410)	(6 594 960)	(6 868 890)	(7 128 730)	(20 570 840)	(24 781 790)	(30 422 780)	(29 787 090)	(34 433 040)	(40 533 250)	
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	1 019 120	886 190	753 260	5 095 580	4 430 940	3 766 300	8 453 490	7 234 980	6 016 470	12 107 530	10 335 160	8 562 780	186 407 310	160 818 650	135 229 980	213 083 030	183 705 910	154 328 800	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	(129 730)	(129 730)	(129 730)	(216 220)	(216 220)	(1 427 070)	(1 427 070)	(1 427 070)	(1 773 030)	(1 773 030)	(1 773 030)	
		Bureaux	9 830	9 290	8 740	49 160	46 430	43 690	(2 344 610)	(2 350 390)	(2 356 080)	(3 920 680)	(3 934 380)	(3 947 370)	(24 728 700)	(24 938 250)	(25 221 300)	(30 535 010)	(31 167 310)	(31 472 320)	
Autour de la station TCV3	Résidentiel	-	-	-	-	-	-	-	(271 730)	(271 730)	(452 880)	(452 880)	(452 880)	(2 989 030)	(2 989 030)	(2 989 030)	(3 713 640)	(3 713 640)	(3 713 640)		
	Commercial	-	-	-	-	-	-	-	(71 340)	(71 340)	(71 340)	(118 900)	(118 900)	(118 900)	(784 760)	(784 760)	(784 760)	(975 000)	(975 000)	(975 000)	
	Bureaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
SS-M07	Totalité du site stratégique	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 692 410	2 341 220	1 990 040	3 998 820	3 477 230	2 955 650	59 254 290	51 625 470	43 796 650	67 692 570	58 963 110	50 033 640	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	255 970	255 970	255 970	426 620	426 620	426 620	2 815 660	2 815 660	2 815 660	3 498 250	3 498 250	3 498 250	
		Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	182 550	172 410	162 270	274 880	259 610	244 340	4 144 990	3 965 850	3 760 990	4 720 400	4 509 300	4 272 460	
	Dans le corridor du tracé	Résidentiel	291 180	253 200	215 220	1 455 880	1 265 980	1 076 080	2 692 410	2 341 220	1 990 040	3 998 820	3 477 230	2 955 650	59 254 290	51 625 470	43 796 650	67 692 570	58 963 110	50 033 640	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	255 970	255 970	255 970	426 620	426 620	426 620	2 815 660	2 815 660	2 815 660	3 498 250	3 498 250	3 498 250
		Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	182 550	172 410	162 270	274 880	259 610	244 340	4 144 990	3 965 850	3 760 990	4 720 400	4 509 300	4 272 460	
Autour de la station TCV3	Résidentiel	232 940	202 560	172 170	1 164 700	1 012 790	860 870	2 158 580	1 877 030	1 595 480	3 222 350	2 802 040	2 381 730	48 044 020	41 777 410	35 510 800	54 822 600	47 671 820	40 521 050		
	Commercial	-	-	-	-	-	-	255 970	255 970	255 970	426 620	426 620	426 620	2 815 660	2 815 660	2 815 660	3 498 250	3 498 250	3 498 250		
	Bureaux	19 660	18 570	17 480	98 310	92 850	87 390	182 550	172 410	162 270	274 880	259 610	244 340	4 144 990	3 965 850	3 760 990	4 720 400	4 509 300	4 272 460		
SS-M08	Totalité du site stratégique	Résidentiel	1 601 470	1 392 580	1 183 690	8 007 340	6 962 900	5 918 470	14 825 710	12 891 920	10 958 130	22 080 840	19 200 730	16 320 620	328 300 820	285 478 970	242 657 130	374 816 170	325 927 100	277 038 040	
		Commercial	-	-	-	-	-	-	-	2 792 390	2 792 390	4 653 990	4 653 990	4 653 990	78 267 700	78 267 700	78 267 700	85 714 090	85 714 090	85 714 090	
		Bureaux	3 738 820	3 531 110	3 323 400	18 694 110	17 655 550	1													

Retombées en termes de revenus fiscaux municipaux bruts (RFMB) par période et par localisation, selon la solution de transport et le scénario

Solution/option de transport	Site stratégique	Localisation	Unités	2014-2016			2017-2021			2022-2026			2027-2031			2032-2064			2014-2064		
				Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste	Optimiste	Réaliste	Pessimiste
				SS-L01	Totalement du site stratégique	Residentiel Commercial Bureaux	411 360	357 710	304 050	2 056 810	1 788 530	1 520 250	3 775 220	3 282 600	2 790 380	5 506 810	4 788 530	4 070 250	78 384 050	69 984 050	58 976 450
Sous-total - zone d'étude - Agglomération de Longueuil	Totalement du site stratégique	Residentiel Commercial Bureaux	4 830 880	4 200 760	3 570 650	24 154 390	21 003 810	17 853 240	43 616 510	37 811 760	32 005 010	64 088 790	55 533 750	46 978 700	936 538 020	826 892 330	701 373 610	1 073 230 590	945 442 410	801 781 210	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel Commercial Bureaux	1 222 140	957 510	692 880	8 110 720	4 787 560	3 484 390	10 361 300	7 881 240	5 412 250	15 573 240	11 672 960	7 864 940	188 284 360	171 301 730	132 830 170	221 551 790	196 600 990	150 264 620	
Total des zones d'étude	Totalement du site stratégique	Residentiel Commercial Bureaux	11 673 510	10 150 880	8 626 250	58 367 550	50 754 400	43 141 240	103 015 330	89 005 140	74 994 950	150 341 300	129 775 880	109 210 470	2 238 507 960	1 954 023 800	1 653 666 620	2 361 905 650	2 233 710 100	1 889 641 520	
	Dans le corridor du tracé	Residentiel Commercial Bureaux	6 445 200	5 604 530	4 163 850	32 226 020	28 022 630	23 819 230	58 596 910	50 837 950	43 079 000	86 476 740	75 004 040	53 531 330	1 277 527 310	1 117 435 650	948 354 440	1 461 272 190	1 276 904 790	1 083 547 850	

7.4.3 Recommandations à la mise en œuvre du potentiel de développement urbain

La firme Plania, dans son rapport daté de décembre 2013 avait fait état des conditions de succès à mettre en place afin qu'elles produisent leurs effets structurants sur le développement urbain. Souscrivant au contenu de cette section, nous en reproduisons le texte que nous avons, à l'occasion, légèrement modifié ou bonifié.

Il est généralement reconnu que l'implantation de nouvelles infrastructures de transport collectif à haut débit en milieu urbain est susceptible de contribuer au développement des secteurs environnants. Cela dit, il est utile de documenter cette relation pour cerner au mieux les conditions de succès à rassembler.

Une revue de littérature sommaire permet de conclure que :

- En général, l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif, telle une station de SLR, doit être accompagnée de facteurs économiques favorables pour modifier sensiblement la croissance urbaine d'un secteur donné;
- La mise en service d'un nouveau réseau de transport collectif peut agir comme un accélérateur des tendances de développement urbain préexistantes dans un milieu donné;
- Les impacts perceptibles de l'implantation d'une station liée à une infrastructure structurante de transport collectif sur le développement immobilier sont particulièrement significatifs dans les cas où des terrains vacants sont disponibles autour des stations. On peut alors, par exemple, fréquemment observer la réalisation de projets résidentiels à haute densité, notamment en vue de mieux absorber le coût généralement élevé des terrains.

La revitalisation commerciale à proximité des stations d'un équipement de transport collectif structurant est plus importante lorsque préexiste une communauté d'affaires locale et des efforts de promotion. Toutefois, l'arrivée d'une infrastructure de transport collectif performante constitue un élément positif susceptible de supporter les efforts de promotion locaux.

Ces observations ne mettent pas en cause la notion d'effets structurants de l'implantation d'un mode de transport collectif performant et structurant sur le développement urbain. Mais elles confirment la nécessité de cerner les conditions de succès à rassembler pour que de tels effets se produisent à la hauteur des attentes de la collectivité.

Des effets tangibles à certaines conditions...

Ces conditions de succès à rassembler ont été explorées par Ernst & Young-Roche dans une étude commandée par le bureau de projet du prolongement du métro de Montréal. Notamment par le biais d'une analyse de six projets comparables au Canada et à l'étranger (Londres, Paris, Lyon, Portland, Vancouver et Toronto), Ernst & Young-Roche confirme que les différents types de retombées potentielles sur le milieu environnant qui peuvent être associées à l'implantation d'un réseau de transport lourd, tel un réseau de métro ou de SLR, touchent :

- La stimulation du développement immobilier à la périphérie des futures stations;
- Le développement ou la consolidation de pôles d'activités;
- La densification des fonctions résidentielles et de bureau;
- L'accroissement ou la revitalisation de l'activité commerciale;

- La variation des valeurs foncières des propriétés environnantes.

Le travail d'Ernst & Young-Roche tend également à confirmer que l'implantation d'un réseau de transport collectif structurant et performant et la mise en service de nouvelles stations contribuent à influencer l'évolution du développement urbain d'un secteur donné lorsque préexistent des conditions favorables au développement. Ernst & Young-Roche précise que « L'impact de la construction d'une infrastructure de transport en commun structurant sur la croissance des activités urbaines diffère selon les cas, la période étudiée et les cycles économiques dans lesquels les interventions se sont produites ». La nature et l'envergure des effets de l'infrastructure sur le milieu environnant reposeraient avant tout sur les quatre facteurs suivants :

- Le dynamisme prévalant de l'économie locale;
- La disponibilité de terrains propices au développement ou la présence d'activités présentant un potentiel de redéveloppement;
- Les orientations municipales ou régionales en matière de planification urbaine et d'utilisation du sol s'adressant aux secteurs situés à proximité des stations;
- L'ampleur des efforts de concertation unissant les secteurs public et privé dans la mise en œuvre des projets d'urbanisme associés à l'implantation des infrastructures de transport.

Ernst & Young-Roche en conclut que : « *Le partage des responsabilités sous forme de partenariat entre les instances publiques et le secteur privé a joué un rôle crucial dans tous les cas. Ces projets ne seraient pas devenus des succès sans le mariage des différents acteurs publics, parapublics et privés. (...) Dans la plupart des cas, le secteur public a joué un rôle déterminant dans la prise de décision, le financement et le montage des projets globaux. Le secteur privé a généralement joué un rôle dans le financement et la réalisation des projets immobiliers spécifiques s'inscrivant dans les objectifs visés par les projets globaux. Des incitatifs fiscaux ont souvent permis d'attirer les investisseurs privés. Ces cas démontrent que les liens entre le développement urbain et la planification-réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport en commun structurant sont étroitement intégrés et nécessitent une définition des rôles entre les acteurs concernés par le projet global.*

Les volets « transport en commun structurant » et « développement urbain » sont considérés comme un tout. Les projets à Londres et Paris mettent particulièrement en lumière la relation indissociable entre ces deux maillons forts dans la réalisation d'une vision de développement. »

Ernst & Young-Roche en retient les conditions de succès suivantes :

- Faire du projet une responsabilité partagée par les acteurs des secteurs public et privé dans la perspective d'une vision commune du développement à réaliser;
- Identifier les leaders motivés du secteur public qui s'engagent à proposer des changements innovateurs dans les stratégies, programmes et les partenariats;
- Identifier les acteurs-clés qui représentent la communauté des affaires avec un engagement aux objectifs poursuivis et un intérêt à la vitalité du milieu urbain à développer;

- S'assurer d'un consensus sur les objectifs et les cibles à atteindre, lesquels devraient être formalisés dans un Plan et adoptés par les instances décisionnelles concernées;
- Définir des objectifs réalistes à l'échelle des acteurs concernés. Les projets à succès sont ceux qui ont été soutenus par les leaders de la communauté pendant au moins 10 ans;
 - Mettre en place un processus de consultation et de participation du public qui soit continu tout au long du projet;
 - Mettre en place des approches innovantes pour soutenir le marché immobilier et favoriser l'émergence de milieux urbains denses, diversifiés dans les activités que l'on y retrouve, et ce, dans un redéveloppement de qualité et à l'échelle humaine.

Il faut conclure de ces quelques constats que :

- Sauf exception, l'effet structurant des projets de transport collectifs performants peut être accéléré par diverses conditions locales ainsi que par la mise en œuvre de stratégies d'urbanisme et de gouvernance appropriées.

Dans ce contexte, la dynamique de développement immobilier entourant les projets relève non seulement d'une logique économique, mais aussi d'une volonté et d'un engagement ferme d'agir de façon concertée sur la forme urbaine dans une perspective de développement durable.

Un projet de forme urbaine et de développement durable...

Le Plan métropolitain de redéveloppement et de développement (PMAD) récemment adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal fait de chaque point d'accès actuel et projeté au « réseau de transport en commun métropolitain structurant » (dont le réseau de SLR) une aire « TOD » (Transit Oriented Development) où 40 % de la croissance des ménages devrait être concentrée au cours des prochaines années. Le PMAD propose également de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part du transport en commun, de 25 % actuellement à 35 % d'ici 2031.

De tels choix relèvent d'une logique de développement durable, et notamment des faits suivants :

Transfert modal. Le développement durable impose de réussir un important transfert modal de l'automobile privée vers le transport en commun, car un tel transfert constitue une approche efficace de réduction des gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports routiers est en grande partie responsable de la dégradation de la qualité de l'air et de la production des GES. Il génère 37 % des GES émis au Québec, ce qui affecte évidemment l'environnement global, mais diminue également la qualité de vie d'environ 20 % des Québécois atteints de maladies respiratoires. Dans une perspective de développement durable, l'amélioration et le développement des réseaux de transports collectifs représentent une nécessité pour la réduction des GES et pour la protection de l'environnement. Par personne et par kilomètre parcouru, un train de banlieue à moitié rempli ne consomme 9 fois moins d'énergie qu'une automobile. Il va de soi que la densification du tissu urbain autour des stations d'un mode de transport collectif performant et structurant est susceptible d'avoir des effets déterminants sur l'usage préférentiel du transport en commun par les citoyens.

Développement du réseau lourd métropolitain, outil privilégié de transfert modal. Agir sur les multiples coûts (monétaires, temporels, etc.) du transport en commun ne suffirait pas pour influencer la demande de façon significative.

Selon de nombreuses études empiriques, la qualité de l'expérience du transport en commun doit être équivalente, voire même surpasser celle de l'utilisation de la voiture personnelle afin de déclencher le processus de transfert modal. Cet objectif est atteignable si l'on offre aux utilisateurs :

- Des temps de déplacement compétitifs pouvant répondre aux besoins d'un haut volume de passagers;
- Une capacité adéquate des véhicules;
- Un service fiable;
- L'accès facile et sécuritaire aux points de départ;
- Une fréquence élevée de service, le temps d'attente ayant beaucoup plus d'impact sur la demande que le temps de déplacement;
- Une liaison directe : les stations doivent être localisées à proximité des zones résidentielles à haute densité et être liées aux destinations importantes (les lignes doivent suivre les corridors principaux de trafic automobile).
- Des stations et des plateaux d'embarquement confortables et sécuritaires;
- Des connexions rapides et efficaces entre les modes de transport;
- Des infrastructures et des véhicules modernes, bien entretenus et attrayants;
- Des aires de stationnement pour voitures et pour vélos aux endroits appropriés à proximité des stations.

Correction des patrons de développement métropolitain

À l'échelle métropolitaine, la croissance démographique prévisible continuera globalement de favoriser les zones de relativement faible densité, soit les secteurs à priori les moins propices à la desserte par transport en commun.

Réciproquement, l'Agence métropolitaine de transport prévoit une concentration tendancielle des emplois au centre de l'agglomération métropolitaine, soit le centre de Montréal ainsi que la portion centrale des territoires de Laval et de Longueuil. On doit en conclure que les besoins de liaisons pendulaires entre les divers pôles d'activités qui constituent le centre de l'agglomération et la périphérie de la métropole iront en croissant, mais également que la réponse à offrir à ces besoins par le transport en commun pourrait être de plus en plus difficile et coûteuse à mettre en œuvre considérant la dispersion grandissante des lieux de résidence. Ainsi, à l'urgence des défis posés par la réduction des GES s'ajoute celle de structurer de manière optimale le développement du territoire.

Les conditions de succès

De ce qui précède, nous retenons les conditions de succès suivantes à la densification du développement urbain dans l'aire d'influence des stations d'un mode de transport collectif performant et structurant :

Orientation « environnementale »

Le concept de développement durable, issu du rapport Brundtland, est ainsi défini au sein du rapport : « *un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* ». Or, selon le World Wildlife Fund, « *Sur la base des données de 2007 analysées dans le rapport 2010, l'empreinte écologique de la Terre a dépassé sa biocapacité de 50 %, dérèglement causé, entre autres, par la surpêche et la surpollution qui entraîne le changement climatique. (...) les dix pays à la plus forte empreinte écologique*

par individu sont : les Émirats Arabes Unis, le Qatar, le Danemark, la Belgique, les États-Unis, l'Estonie, le Canada, l'Australie, le Koweït et l'Irlande. » On en déduit :

- Que le mode de vie propre aux pays développés, dont le Canada, dicte des patrons de développement économique non durable;
- Que parmi les éléments clés d'un tel mode de vie figure bien évidemment la forme urbaine, notamment par ses effets sur la demande de transport, donc sur la demande d'énergie et la production de GES;
- Qu'il est urgent pour les pays développés, dont le Canada, d'adopter un mode de vie apte à réduire la consommation des ressources;
- Que, par voie de conséquence, le développement ne peut dans le contexte canadien être qualifié de « durable » s'il n'est pas subordonné aux impératifs environnementaux.

Ainsi, la densification du développement urbain doit-elle être perçue à tous les échelons comme relevant d'un objectif de développement durable et faire l'objet d'un engagement politique ferme, continu et résolu. Dans cette perspective, il y a lieu de concevoir et de promouvoir ces projets non seulement pour améliorer l'attractivité et la compétitivité de la métropole, mais aussi comme un moyen d'atteindre des objectifs de développement durable supportés par la collectivité.

Des milieux de vie de qualité, conviviaux et favorisant l'écomobilité

Même si certaines tendances en cours liées au développement de la population supportent la réalisation de projets urbains plus centraux et plus denses, d'importants efforts de créativité sont à investir pour créer des milieux de vie novateurs, conviviaux, distinctifs et attractifs, capables de répondre aux attentes des clientèles et d'assurer le succès de l'opération immobilière. Ces milieux de vie devront notamment être conçus de manière à favoriser les modes de transport actif, être compacts tout en favorisant la perméabilité de la trame urbaine de sorte à favoriser des modes de déplacements actifs efficaces dans des environnements conviviaux et sécuritaires.

Mobilisation

La planification et la mise en œuvre des projets devront relever d'une concertation étroite des secteurs publics, parapublics et privés, ainsi que de processus de consultation de la population appropriés.

Politique et réglementation d'urbanisme approprié

Conséquence de l'engagement politique sans faille et d'une concertation étroite des acteurs concernés, la stratégie d'urbanisme doit soutenir adéquatement la concentration du développement urbain à proximité des stations au moyen d'outils pleinement adaptés.

Choix judicieux du tracé du mode de transport collectif structurant et performant et de la localisation des stations

Le succès de l'opération de densification est largement tributaire de la disponibilité de sites détenant un potentiel de développement à distance adéquate des points d'accès au réseau de transport. Dans cette mesure, le défi de la

planification des tracés et des points d'accès est d'en arriver à desservir les pôles de destination existants tout en rendant intéressant pour les promoteurs, par un bon accès au réseau, le développement des sites sous-utilisés.

Une disponibilité de grands terrains vacants ou de friches urbaines détenues en grands blocs

La disponibilité de terrains de grande envergure ou de secteurs en voie de requalification constitue des attributs importants à la mise en œuvre de projets de développement articulés autour de l'implantation d'un système de transport collectif performant et structurant de type TOD;

Une opportunité pour les mécanismes de financement innovants

Le développement urbain autour de stations associées à la mise en place d'un mode de transport collectif performant et structurant est susceptible d'offrir un bassin prometteur à la mise en place de mécanismes de financement innovants de ces infrastructures coûteuses. Rappelons que la captation de la plus-value foncière est un mécanisme qui se décline en diverses méthodes et qui vise à capter l'augmentation de la valeur foncière des immeubles, plus-value attribuable à l'implantation d'un mode de transport collectif performant et structurant.

Dans une étude qu'elle publiait en octobre 2014⁴², la Banque Nationale précisait toutefois que certaines mesures devraient au préalable être mises en place afin d'en assurer la mise en œuvre :

- Convenir d'objectifs avec les principaux intervenants
- Comprendre la valeur et la capter pour tous les partenaires
- Élaborer des modèles de gouvernance et des modèles d'affaires
- Protéger les fonds captés pour le projet de transport
- Protéger l'indépendance de la planification
- Protéger la confidentialité
- Sélectionner des projets-pilotes prêts à être mis en œuvre

De plus, un certain nombre de défis devront être relevés :

- Acceptation du principe de CPVF et de ses avantages;
- Volonté de changer et d'agir;
- Collaboration entre les intervenants des secteurs public et privé;
- Modification possible de la politique et de la stratégie;
- Modification possible du cadre juridique;
- Modification possible des méthodes d'évaluation.

⁴² Banque Nationale : « La captation de la plus-value foncière comme source de financement du transport collectif pour le grand Montréal », 33 pages, octobre 2014.

Annexe A

TRAM-TRAIN – Station Chevrier et tracé au sol avec boucle au centre-ville

