

OUVRIR LA VOIE

Forum citoyen sur l'avenir
des secteurs Marconi-Alexandra,
Atlantic, Beaumont, De Castelnau

DOCUMENT D'INFORMATION



UN PLAN de développement urbain, économique et social

La requalification des secteurs industriels voisins de l'ancienne gare de triage Outremont pourrait s'accélérer au cours des prochaines années en raison, notamment, de la conversion de l'ancien triage en un vaste quartier universitaire et résidentiel, un quartier *exemplaire* qui viendra renforcer notre capacité collective à créer et à innover.

Cependant, pour l'ensemble des populations avoisinantes, nous avons le devoir de maximiser les retombées bénéfiques de ce grand projet. Dans cette perspective, la Ville a décidé d'élargir la portée habituelle du document de planification urbaine de ce corridor industriel en élaborant un plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau (PDUES), une première à Montréal. En effet, à compter du mois de mai, la Ville entamera une vaste démarche de planification participative à laquelle l'ensemble des parties prenantes sont conviées afin de convenir avec elles des vocations à privilégier dans les secteurs visés.

Conformément à nos engagements en matière de consultation, nous avons tout mis en œuvre afin de permettre l'expression de l'ensemble des préoccupations. Nous sommes convaincus que la participation des citoyens et de la société civile saura éclairer la prise de décision des élus. La démarche de planification participative qui s'amorce aujourd'hui offre à chacun une occasion exceptionnelle de prendre une part active au développement de notre métropole.

Gérald Tremblay,
maire de Montréal

Richard Deschamps,
vice-président du comité exécutif, responsable du développement économique, des infrastructures et des grands projets

RENCONTRES DE QUARTIER

Le samedi 12 mai
entre 11h et 15h

Marché Jean-Talon
entrée Henri-Julien

Le mardi 15 mai
entre 15h et 19h

Café l'Artère
7000, avenue du Parc

Le jeudi 17 mai
entre 16h et 20h

Mamie Clafoutis
1291, avenue Van Horne

Le vendredi 18 mai
entre 16h et 20h

Dépanneur Le Pick Up
7032, rue Waverly



PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT de façon concertée

La Ville de Montréal a entrepris de planifier de façon concertée le développement d'un vaste territoire de 80 hectares longeant les voies ferrées du Canadien Pacifique, comprenant les secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnaud et chevauchant quatre arrondissements, soit Outremont, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-La Petite-Patrie et Le Plateau-Mont-Royal. Il est également voisin de la ville de Mont-Royal.

La collectivité montréalaise est invitée à participer à la réflexion sur l'avenir de ce territoire. Cette réflexion conduira à un plan de développement

urbain, économique et social (PDUES) élaboré par la Ville de Montréal d'ici la fin de l'année 2012. Vous trouverez dans ce document l'information nécessaire pour participer à cette réflexion. Plusieurs moyens sont mis à votre disposition : vous pouvez partager vos opinions sur notre forum de discussion en ligne, venir en personne aux rencontres de quartier ou participer au débat public. Vous trouverez également plus de documentation sur le site forumcitoyen.ca.

Prononcez-vous! Vous contribuerez ainsi à ouvrir la voie à un développement répondant à vos aspirations.



1



2



3

UN TERRITOIRE en mutation

Le territoire regroupant les secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau bénéficie d'une localisation centrale privilégiée. Il est voisin de l'ancienne gare de triage Outremont, dont la conversion en quartier universitaire et résidentiel a été autorisée en février 2011. Quatre stations de métro le desservent, soit les stations Outremont, Acadie, Parc et De Castelnau. L'avenue du Parc, son axe central, relie ce territoire au mont Royal et au centre-ville de Montréal. Ainsi, ce vaste territoire assure le lien entre divers milieux de vie aux multiples visages et aux nombreux attraits.

Historiquement vouée aux activités manufacturières et de services, cette portion de la ville a connu une dévitalisation graduelle au cours des dernières décennies. Malgré ce déclin, on y trouve encore aujourd'hui pas moins de 11 500 emplois. Les manufactures et les entreprises de construction, de transport, d'entreposage et de distribution demeurent les principaux employeurs de ce territoire.

De nouveaux projets résidentiels à proximité et l'arrivée récente de nouvelles entreprises annoncent un regain de vitalité, mais aussi une mutation. Plusieurs bâtiments industriels ont été transformés en copropriétés résidentielles dans les zones à vocation mixte. D'autres accueillent aujourd'hui des entreprises dans les domaines de la création, du design et des technologies de l'information. Petit à petit, une nouvelle vie s'installe. L'arrivée d'un quartier universitaire et résidentiel sur le site acquis par l'Université de Montréal contribuera certainement à cet essor.

Sur le plan urbain, il reste encore beaucoup à faire pour rendre ce vaste territoire plus accueillant pour ceux qui y vivent et y travaillent. La discontinuité des rues, la forte circulation sur certains axes routiers, le manque de parcours piétons conviviaux et la cohabitation entre les différentes activités sont au nombre des défis à relever dans la perspective d'un développement urbain, économique et social du territoire.

PORTRAIT DÉTAILLÉ du territoire

Un diagnostic du territoire a été établi par la Ville de Montréal à partir de diverses analyses portant notamment sur son évolution historique, son cadre physique, le profil de sa population et son activité économique. Ce diagnostic met en lumière les principaux constats et soulève les enjeux significatifs de ce territoire. Il Peut être consulté sur le site forumcitoyen.ca.

La Ville de Montréal a également commandé une analyse du potentiel économique et une étude des déplacements dans le territoire. Celles-ci seront disponibles prochainement.



4





5

Un voisinage aux MULTIPLES VISAGES

Le territoire d'intervention demeure encore peu habité. Il côtoie toutefois une mosaïque de milieux de vie aux profils sociodémographiques forts variés.

Dans les quartiers Parc-Extension, Villeray et La Petite-Patrie, on trouve des densités de population plus importantes, une plus forte proportion de résidants d'immigration récente, davantage de locataires et un taux de chômage supérieur à la moyenne montréalaise.

L'arrondissement d'Outremont affiche, quant à lui, un niveau de scolarité élevé et une population diversifiée. La majorité des hassidim montréalais y résident.

Au sud, le quartier Mile End est particulièrement prisé par les artistes et les jeunes professionnels du design et des industries créatives.

Enfin, on retrouve à l'ouest la ville de Mont-Royal, caractérisée par une prépondérance de résidences unifamiliales ainsi qu'une population en moyenne plus âgée et aux revenus plus élevés.



6



7



8

UN PASSÉ ferroviaire

L'évolution du territoire de planification est fortement marquée par la présence du chemin de fer. Ce dernier y fait son apparition en 1876 avec la construction de la ligne ferroviaire Montréal-Saint-Jérôme. Quelques années plus tard, en 1891, le Canadien Pacifique inaugure la cour de triage d'Outremont. Dès lors, plusieurs ateliers, entrepôts et manufactures s'implantent en lien avec l'activité ferroviaire.

On construit également plusieurs gares pour le transport de passagers, dont la gare du Mile End (1876), la gare Canora (1918) et la gare Jean-Talon (1931). Le développement du transport ferroviaire ouvre la voie à l'expansion de la ville vers le nord. C'est ainsi qu'apparaissent et se développent les nouveaux quartiers ouvriers Parc-Extension, Villeray, La Petite-Patrie et Mile End, ainsi que les banlieues cossues d'Outremont et de Mont-Royal.



9



10



11



12



13

TRANSFORMATION de l'ancienne gare de triage Outremont

L'Université de Montréal a acheté en 2006 le terrain de l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique à Outremont. Son projet d'y implanter un quartier universitaire et résidentiel a fait l'objet de consultations publiques en 2007. Il a été approuvé par le conseil municipal en 2011. Le règlement adopté autorise la construction, par l'Université de Montréal, d'un campus de 300 000 m² au nord d'une nouvelle rue reliant les extrémités du site aux quartiers existants. Il prévoit aussi l'aménagement d'un nouveau secteur résidentiel composé de 1 300 logements, dont 30% à des fins sociales et abordables, de même que des commerces de proximité. Enfin, le plan prévoit doubler la superficie des parcs publics dans ce secteur grâce à l'aménagement de quatre lieux publics totalisant 40 000 m². La réalisation de ce projet s'étalera sur une période d'une quinzaine d'années et exigera des investissements publics et privés estimés à plusieurs centaines de millions de dollars.



14



15



16



17



18



UN PLAN de développement urbain, économique et social du territoire

Le travail de planification, mené par la Ville de Montréal de concert avec ses arrondissements, abordera l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau en termes d'aménagement urbain, d'habitation et de développement économique et social. Le résultat de cet exercice sera un plan de développement urbain, économique et social (PDUES). Elaboré en concertation avec les acteurs locaux et les citoyens, ce plan orientera les interventions de compétence

municipale, telles que le zonage et les travaux d'infrastructures et d'aménagement des espaces publics. Il incorporera également une série d'actions à portées économique et sociale dont la prise en charge devra faire l'objet de collaborations entre les divers acteurs partageant un intérêt pour le développement du territoire. Une fois adopté, le PDUES fournira les balises pour évaluer les futurs projets soumis à la Ville et aux arrondissements.

DES QUESTIONS à aborder

La transition en cours sur le territoire de planification suscite à la fois des espoirs et des préoccupations. La Ville de Montréal souhaite aborder avec la collectivité montréalaise les questions suivantes :

1. Faut-il encourager l'habitation sur ce territoire ?

Quelle place faut-il réserver à l'habitation sur ce territoire ?
Quelles clientèles devrait-on privilégier ?
Quels types de logements doit-on prévoir ?

2. Doit-on favoriser ou limiter la présence de certains types d'entreprises ?

Quelles catégories d'entreprises devrait-on chercher à attirer sur le territoire ?
Quelles sont celles dont on devrait limiter la présence ?

3. Quelles qualités du territoire devrait-on préserver et mettre en valeur ?

Quels sont les immeubles, les paysages et les activités à protéger ?

4. Comment améliorer la qualité de vie des résidents et des travailleurs qui fréquentent ces secteurs ?

Comment assurer la cohabitation entre toutes les activités actuelles et à venir ?
Quels sont les services de proximité manquants ?

5. Quelle est l'enjeu le plus important pour l'avenir de ce territoire ?

Quels sont les principaux sujets à débattre ?
Quelles devraient être les priorités d'intervention ?

6. Quelles sont les erreurs à éviter dans la planification de ce territoire ?

Sur la base des expériences passées et des autres quartiers qui se sont transformés, quelles sont les erreurs à éviter ?
Comment peut-on les éviter ?

UNE INVITATION à participer à la réflexion

Dès le printemps 2012, les Montréalais sont invités à participer à une réflexion collective sur l'avenir de ce territoire en partageant leurs expériences, leurs préoccupations et leurs idées sur ces questions. Il existe plusieurs moyens pour participer :

- En partageant vos idées et vos opinions sur le forum de discussion en ligne au forumcitoyen.ca
- En vous présentant en personne aux rencontres de quartier
- En nous téléphonant au **514 559-7021**
- En participant au débat public sur les priorités d'action à l'automne 2012 (le lieu et la date seront annoncés sur le site forumcitoyen.ca)

PASSEZ NOUS VOIR AUX RENCONTRES DE QUARTIER

**Le samedi 12 mai
entre 11h et 15h**

Marché Jean-Talon
entrée Henri-Julien

**Le mardi 15 mai
entre 15h et 19h**

Café l'Artère
7000, avenue du Parc

**Le jeudi 17 mai
entre 16h et 20h**

Mamie Clafoutis
1291, avenue Van Horne

**Le vendredi 18 mai
entre 16h et 20h**

Dépanneur Le Pick Up
7032, rue Waverly

En complément à ces activités publiques, la Ville organisera deux ateliers de réflexion regroupant les représentants de divers intérêts, des milieux associatifs et des instances municipales et gouvernementales. Le premier atelier aura lieu le 23 mai prochain et portera sur la vision d'avenir du territoire. Le second, prévu à l'automne 2012, abordera les actions et les mesures à privilégier pour soutenir et encadrer le développement. Les faits saillants de ces deux ateliers seront disponibles sur le site forumcitoyen.ca.

Enfin, à l'hiver 2013, l'Office de consultation publique de Montréal consultera les citoyens sur le plan de développement que la Ville de Montréal aura élaboré à la lumière des conclusions de cet exercice de réflexion collective. L'adoption de la version finale du PDUES par le conseil municipal est prévue pour le printemps 2013.

Légendes des PHOTOS

- 1
Lofts créatifs sur l'avenue de l'Esplanade
(Secteur Marconi-Alexandra – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie)
- 2
L'édifice du 7245, rue Alexandra
(Secteur De Castelnau – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 3
Station de métro Acadie
(Secteur Beaumont – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 4
Développements résidentiels sur l'avenue Beaumont vus de la rue Saint-Urbain
(Secteur Marconi-Alexandra – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie)
- 5
Restaurant de l'avenue Van Horne près du secteur Atlantic (Arrondissement d'Outremont)
- 6
Rue Jean-Talon près du secteur Beaumont (Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 7
Place publique devant l'ancienne gare Jean-Talon (Secteur De Castelnau – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 8
Dépanneur Le Pick Up, situé à l'intersection de l'avenue Alexandra et de la rue Waverly (Secteur Marconi-Alexandra – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie)
- 9
Intérieur de la gare Jean-Talon du Canadien Pacifique, vers 1931 (Musée McCord)
- 10
L'ancienne gare Jean-Talon accueille aujourd'hui un commerce de grande surface (Secteur De Castelnau – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 11
Tunnel du boulevard Saint-Laurent à la hauteur de l'avenue Van Horne, peu après son inauguration vers 1911
- 12
Construction de la gare Jean-Talon en 1931 (Associated Screen News Ltd. Musée McCord)
- 13
Partie sud du projet de requalification de l'ancienne gare de triage Outremont vue de l'ouest (Illustration: Alain Carle)
- 14
Ancienne gare de triage et pavillon principal de l'Université de Montréal vus de l'avenue De L'Épée (Secteur Beaumont – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 15
Emprise ferroviaire du Canadien Pacifique accueillant la ligne de train de banlieue Montréal – Saint-Jérôme (Secteur De Castelnau – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 16
Ancienne cour de triage vue de l'avenue De L'Épée (Secteur Beaumont – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
- 17
Vue entre deux immeubles commerciaux de l'avenue Van Horne entre la rue Hutchison et l'avenue Durocher (Secteur Atlantic – Arrondissement d'Outremont)
- 18
L'édifice St. Lawrence Warehousing Co. vu du boulevard Saint-Laurent sous le viaduc Rosemont-Van Horne (Secteur Marconi-Alexandra – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal)

PROCESSUS DE PARTICIPATION PUBLIQUE

Planification des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau

OUVRIR LA VOIE



Campagne d'information

Objectif
Informar l'ensemble des parties prenantes et la population riveraine du processus et des façons d'y participer.

Moyens
Rencontres ciblées; relations média; document d'information; invitations distribuées dans le secteur; lettre aux parties prenantes; placement média; ligne téléphonique (4 mois).

Janvier à mai



Forum en ligne

Objectif
Donner accès à l'ensemble de la documentation; permettre à tous les citoyens de se prononcer, d'échanger et de proposer des idées.

Moyens
Plateforme interactive sur Internet (en français et en anglais), forum de discussion avec modération et sondage (9 mois).

Avril (mise en ligne)



Tournée des quartiers

Objectif
Rejoindre les populations des quartiers avoisinants et aller chercher leur connaissance du milieu (vécu, expériences, perceptions).

Moyens
Discussions informelles ouvertes au public tenues dans des lieux accessibles et achalandés sur ou à proximité du territoire de planification (quatre demi-journées).

12 mai au Marché Jean-Talon
15 mai au Café l'Artère
17 mai chez Mamie Clafoutis
18 mai au Dépanneur Le Pick Up



ATELIER 1 Vision et scénarios

Objectif
Regrouper les diverses parties prenantes et mettre en commun leurs connaissances de façon à formuler des scénarios d'avenir.

Moyens
Atelier sur invitation avec les parties prenantes. Discussion en groupes et en plénière sur l'évolution du secteur, les tendances, la vision et les scénarios d'avenir (1 journée)

23 mai à la Casa d'Italia



ATELIER 2 Actions et collaborations

Objectif
Formuler des actions émergeant des différents scénarios d'avenir et identifier les collaborations requises.

Moyens
Atelier avec les parties prenantes (mêmes participants qu'en mai), sur invitation. Discussion sur les opportunités d'action et les mécanismes de mise en œuvre (1 après-midi).

Mi-octobre



Débat public Priorités

Objectif
Permettre au public de prendre connaissance des résultats de la démarche et de débattre des priorités pour sa mise en œuvre.

Moyens
Présentation en séance publique des travaux accomplis suivie d'un débat animé avec panel et échanges avec l'auditoire (1 soirée).

Mi-octobre



Consultation publique OCPM

Objectif
Conclure la démarche par une consultation formelle permettant l'expression d'opinion et la présentation de mémoires.

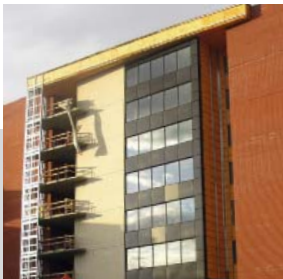
Moyen
Consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) (4 mois).

Hiver 2013

Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau

Portrait et diagnostic

1. Les grands constats



Avril 2012

Montréal 

Contenu

1. Les grands constats	
1.1 Mise en contexte	1
1.2 Les grands constats	
- Un territoire en mutation	3
- Un territoire fragmenté et diversifié	4
- Un paysage urbain à requalifier	5

Mise en contexte

1.1

Un diagnostic de la situation actuelle du territoire a été élaboré à partir d'une analyse de son évolution historique, de son cadre physique, du profil socio-économique et sociodémographique de la population, de l'activité économique et de certains éléments à caractère social. Plusieurs aspects ne concernent pas directement le territoire d'intervention mais plutôt les milieux environnants dont il ne peut être dissocié. C'est le cas notamment pour les profils socio-démographiques et socioéconomiques qui correspondent à ceux des populations des secteurs adjacents. Il va de soi que le territoire d'intervention, qui a été défini en regroupant – sauf exceptions – des bâtiments à vocation économique, ne saurait être considéré isolément de ces milieux.

Le territoire élargi

Localisé au cœur de la ville, le territoire élargi se compose de secteurs industriels anciens se déployant de part et d'autre de l'avenue du Parc, au croisement des voies du Canadien Pacifique. Il couvre une superficie de 80 hectares et est situé à la frange de quartiers ayant une identité bien affirmée : le quartier Parc-Extension, le plus dense et le plus cosmopolite de Montréal, le secteur Marconi-Alexandra (adjacent à la Petite-Italie), le Mile End dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et, enfin, la partie nord-est de l'arrondissement d'Outremont.

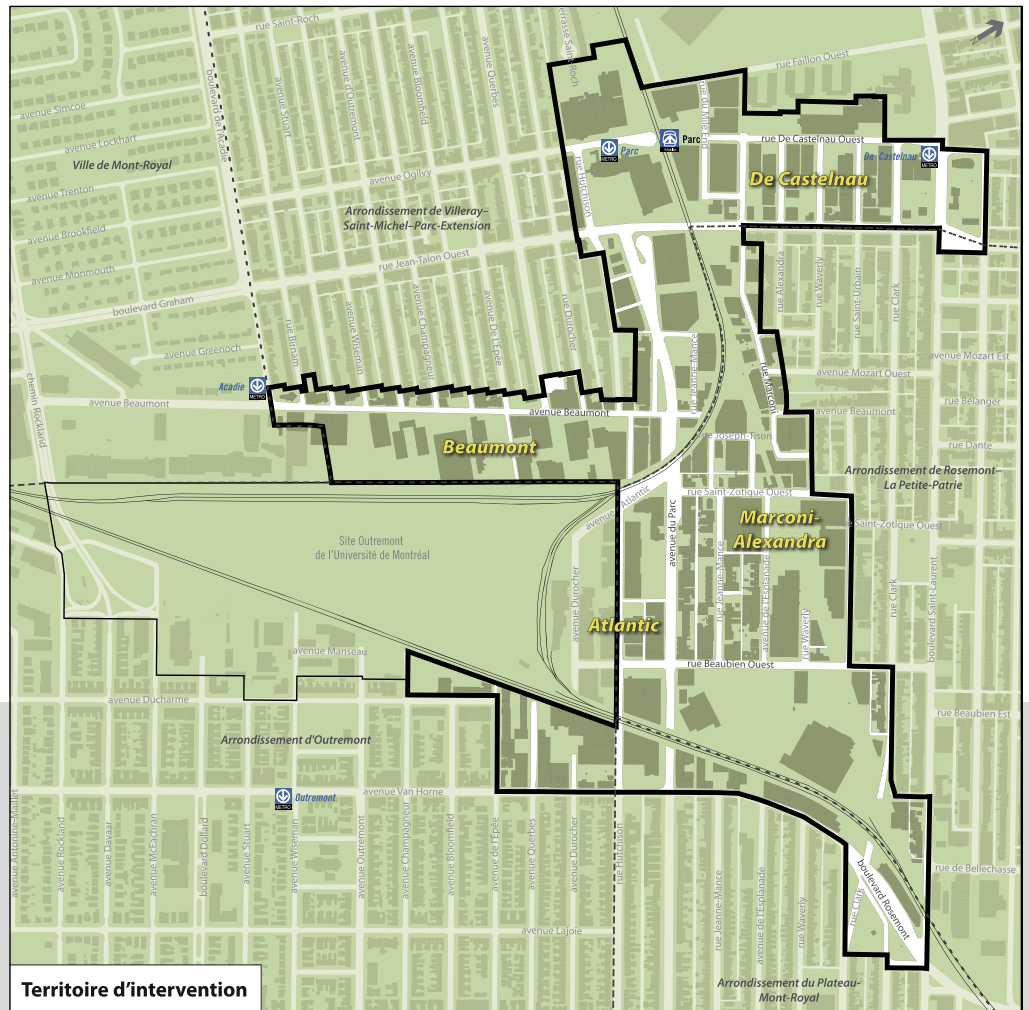
Fragmenté et en partie enclavé, ce morceau de ville s'est développé en lien étroit avec le développement du réseau ferroviaire et des activités manufacturières et de distribution. Les divers quartiers qui le composent se sont consolidés au rythme de l'expansion de la ville vers le nord qui a été facilitée par la mise en service du tramway, les vagues successives d'immigration et le développement de secteurs d'emplois le long des voies ferrées.

Au cours des 20 dernières années, l'évolution du territoire a été marquée par le déclin de l'activité manufacturière. L'industrie du textile et de l'habillement, très présente, a été la plus durement touchée, notamment en raison d'ententes internationales sur la disparition progressive des barrières tarifaires et l'abolition des quotas aux importations. Ces mesures se sont traduites par une migration des entreprises manufacturières vers des pays de l'Asie et de l'Amérique latine. À l'échelle du territoire, c'est plus de 3 000 emplois reliés à cette industrie qui ont disparu depuis 1996, année où il en comptait plus de 7 000.

Le territoire élargi du PDUES possède toutefois plusieurs atouts sur lesquels son développement futur peut tabler, dont la vitalité et la diversité des quartiers limitrophes, une desserte en transport collectif efficace, la présence de bâtiments d'intérêt et une situation géographique enviable. Les activités traditionnellement présentes y côtoient aujourd'hui une nouvelle gamme d'entreprises, notamment dans les secteurs des technologies de l'information et de l'industrie créative. Parallèlement, la multiplication des projets résidentiels réalisés à proximité présage son intérêt grandissant en tant que milieu de vie. Enfin, le développement et l'aménagement d'un quartier universitaire sur le site de l'ancien triage Outremont, un projet qui s'échelonne sur une quinzaine d'années, contribuera également à accroître son attrait.

Le territoire d'intervention

Le territoire d'intervention visé par le PDUES des abords du campus Outremont ceinture l'ancienne gare de triage d'Outremont, site du futur campus de l'Université de Montréal. Il couvre une superficie de 0,8 km² et se compose de plusieurs secteurs à vocation commerciale et industrielle – le secteur Beaumont, dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, les secteurs Atlantic et Marconi-Alexandra, dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, la frange nord du quartier Mile End, dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, ainsi qu'un ancien secteur à caractère industriel de l'arrondissement d'Outremont.



Les grands constats

1.2

Les faits saillants de l'analyse permettent de tirer les trois grands constats suivants : le territoire est en mutation, il s'agit d'un espace fragmenté et dont le paysage et l'environnement urbain restent, pour une large part, à valoriser. Les défis que pose sa requalification sont donc multiples et concernent tant la morphologie urbaine que la typologie et la vocation des bâtiments ainsi que l'aménagement du domaine public.

Un territoire en mutation

À l'instar d'autres secteurs industriels des quartiers centraux avant lui, le territoire d'intervention est confronté à une situation changeante. Un des aspects marquants de son évolution récente est le déclin de l'activité manufacturière, principalement de l'industrie du textile et de l'habillement, qui s'est traduit par la disparition de plusieurs emplois, mais aussi par l'émergence d'une nouvelle gamme d'entreprises. Le territoire comporte néanmoins toujours des entreprises de fabrication ou des grossistes dont les activités demeurent dynamiques.

Les nouvelles entreprises, entre autres des secteurs des nouvelles technologies et de l'industrie créative, se distinguent des activités traditionnelles par leurs besoins plus modestes en espace, leur taille et la nature de leurs activités. Elles ont souvent investi d'anciennes manufactures qui ont été rénovées de façon à répondre à leurs besoins, génèrent peu de nuisances et font généralement appel au savoir et à la créativité.

Parallèlement, les milieux mixtes avoisinants accueillent un nombre important de projets résidentiels qui souvent, se sont réalisés dans d'anciennes manufactures. Dans d'autres cas des bâtiments ont été démolis pour faire place à des habitations. Ces tendances laissent présager un intérêt grandissant pour le territoire en tant que milieu de vie.

Enfin, le développement et l'aménagement d'un quartier universitaire sur le site de l'ancien triage Outremont, qui s'échelonne sur une quinzaine d'années, aura certainement une incidence sur le territoire. Ce récent changement de vocation vient mettre un terme à plus de 100 ans d'utilisation de ce site d'une trentaine d'hectares à des fins liées au transport ferroviaire.

Ces transformations soulèvent des interrogations sur la place à accorder à la vocation économique et sur la nature des activités à préserver ou à privilégier pour l'avenir. Elles soulèvent également la question de l'introduction de la fonction résidentielle dans certaines parties de ce territoire.



La construction d'un centre de soins intermédiaires sur l'avenue du Parc.



Vue sur l'ancien triage ferroviaire et le secteur Atlantic.



Lofts commerciaux sur l'avenue De L'Esplanade.

Un territoire fragmenté et diversifié

L'implantation, à la fin du 19^e siècle, des grandes voies ferroviaires encore présentes de nos jours, et la construction et la requalification de plusieurs voies pour accommoder la circulation automobile, après la Seconde Guerre mondiale, ont toutes deux contribué au fractionnement physique du territoire. Ainsi, les ponts ferroviaires et les viaducs qui ponctuent le paysage sont des points de passage obligés pour franchir les voies du Canadien Pacifique et relier les différentes parties du territoire.

La fragmentation physique du territoire s'incarne également dans la trame urbaine et le cadre bâti. Dès le début du 20^e siècle, ce territoire recoupe les villes d'Outremont et de Mont-Royal ainsi que des villages dont l'urbanisation est planifiée de manière autonome. Le lotissement, l'aménagement des rues et de leur emprise, leur orientation, les typologies de bâtiments et leur facture architecturale sont autant d'aspects par lesquels les entités composant le territoire se distinguent. Les discontinuités dans la grille de rues, notamment entre Parc-Extension et Ville Mont-Royal, en sont une résultante qui contribue à leur enclavement.

Le territoire est à la jonction de milieux qui sont également diversifiés sur les plans identitaire et social. Il se partage entre plusieurs quartiers ayant une identité bien affirmée : le quartier Parc-Extension, le plus dense et le plus cosmopolite de Montréal, le secteur Marconi-Alexandra, adjacent à la Petite-Italie et désigné par certains en tant que « Mile-Ex » ou « Quartier des architectes », le Mile End dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et, enfin, la partie nord de l'arrondissement d'Outremont. La diversité est une des grandes richesses de ces quartiers aux réalités sociales contrastées.

Le développement et l'aménagement futur du territoire pourrait contribuer à rompre l'isolement relatif des différents milieux de vie qui le composent. Au-delà de l'identification des aménagements physiques éventuellement requis pour soutenir cette « réunification » en facilitant les déplacements des individus se profile la question de la préservation des éléments identitaires et distinctifs qui font la personnalité de chacun de ces milieux ou de leur abandon, même partiel, au profit d'un tout nouveau cadre de vie.



Enchevêtrement de voies et d'infrastructures, dans l'axe Clark / Saint-Urbain.



Lien interrompu entre la rue De Castelnau et son prolongement, la rue Ogilvy.



Passage de l'avenue du Parc sous les voies ferrées, à la hauteur de la rue Saint-Zotique

Un paysage urbain à requalifier

Situé à la confluence de grands corridors ferroviaires et d'artères métropolitaines, le territoire d'intervention présente un paysage urbain fortement marqué par les barrières physiques qui le sillonnent. D'une part, les discontinuités créées dans la trame rendent difficiles les déplacements entre les différents sous-secteurs et soulèvent des défis majeurs en matière d'aménagement du domaine public. Bien que les passages inférieurs existants dans le secteur et les viaducs Rockland et Rosemont-Van Horne réalisent les liens nécessaires aux déplacements véhiculaires, pour les piétons et les cyclistes, les parcours offerts le long de ces axes routiers achalandés sont peu attrayants et parfois dangereux.

D'autre part, l'étroitesse des trottoirs (voire leur absence...) et la présence de bâtiments implantés sans marge de recul contribuent au manque de confort des piétons le long de certains parcours. Dans les zones à vocation économique, les façades présentant peu d'ouvertures au niveau du rez-de-chaussée, les quais de livraison et les discontinuités du front bâti causées par les grands stationnements extérieurs rendent les rues peu conviviales et contribuent au sentiment d'insécurité des usagers. Le long des rues résidentielles, le paysage urbain est plus attrayant et, dans certains cas, le manque de plantations sur le domaine public est compensé par l'aménagement du domaine privé.

Les terrains bordant les emprises ferroviaires se distinguent du parcellaire résidentiel avoisinant par leur taille imposante et l'irrégularité de leur forme. Généralement voués à la vocation économique, ils accueillent des bâtiments de grand gabarit qui présentent l'avantage de constituer une zone tampon réduisant certaines nuisances, notamment sonores, pour les zones résidentielles voisines. Les bâtiments industriels et commerciaux, et les vastes surfaces minéralisées (aires de stationnement et de manœuvres pour le camionnage) contribuent, avec l'absence d'espaces verts et la rareté de la végétation, à la création d'îlots de chaleur.

La planification de l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau soulève l'enjeu de la requalification du paysage urbain du secteur, notamment en termes d'aménagement de nouveaux lieux publics, d'augmentation du couvert végétal et d'amélioration de la qualité des aménagements du domaine public.



La gare Jean-Talon, vue ici à partir du secteur De Castelnau, est un élément marquant et significatif dans le paysage du territoire.



Le verdissement de cours privées en rive de certaines ruelles crée des îlots de fraîcheur et contribue à la qualité de l'expérience pour les piétons.



Le passage inférieur de l'avenue du Parc, au niveau de l'avenue Van Horne, est peu attrayant et est source d'inconfort pour les piétons.

Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau

Portrait et diagnostic

2. Grandes étapes de l'urbanisation



Avril 2012

Montréal 

Contenu

2. Grandes étapes de l'urbanisation du secteur

2.1	Avant 1875.....	4
2.2	1875-1900.....	6
2.3	1900-1930.....	8
2.4	1930-1960.....	11
2.5	1960-1990.....	14
2.6	Depuis 1990	16

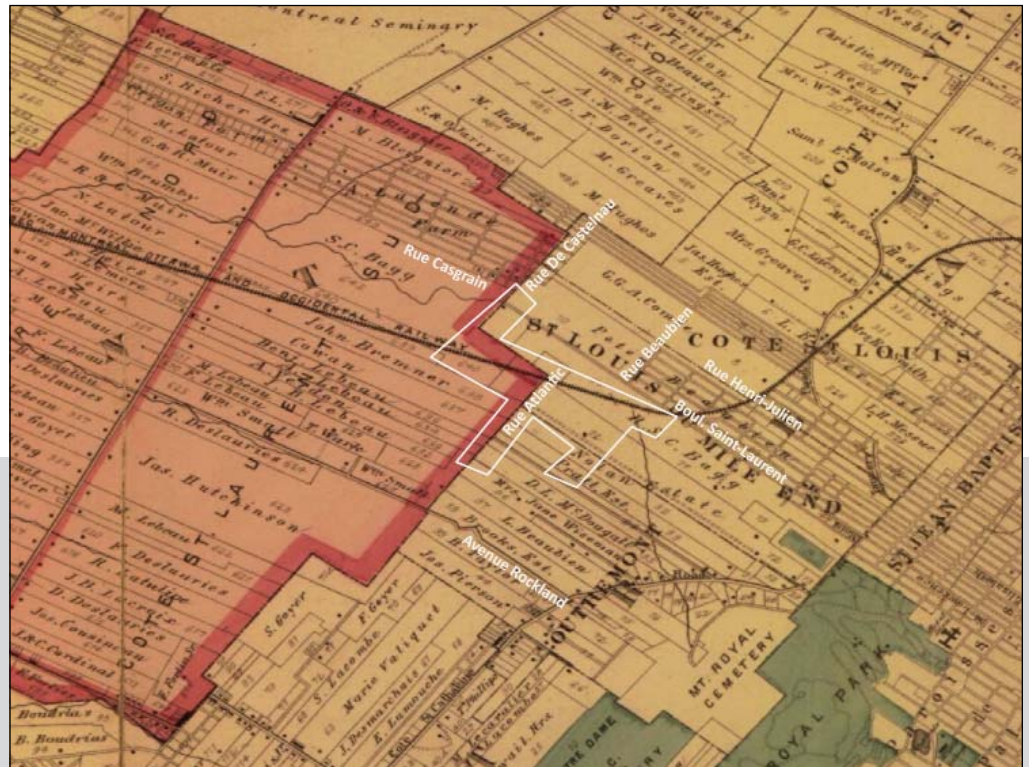
Grandes étapes de l'urbanisation du secteur

2

Fragmenté et en partie enclavé, le morceau de ville qui fait l'objet du présent exercice de planification s'est développé en lien étroit avec le réseau ferroviaire et avec l'expansion de l'industrie et de l'activité commerciale. Les divers quartiers qui le composent se sont consolidés au rythme de l'expansion de la ville vers le nord qui a été facilitée par la mise en service du tramway, les vagues successives d'immigration et le développement de secteurs d'emplois le long des voies ferrées.

Le document qui suit présente les grandes étapes de l'urbanisation du territoire, du début du 18^e siècle jusqu'aux projets récents et en cours.

Carte de Hopkins, 1879.
Le territoire du PDUES (en blanc) se situe à la rencontre de plusieurs réalités morphologiques issues de diverses étapes de développement et de l'expansion du réseau ferroviaire.
(BANQ)



Avant 1875

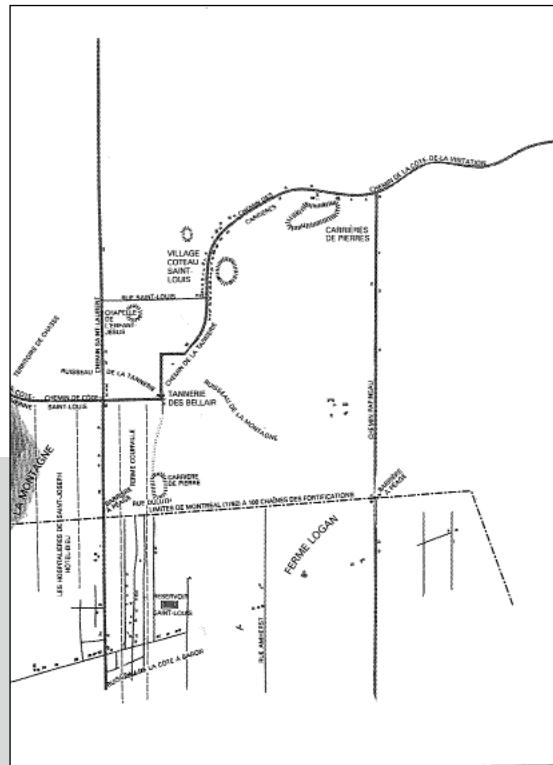
2.1

Au tournant du 18^e siècle, le peuplement de l'île de Montréal progresse doucement, au rythme de la création des côtes et de leur subdivision en concessions. Le territoire correspondant à celui du PDUES se situe alors à cheval sur deux paroisses – Montréal et Saint-Laurent – et à la rencontre des côtes Sainte-Catherine, Saint-Laurent et Saint-Louis.

Dans le système hérité du régime seigneurial français, les côtes sont desservies par des chemins de côtes – notamment le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et la Côte-de-la-Visitation (l'actuel boulevard Rosemont) – et éventuellement par des montées qui relient l'intérieur de l'île à ses rives. Dans la portion est de notre territoire, le chemin de Saint-Laurent et son prolongement, le chemin du Sault (actuelles avenue Casgrain et rue Lajeunesse), assurent dès cette époque la liaison entre la ville fortifiée et les villages établis le long de la rivière des Prairies. Lorsque l'expansion urbaine conduit à la subdivision des premières concessions, on ouvre des chemins le long des champs; leur tracé correspond aujourd'hui aux principales rues nord-sud de la trame orthogonale montréalaise.

En 1792, les limites de la ville sont portées à cent chaînes des fortifications, au niveau de l'actuelle avenue Duluth. Au-delà, à l'exception du développement associé aux tanneries et aux carrières de pierre calcaire, c'est la campagne. Le territoire d'Outremont est un lieu de chasse, de villégiature et de culture maraîchère alors qu'au nord, la côte Saint-Laurent demeure essentiellement agricole jusqu'à la fin du 19^e siècle. Au nord-est du territoire à l'étude, c'est à cette époque que se forme un noyau de peuplement le long du chemin du Sault, à la hauteur de l'actuelle rue De Castelnau.

Développement de la ville avant 1850.
(Pignons sur rue)

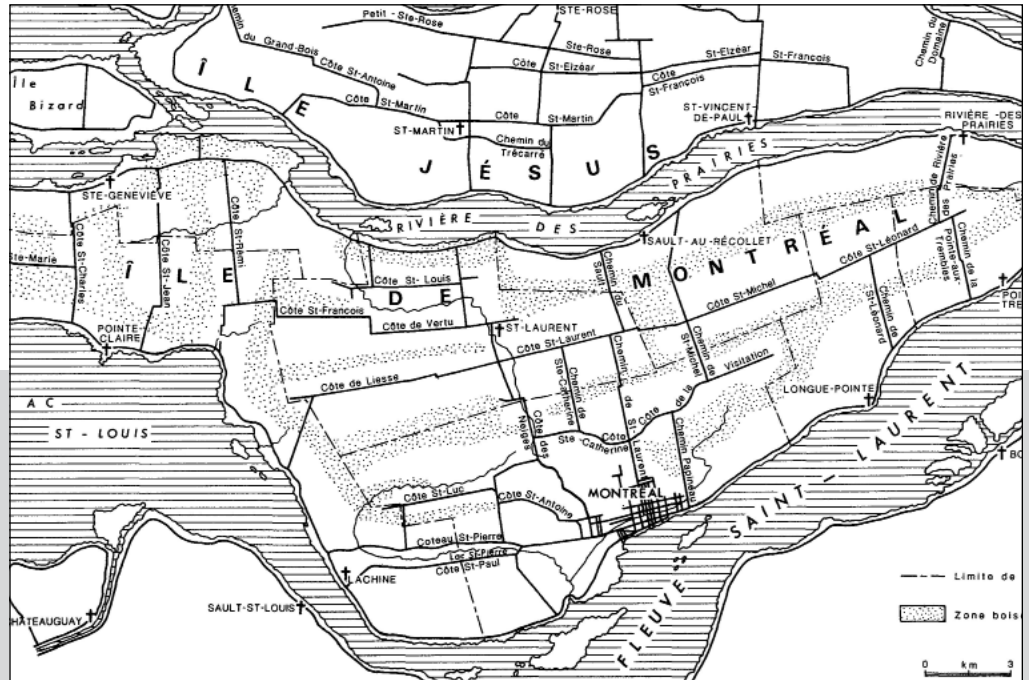


À gauche : Grandes étapes de développement du nord de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique.
(Pignons sur rue)

À droite : Limites des paroisses et des municipalités du centre de l'île, au tournant du 20^e siècle.
(Association des locataires de Villeray. «Villeray, d'hier à aujourd'hui»)



Représentation du système des côtes en 1834, d'après un plan d'André Jobin.
(Beaugard, Ludger. Géographie historique des côtes de l'île de Montréal. Cahiers de géographie du Québec, vol. 28, 1984)



1875-1900 2.2

En 1875, le village de Saint-Louis-du-Mile-End* compte seulement 2000 habitants et la toute nouvelle municipalité d’Outremont, à peine 300. Aux quelques routes qui relient les côtes et desservent les grandes propriétés du secteur s’ajoutent quelques chemins nord-sud, dont la Rocky Road (l’actuel chemin Rockland) ainsi que les avenues Bloomfield et Wiseman. L’avenue du Parc vient tout juste d’être tracée comme accès principal au parc du mont Royal, alors en cours d’aménagement.

Au cours des années suivantes, le développement des réseaux de transport routier et ferroviaire amorce l’expansion de la ville vers le nord et la croissance du secteur. En 1876, la construction de la ligne ferroviaire Montréal-Saint-Jérôme et de la gare Mile End (à l’intersection du boulevard Saint-Laurent et de l’avenue Bernard) contribue à la naissance du village Saint-Louis-du-Mile-End. Plusieurs usines, ateliers et entrepôts s’y implantent, en lien étroit avec l’activité ferroviaire.

Dans Outremont, le percement de rues dans l’axe des terres et le lotissement résidentiel seront en grande partie réalisés à partir de 1887 sous la gouverne des Clercs de Saint-Viateur, alors les plus grands propriétaires terriens de la municipalité et d’importants promoteurs immobiliers. En 1891, le Canadien Pacifique inaugure la cour de triage d’Outremont.

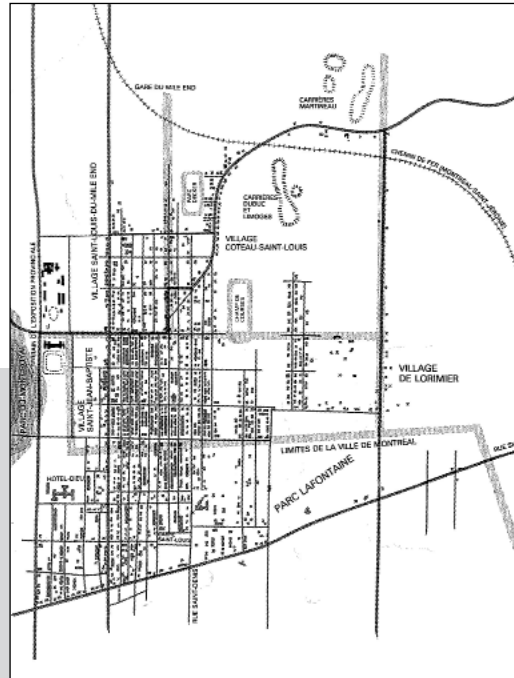
À partir de 1893, la mise en service du tramway Millen, le long des actuelles rues Saint-Dominique, Jean-Talon et Lajeunesse, donne un véritable coup d’envoi au peuplement de La Petite-Patrie et de Villeray. Avec l’annexion du village de la Côte-Saint-Louis la même année, la limite nord de Montréal atteint l’actuelle rue Jean-Talon.

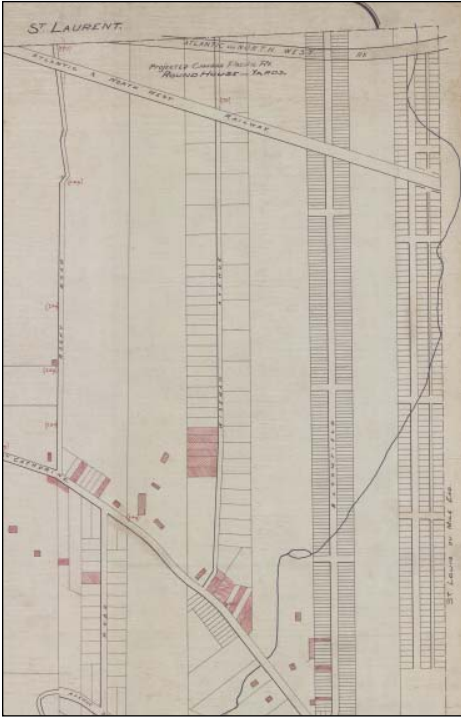
* son territoire correspond à la partie ouest de Côte-Saint-Louis

À gauche : Développement de la ville avant 1890. (Pignons sur rue)

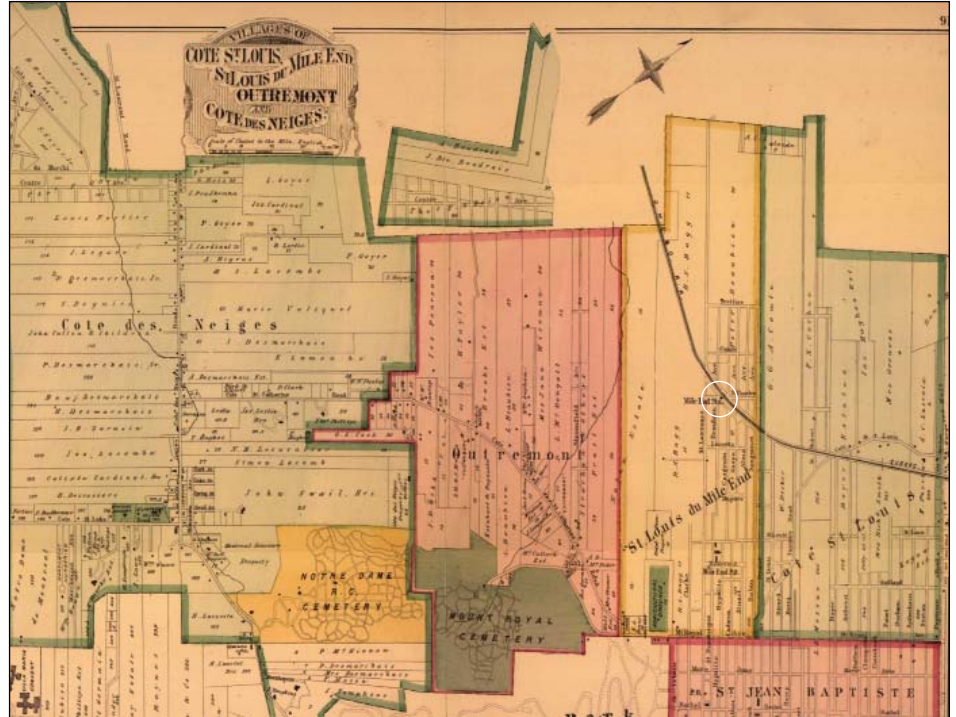
À droite : Le tramway Mille, en 1913. (Pignons sur rue)

À droite : La gare Mile End, à l’intersection du boulevard Saint-Laurent et de l’avenue Bernard. (Musée McCord)



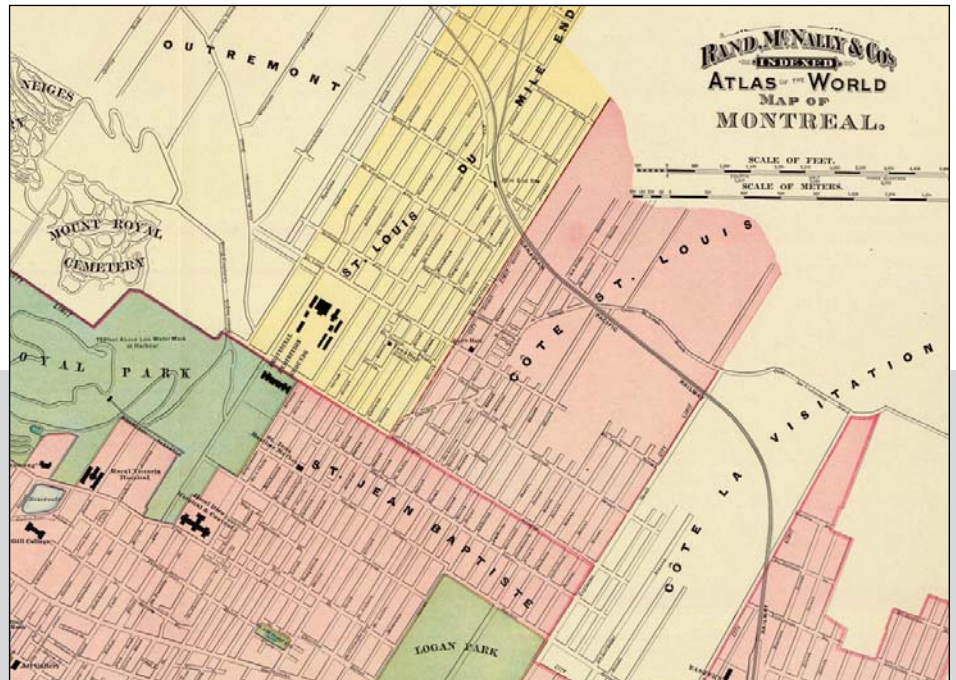


Plan de Joseph-Émile Vanier illustrant le développement d'Outremont en 1890 et la localisation projetée de la cour de triage de la compagnie Atlantic & North West, une filiale du Canadien Pacifique. (Archives des Clercs de Saint-Viateur)



Le territoire en 1879, selon un plan de Hopkins. Les trains de la nouvelle ligne Montréal-Saint-Jérôme s'arrêtent à la gare Mile End (voir cercle blanc), au niveau de l'actuelle avenue Bernard, puis traversent en diagonale l'immense propriété de la famille Bagg. (BANQ)

Le territoire en 1897. Dans la partie nord d'Outremont, seules la Rocky Road (aujourd'hui Rockland) et les avenues Wiseman et Bloomfield sont ouvertes. Dans Saint-Louis-du-Mile-End, l'avenue du Parc et est tracée et une nouvelle emprise ferroviaire longe l'avenue Van Horne, vers la cour de triage Outremont. (Plan de la Rand McNally and Company)



1900-1930

2.3

Au début du 20^e siècle, l'expansion de la ville vers le nord s'accélère et rapidement, le territoire compris entre les voies du Canadien Pacifique et le boulevard Crémazie devient une vaste banlieue résidentielle composée de nombreuses paroisses. Dans le secteur, cette croissance se traduit notamment par l'annexion du petit village de Villeray (1905), qui compte alors 800 habitants et dont le cœur gravite autour de la rue Saint-Hubert, ainsi que par la création de la paroisse Sainte-Madeleine dans le nord d'Outremont, où résident 98 familles catholiques.

L'expansion se poursuit avec l'annexion de la municipalité de Saint-Louis-du-Mile-End en 1909, alors la troisième ville du Québec avec ses 37 000 habitants et sa vingtaine d'industries, où travaillent quelques 5000 personnes. De nouveaux arrivants d'origines juive, allemande et polonaise s'installent en grand nombre dans la partie ouest du secteur, surnommée l'Annexe, entre l'avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent. L'avenue du Parc est à cette époque une artère résidentielle prestigieuse, dont le développement n'est pas encore complété. Des institutions et des temples de diverses confessions sont érigés; les immigrants installent leurs boutiques et leurs ateliers le long de la *Main*. Le long du boulevard, un peu au nord de la gare Mile End, un nouveau tunnel aménagé en 1911 permet au tramway de circuler sous les voies du Canadien Pacifique.

En 1907, la Park Realty Company achète trois terres agricoles et réalise un plan de lotissement qu'elle nomme Park Avenue Extension. La propriété est divisée en petits lots qui sont revendus à des familles qui construisent elles-mêmes leur maison. Le plan prévoit également l'aménagement de trois parcs, toujours existants : Greenshields (maintenant Athéna), de L'Estre et Jean-Valets. Lors de l'annexion à Montréal d'une partie de la paroisse de Saint-Laurent, en 1910, le territoire de Parc-Extension compte

Développement de la ville en 1909. Au nord de la cour de triage d'Outremont, on trouve encore des terres agricoles à l'emplacement actuel de Ville Mont-Royal et Parc-Extension. Extrait d'un plan topographique de Laval et de ses environs. (Archives du Canada)



une centaine de bâtiments. De l'autre côté des voies ferrées, on fait encore paître les vaches et les chevaux sur la propriété qui accueillera le parc Jarry à partir de 1925. Au sud du quartier, de nombreuses industries s'établissent le long de l'avenue Beaumont, encouragées par la proximité des voies ferrées ainsi que par les exemptions de taxes offertes par la municipalité.

À l'ouest de Parc-Extension, la Canadian Northern Railway mène en toute discrétion la planification de Ville Mont-Royal, alors que commencent les travaux de construction d'un tunnel sous le mont Royal (1912-1917). Deux mille huit cents acres de terrains agricoles sont acquis en quelques jours seulement, pour une somme dérisoire (120 000 \$). Avec le passage du premier train de passagers, en 1918, la valeur foncière monte en flèche. Les constructions apparaissent d'abord au centre du plan, près de la gare Canora (un diminutif de Canadian Northern Railway). Puis, au cours des années 1920, l'implantation d'écoles, d'églises et de commerces amorce véritablement le développement de ce qui deviendra l'une des banlieues les plus cossues de Montréal.

Au cours de cette période, Outremont devient une banlieue bourgeoise, majoritairement francophone, dont la planification est influencée par les théories hygiénistes et les mouvements d'urbanisme britanniques et américains d'avant-garde. Dès le début du siècle, le développement est encadré par des règlements de zonage et de construction très stricts ainsi que par des normes de plantation et de protection des arbres. L'urbanisation s'effectue d'est en ouest, et du sud au nord, structurée par un axe central à caractère institutionnel localisé entre les avenues McEachran et Stuart. Dans la foulée du boom industriel et du développement du Plateau-Mont-Royal, un quartier ouvrier se développe le long des voies ferrées, dans la partie nord-est d'Outremont, sur les anciennes terres des Clercs de Saint-Viateur.

Plan de Pinsonneault, 1907.

Le lotissement d'Outremont, du Mile End et de La Petite-Patrie sont complétés.

À l'est de la cour de triage d'Outremont, les voies ferrées créent une enclave de part et d'autre de l'avenue du Parc. Au sud de la rue Pacific (aujourd'hui le segment ouest de la rue Beaubien), les lots résidentiels seront éventuellement cédés au Canadien Pacifique qui y aménagera une petite cour de triage. (BANQ)



À l'est, la communauté italienne s'implante progressivement dans le secteur du boulevard Saint-Laurent, de part et d'autre de la gare Mile End. La majorité des immigrants travaillent alors dans la construction ou à l'entretien des chemins de fer, notamment aux garages et entrepôts de la Montreal Street Railway, dans le secteur de la rue de Bellechasse (aujourd'hui le garage de la STM). Dès 1913, la paroisse Notre-Dame-della-Difesa dessert 800 familles et 8000 personnes.

À l'aube de la Première Guerre mondiale, les Clercs de Saint-Viateur achètent à la succession Bagg une grande propriété du boulevard Saint-Laurent et confient aux architectes Gauthier et Daoust la conception d'un nouvel édifice pour l'Institut catholique des sourds-muets. Une carrière exploitée sur le site fournit la pierre nécessaire à la construction, qui s'étend de 1916 à 1921. Pendant cette période, et jusqu'à 1930, la partie ouest de Villeray connaît un véritable boom résidentiel et se consolide comme quartier ouvrier.

À gauche : Tunnel du boulevard Saint-Laurent, à la hauteur de l'avenue Van Horne, peu après son inauguration vers 1911.



À droite : Construction de l'édifice Bovril, à l'intersection des avenues du Parc et Van Horne, en 1920. (Musée McCord)

À gauche : Vue vers le nord de l'avenue du Parc, à la hauteur de l'avenue Bernard, vers 1910. (BANQ)



À droite : Perspective du projet de l'Institut des sourds-muets, conçu par Gauthier et Daoust Architectes, vers 1916. (Archives des Clercs de Saint-Viateur)

À gauche : Le terrain de jeu Rockland et, en arrière plan, le réservoir de l'avenue Beaumont. 1925.



À droite : Les débuts du développement de Ville Mont-Royal, en 1927. (ville.mont-royal.qc.ca)

1930-1960

2.4

Au début des années 1930, les gouvernements adoptent un plan de relance pour lutter contre le chômage engendré par la crise économique de 1929. Au nombre des grands chantiers publics initiés dans le secteur figure la construction du Marché du Nord (aujourd'hui le Marché Jean-Talon), de la caserne de pompiers et du poste de police Shamrock et de quelques pavillons dans le parc Jarry. C'est également au cours de cette période, soit vers 1932, qu'est réalisé l'élargissement du boulevard Saint-Laurent, au nord de la rue Jean-Talon, et que ferment, les uns après les autres, les carrières de Villeray et de Rosemont.

L'un des chantiers les plus marquants de cette époque demeure cependant celui de la gare Jean-Talon, à la limite nord de l'avenue du Parc. Conçue par l'architecte Colin Drewitt, dans la tradition des gares Windsor et Viger, la gare est inaugurée en 1931. Dès lors, elle supplante la gare Mile End et devient un carrefour important pour tous les voyageurs à destination de Québec, d'Ottawa et des Laurentides.

À l'ouest, Parc-Extension se développe et se densifie, et cela de façon particulièrement marquée à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale. Entre 1941 et 1961, la population de ce quartier ouvrier passe de 7 658 à 27 068 habitants; les immeubles d'appartements se multiplient. Au cours des années 1950, la construction d'immeubles d'appartements participe également à une densification résidentielle du nord d'Outremont, le long de l'avenue Van Horne.

Dès 1929, le réseau de tramway dessert tous les nouveaux quartiers ouvriers du nord de la ville. Les trains circulent notamment le long du boulevard Saint-Laurent (jusqu'à Crémazie) et de l'avenue du Parc (jusqu'à Beaumont). De plus, une ligne dessert une partie de Ville Mont-Royal, via l'avenue Beaumont et le boulevard Graham. (BANQ)



À Ville Mont-Royal, le développement atteint la limite est de la ville à la fin des années 1950, peu après l'ouverture du tout nouveau boulevard de l'Acadie, dans l'axe de l'avenue McEachran (1956). Dans *La Petite-Patrie*, une nouvelle vague d'immigration consolide la présence italienne autour du marché Jean-Talon et de l'église Madonna della Difesa, dans la *Piccola Italia*.

La période d'après-guerre est également marquée par un développement important de l'emploi dans le secteur. Alors qu'au nord-est des voies ferrées les secteurs Beaumont et Atlantic accueillent un nombre grandissant d'industries et de manufactures, au sud, des tours industrielles sont érigées le long des avenues Casgrain et De Gaspé, dans le secteur Saint-Viateur.

Construction de la gare Jean-Talon du Canadien Pacifique, en 1931.
(Musée McCord)



À gauche : Construction de la gare Jean-Talon du Canadien Pacifique, en 1931.
(Musée McCord)



À droite : Maison modèle de Ville Mont-Royal, en 1939.
(ville.mont-royal.qc.ca)

À gauche : Résidents de Parc-Extension en 1956, sur l'avenue McEachran (aujourd'hui le boulevard de l'Acadie), près de l'intersection de la rue Jean-Talon.
(Société d'Histoire de Parc-Extension)



À droite : Résidents du nord du quartier Parc-Extension, devant le 8555 Bloomfield, en 1956.
(Société d'Histoire de Parc-Extension)

Deux vues aériennes du territoire, en 1947.
(Archives de la Ville de Montréal)

Le développement résidentiel atteint timidement le sud-est de Ville Mont-Royal. Le chemin Rockland traverse les voies ferrées à niveau et longe, du côté d'Outremont, un grand parc. Les activités ferroviaires sont omniprésentes dans le secteur, on aperçoit plusieurs installations aujourd'hui démantelées :

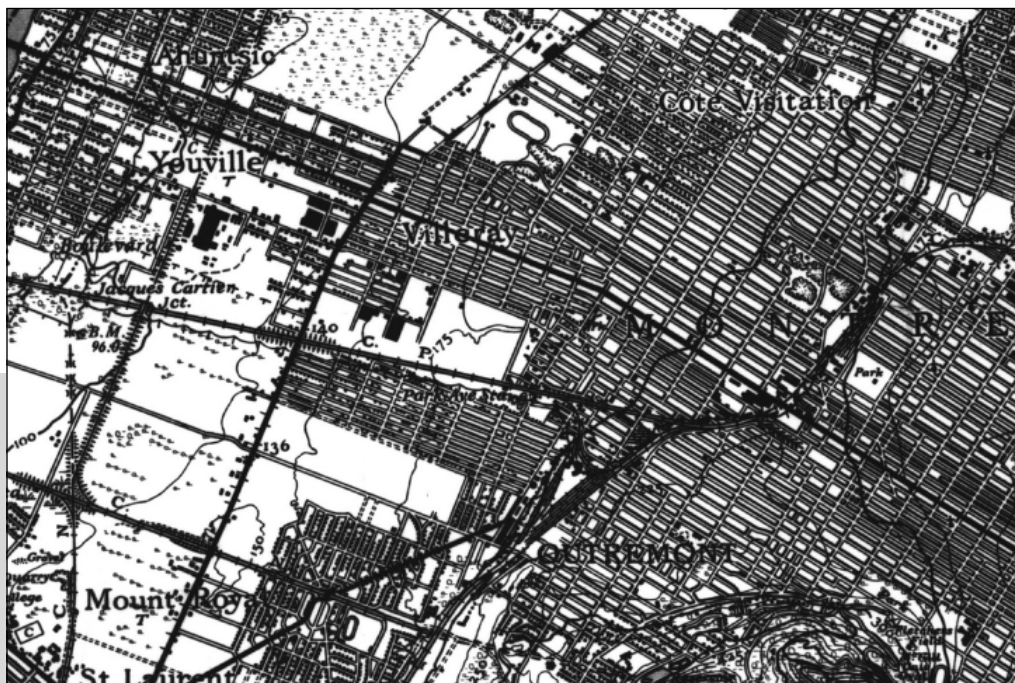
- la rotonde de la cour de triage,
- l'immense site d'entreposage et de transbordement le long de la portion ouest de l'avenue Beaumont,
- l'antenne ferroviaire qui traversait en diagonale le secteur Marconi-Alexandra,
- le triage Beaubien (qui loge aujourd'hui un magasin Home Depot),
- etc.



Développement de la ville en 1952.

Le développement de Parc-Extension atteint le boulevard Crémazie au nord. La partie est de Ville Mont-Royal, entre le chemin Rockland et l'avenue McEachran (aujourd'hui le boulevard de l'Acadie), est à l'époque occupée par un club de golf.

Extrait d'un plan topographique de Laval et de ses environs. (Archives du Canada)



1960-1990

2.5

Développement des infrastructures

À partir du début des années 1960, les grands projets d'infrastructures se multiplient sur le territoire montréalais. Dans la foulée de l'ouverture du premier tronçon de l'autoroute Métropolitaine (1959) et à l'aube de l'Expo 67, plusieurs projets autoroutiers sont mis en chantier : l'échangeur Décarie (1960), l'autoroute Bonaventure (1967), l'autoroute Décarie (1967), l'échangeur Turcot (1967), l'autoroute Ville-Marie (1972), etc. C'est également au cours de cette période que sont inaugurés les viaducs Rockland (1966) et Rosemont-Van Horne (1972). En 1983, la construction d'un centre d'achats sur un ancien site industriel de l'avenue Beaumont, à Ville Mont-Royal, favorise l'émergence progressive d'un pôle commercial au pied du viaduc Rockland.

En parallèle, on développe les transports en commun. En 1966, après 4 ans de travaux, 26 stations de métro sont inaugurées (dont les stations Rosemont, Beaubien et Jean-Talon). Il faut cependant attendre l'inauguration de la ligne 5 (bleue), dans les années 1980, pour que la desserte atteigne Outremont, Ville Mont-Royal, Parc-Extension et l'ouest de Villeray. La station De Castelnau est ouverte en 1986, suivie de la station Parc en 1987 et des stations Acadie et Outremont en 1988.

En déclin depuis les années 1950, la gare Jean-Talon est fermée par le Canadien Pacifique en 1983. La Ville de Montréal acquiert le bâtiment et en cède une partie pour la construction de la station de métro Parc. En 1997, en vue de pallier les inconvénients créés par les travaux sur le pont Marius-Dufresne, une ligne temporaire de train de banlieue est mise en service entre Blainville et la gare Jean-Talon (aujourd'hui Parc). Le succès est tel que dès 1999, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) étend le service jusqu'au centre-ville, par la gare Windsor (aujourd'hui Lucien-L'Allier).

À gauche : Le viaduc Rosemont-Van Horne, vu à partir du boulevard Saint-Laurent.

En haut, à droite : la station de métro Acadie.

En bas, à droite : La gare de train de banlieue Parc, sur la ligne reliant Saint-Jérôme au centre-ville.



Population de Parc-Extension

Depuis les années 1960, diverses communautés ethnoculturelles se voient et se succèdent dans Parc-Extension, comme en font foi, notamment, la multiplication et la diversification des institutions et des lieux de culte.

Dès les années 1950, les premières familles qui s'exilent vers les nouvelles banlieues sont remplacées par des familles d'origine européenne, en majorité italienne ou grecque. De 1961 à 1971, la proportion de résidents de Parc-Extension d'origine grecque passe ainsi de 6 % à 42 %. À partir de la fin des années 1970, de nouvelles vagues d'immigration, en provenance surtout des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Asie du Sud (Inde, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka), modifient considérablement la composition ethnoculturelle du quartier.

À gauche : Entrée d'un important lieu de culte du quartier Parc-Extension : la mosquée Al Sunnah Al Nabawiah, sur la rue Hutchison.

À droite : Église grecque orthodoxe Koimisis Tis Theotokou, sur la rue Saint-Roch.



Développement de la ville en 1971. De part et d'autre des emprises ferroviaires, on trouve une concentration importante de grands bâtiments accueillant des activités industrielles, manufacturières et commerciales. Extrait d'un plan topographique de Laval et de ses environs. (Archives du Canada)



Depuis 1990

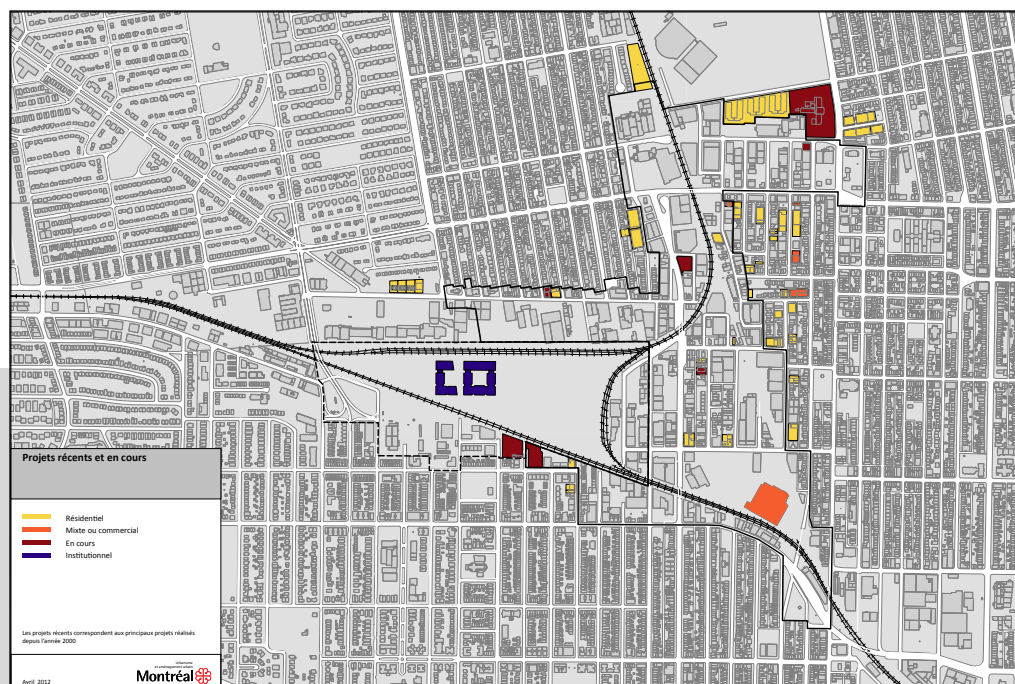
2.6

Au cours des dernières décennies, on assiste à Montréal, comme dans plusieurs autres villes, à un phénomène de réappropriation des marges industrielles des quartiers centraux. Développés à partir de la fin du 19^e siècle, le long du canal de Lachine et en bordure des voies ferrées, la plupart de ces anciens sites à vocation économique étaient le produit d'une logique d'urbanisation qui s'est irrémédiablement fragilisée avec le développement du réseau routier, l'expansion de l'industrie du camionnage et la dispersion des centres de production. Les bâtiments devenus vétustes et la rationalisation des activités ferroviaires et portuaires sont aujourd'hui autant d'occasions de restructurer et consolider les milieux urbains existants.

Depuis la fin des années 1980, la ville se reconstruit sur elle-même de diverses façons. Dans plusieurs quartiers, la fermeture de sites industriels a donné naissance à divers projets de conversion d'anciens bâtiments industriels, à des fins résidentielle, commerciale ou mixte, qui ont contribué de façon importante à la renaissance de leur milieu. En parallèle, on assiste à la réhabilitation de nombreuses friches ferroviaires, des sites dont la taille et la localisation privilégiée rendent possible la création de nouveaux quartiers en plein cœur de l'île. L'implantation de fonctions résidentielle et institutionnelle dans l'ancienne cour de triage Outremont s'inscrit dans cette tendance.

Projets récents et en cours

Dans le territoire d'intervention et, surtout, dans les milieux avoisinants, les projets de développement immobilier ou de transformation de bâtiments existants qui ont été réalisés au cours de la dernière décennie sont en grande majorité des projets résidentiels. Près d'une soixantaine de projets ont été relevés pour cette période, dont une quarantaine de projets résidentiels et une quinzaine de projets mixtes ou commerciaux.



Parmi les projets résidentiels figurent 10 projets impliquant la conversion de bâtiments industriels et ayant mené à la construction d'un peu plus de 400 unités de logement. Le projet des « Condos de la Gare », aux 7060 et 7080, rue Hutchison, offre un exemple de bâtiment industriel (anciennement dédié à l'industrie textile) recyclé à cette fin. Il comporte à lui seul plus de 230 unités de logement, dont une maison de retraite de 60 unités.

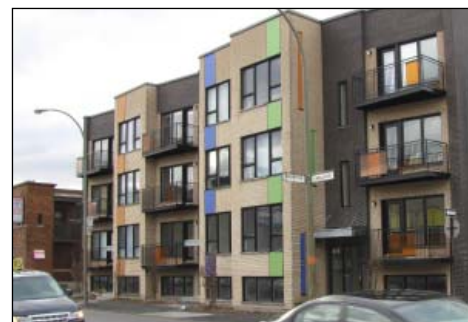
Une trentaine de projets résidentiels comportant un nombre équivalent de logements ont également été construits durant la période considérée. Plus de la moitié sont de petite échelle et comptent moins de 10 unités, 5 projets correspondent à des habitations multifamiliales ayant entre 10 et 20 unités et 8 projets comptent plus d'une vingtaine d'unités. La moitié de ces derniers a été réalisée sur la rue Molière, entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue Casgrain, à proximité de la station de métro De Castelnau (environ 140 unités).

Actuellement, 7 projets résidentiels totalisant environ 530 logements sont en cours. Deux de ces projets représentent à eux seuls la construction de plus de 400 logements, soit celui du 7400, boulevard Saint Laurent (l'ancien Institut des sourds-muets) et celui d'un centre de soins intermédiaires en bordure de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Roby (face au CLSC).

Plusieurs investissements ont été réalisés dans la rénovation de bâtiments à vocation économique au cours de cette période, mais ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'un inventaire systématique. C'est le cas notamment du 400, avenue Atlantic, du 6750, avenue de l'Esplanade (lofts industriels), du 6910, rue Marconi (charcuterie Parisienne) et des 550 et 654, avenue Beaumont (Montréal Pita).

À droite : « Le Bloomfield », un projet de 24 logements situé à l'angle de l'avenue du même nom et de l'avenue Beaumont.

À gauche : Le garage qui occupait le site avant la construction du projet.



À gauche : Exemple de recyclage d'un bâtiment commercial à des fins résidentielles, à l'angle de la rue Beaubien et de l'avenue de l'Esplanade.

À droite : Les condos de la Gare, rue Hutchison. Un projet de transformation de 2 anciennes manufactures en 200 unités de condo.



Projet du site Outremont de l'Université de Montréal

En février 2011, le conseil municipal de Montréal adoptait le règlement autorisant la réalisation du campus Outremont sur le site de l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique. L'adoption de ce règlement et l'entente sur les conditions de réalisation du campus faisaient suite à une longue démarche de planification et de concertation réalisée par l'Université de Montréal, la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Outremont. Dans son rapport de consultation publique, l'OCPM estimait que ce projet constituait « une opportunité exceptionnelle (...) de revitaliser les secteurs déstructurés au nord et à l'est du site et de retisser les liens urbains entre les arrondissements qui s'y tournent le dos. »

L'aménagement du site Outremont de l'Université de Montréal doit s'échelonner sur une quinzaine d'années et totalisera, à terme, 300 000 m² de superficie de plancher. Le projet consiste, dans un premier temps, en la construction de deux pavillons (60 000 m² au total) dont l'inauguration aurait lieu au cours de l'année 2017. Ces pavillons doivent accueillir divers départements de la faculté des arts et des sciences (chimie, physique, géographie, biologie, mathématiques et statistique) ainsi que des services aux étudiants.

Le développement institutionnel s'accompagnera d'un important développement résidentiel dans l'arrondissement d'Outremont où 1 300 logements seront construits au sud du futur axe central, sur des terrains municipaux et de l'Université. Ces futurs développements incluront 15 % de logements abordables et 15 % de logements sociaux et communautaires.

Afin d'accueillir les nouveaux bâtiments universitaires et résidentiels, la Ville aménagera les rues et les espaces publics pour relier les composantes du projet entre elles et avec les milieux environnants. Au nombre des interventions municipales figurent la construction d'un pont ferroviaire et le déplacement de la voie ferrée vers le nord du site, l'aménagement d'une nouvelle rue est-ouest entre le chemin Rockland et l'avenue Durocher, ainsi que le déménagement de la cour de services de l'arrondissement d'Outremont au nord-est du site, en rive du secteur Atlantic. La Ville s'est également engagée à aménager 4 hectares de nouveaux espaces publics, soit une place publique, un parc de quartier et deux parcs de voisinage.

À gauche : Vue vers le sud de l'ancienne cour de triage Outremont.

À droite : Aperçu à vol d'oiseau du nord d'Outremont et de l'ancienne cour de triage réaménagée.
(Ville de Montréal / Alain Carle architecte)



Projet Castelnau

L'ancien Institut des sourds-muets, situé au 7400, boulevard Saint-Laurent, est en cours de transformation. Soumis à la consultation publique en 2010, le projet résidentiel prévoit la création de 302 logements répartis dans 4 bâtiments d'une hauteur variant de 4 à 6 étages (le pavillon principal d'origine et 3 nouvelles constructions). L'aménagement du site comprend également un stationnement souterrain de 300 cases ainsi que 70 % d'espaces verts. La livraison des premières unités est prévue pour le printemps 2013.

Projet Ressource de la Montagne / Jean-Roby

Dans la portion nord de l'avenue du Parc, au niveau de la rue Jean-Roby, un projet de 112 unités d'hébergement en ressources intermédiaires est en cours de construction. D'une hauteur de sept étages, le bâtiment accueillera des personnes âgées en perte d'autonomie qui habitent présentement dans l'un ou l'autre des territoires desservis par le CSSS de la Montagne (Parc-Extension, Côte-des-Neiges, district Peter-McGill, Outremont, Ville Mont-Royal et Westmount). L'ouverture est prévue en mai 2012.

Le projet prévoit 2 autres phases, soit la construction d'une maison de retraite de 99 unités, sur l'avenue du Parc, et une tour de 10 étages comprenant 63 unités résidentielles pour personnes âgées, sur la rue Jeanne-Mance.

À gauche :

Vues du projet Castelnau, qui prévoit notamment la conversion du bâtiment principal de l'ancien Institut des sourds-muets.
Conception et réalisation du projet : DevMcGill / Thibault, Messier, Savard et Associés (TMSA) / Cardinal et Hardy Architectes.



À droite :

Vue d'ensemble des trois phases du projet Ressource de la Montagne et aperçu de la construction en cours, le long de l'avenue du Parc.
Conception et réalisation du projet : CSSS de la Montagne / Développements Bonneville inc. / Barin Architectes



Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau

Portrait et diagnostic

3. Portrait urbain



Avril 2012

Montréal 

Contenu

3. Portrait urbain

3.1	Trame urbaine et parcellaire	3
3.2	Occupation du sol	6
3.3	Équipements collectifs, parcs et espaces verts	10
3.4	Cadre bâti.....	14
3.5	Infrastructures de transport et déplacements.....	20
3.6	Paysage et aménagement du domaine public	32

Trame urbaine et parcellaire

3.1

Le territoire d'intervention se trouve au point de rencontre de plusieurs réalités morphologiques, issues du système des côtes de la trame seigneuriale, tributaires de considérations géographiques (montagne et anciens cours d'eau), puis façonnées par l'expansion du ferroviaire et par certains exercices de lotissement ponctuels.

D'une part, la rencontre des anciennes côtes et villages est révélée par un léger désaxement (environ 17 degrés) entre la trame d'Outremont et les trames de Parc-Extension et de Ville Mont-Royal. À l'est des voies ferrées, une limite morphologique similaire distingue les trames de Rosemont et de Villeray, de part et d'autre de la rue Jean-Talon.

La structure actuelle du territoire révèle également le parcellaire des anciennes terres agricoles. Ainsi, les grands axes de pénétration que sont l'avenue du Parc, le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis sont distancés d'environ 450 mètres et ont été tracés, dans la logique des montées du 18^e siècle, perpendiculairement au fleuve et à la rivière des Prairies. Les chemins qui, historiquement, croisaient les montées correspondent aujourd'hui aux principaux axes des flux est-ouest : l'avenue Van Horne, l'avenue Beaumont, la rue Jean-Talon, etc. Ce système orthogonal d'organisation du territoire est toutefois ponctué d'événements morphologiques d'exception – la trame curviligne et pittoresque de l'ouest d'Outremont et le plan en étoile de Ville Mont-Royal par exemple – qui sont issus d'exercices de planification distincts.

De part et d'autre de l'avenue du Parc – dans les secteurs Atlantic, Marconi-Alexandra et autour de l'avenue Beaumont –, la présence de plusieurs îlots de formes atypiques ainsi que le parcours sinueux de la rue Marconi renvoient à la séquence de développement du territoire, au fait que la construction des voies ferrées y ait précédé l'urbanisation.

Configuration des îlots et de la trame viaire du territoire. En rouge, les barrières créées par les emprises ferroviaires.



De plus, la taille des îlots et la présence d'édifices de grand gabarit en bordure de l'emprise du Canadien Pacifique rappellent le passé industriel et la nécessité qui s'imposait, à l'époque, d'implanter les usines à proximité immédiate des réseaux portuaires et ferroviaires de transport de marchandises. En termes d'échelle et de mode d'implantation, les bâtiments forment un tissu urbain hétérogène et discontinu, caractérisé par la présence de vastes espaces non construits.

À la frange de ces marges industrielles se déploie la grille régulière et structurée des anciens quartiers ouvriers du début du 20^e siècle. La trame en damier y a inspiré un lotissement très étroit, d'orientation nord-sud, sur lequel ont été construits des bâtiments en longueur, de type plex et contigus les uns aux autres. Disposant rarement de marges latérales, les bâtiments sont habituellement desservis par un réseau de ruelles centrales. Le long des rues est-ouest, les bâtiments implantés en tête d'îlot sont d'échelles et de typologies plus variées. Par ailleurs, quelques projets résidentiels plus récents présentent des typologies moins traditionnelles qui offrent peu d'encadrement aux rues qui les desservent. Au nord du secteur De Castelnau par exemple, le projet Les Jardins du parc Jarry s'articule autour de placettes aménagées au centre de l'îlot plutôt que par rapport à la rue Faillon.

Aperçu des grands axes qui structurent la trame et des divers parcellaires du territoire.

En noir :

Le cadre bâti en bordure de voies primaires.

En gris foncé :

Le cadre bâti en bordure de voies secondaires.



Parcellaire industriel associé à la présence des voies ferrées.



Parcellaire traditionnel des quartiers résidentiels montréalais.



Parcellaire des premières banlieues montréalaises.
(Ville Mont-Royal et la partie ouest d'Outremont)



Occupation du sol

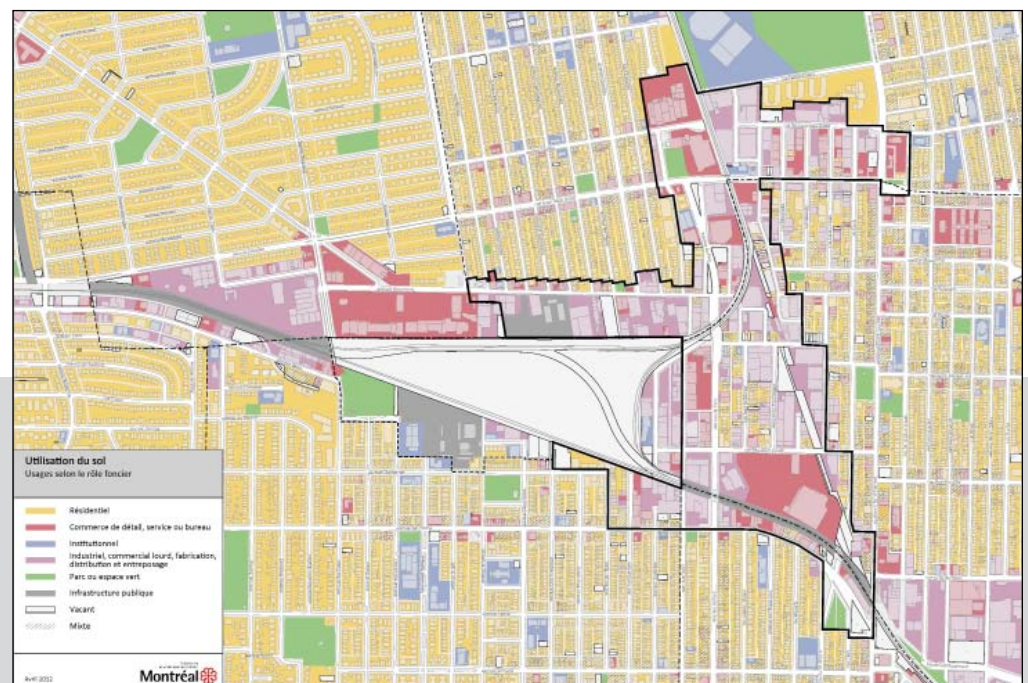
3.2

Occupation du sol dans les milieux avoisinants

Dans les milieux avoisinants le territoire d'intervention, le sol est principalement utilisé à des fins résidentielles. Toutefois, ces milieux se distinguent par l'intensité de l'occupation du sol, c'est-à-dire le rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et celle du terrain sur lequel il est implanté*, et par le degré de ségrégation entre les usages résidentiels et les activités commerciales ou industrielles.

Ville Mont-Royal est le milieu où l'occupation du sol est la plus faible et la séparation entre l'habitation et les autres activités la plus marquée. Les activités économiques y sont systématiquement séparées des secteurs résidentiels. Les activités industrielles occupent plutôt la portion de la ville située à l'ouest de l'autoroute Décarie. Les activités commerciales sont pour leur part concentrées au sud de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont ainsi qu'à l'intersection du chemin Rockland et du boulevard métropolitain (Centre Rockland). Un petit noyau commercial existe également au cœur géographique des secteurs résidentiels près de l'intersection des boulevard Graham et Laird et du chemin Canora. Les bâtiments commerciaux ont une superficie importante, mais occupent généralement une portion relativement faible du terrain sur lequel ils sont implantés. La superficie restante est en grande partie consacrée à des aires de stationnement.

Les autres milieux sont à plusieurs égards comparables entre eux et comportent une ou plusieurs rues commerciales de type « traditionnel » où les commerces de desserte locale se succèdent. Les établissements commerciaux, généralement de petite taille ou de taille moyenne, s'intercalent parfois entre des bâtiments résidentiels. Il est aussi fréquent qu'ils occupent le rez-de-chaussée d'un bâtiment avec des logements aux étages.



* Ce rapport est exprimé par le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

Les rues commerciales de ces secteurs sont des environnements construits relativement denses et comportent avant tout des commerces de proximité conçus en fonction d'un accès à pied. Les bâtiments sont contigus, s'apparentent par leur hauteur à ceux des rues résidentielles adjacentes et accueillent ponctuellement des bâtiments plus imposants.

Les rues commerciales les plus dynamiques de ces milieux sont l'avenue Van Horne, l'avenue Bernard, l'avenue du Parc (au sud de l'avenue Van Horne), la rue Jean-Talon, la rue Jarry et le boulevard Saint-Laurent. Dans le quartier Parc-extension, des commerces de desserte locale sont également présents sur d'autres axes est-ouest, soit l'avenue Ogilvy et les rues Saint-Roch et Jarry.

La partie ouest de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie se singularise par la grande mixité des usages. Ainsi, malgré la prépondérance de la fonction résidentielle, chacune des rues du secteur compris entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue du Parc comporte des usages commerciaux, industriels et parfois même institutionnels. Ces usages commerciaux ne correspondent pas à des commerces de desserte locale, mais plutôt à des entreprises au rayonnement important offrant, par exemple, des services professionnels (architectes, designer, agences de publicité, etc). Les autres activités économiques incluent notamment des grossistes et des distributeurs en alimentation, des entreprises de fabrication de vêtements et des ateliers de réparation automobile.

À gauche : Voisinage de fonctions résidentielles et d'anciennes manufactures le long de la rue Saint-Urbain, dans le secteur Marconi-Alexandra.



À droite : L'avenue Van Horne dessert la clientèle locale du nord d'Outremont et une clientèle en provenance de d'autres quartiers, attirée par certains commerces spécialisés.



À gauche : Stationnement du pôle commercial de la rue Beaumont, dans Ville Mont-Royal.



À droite : Principale artère commerciale du quartier Parc-Extension, la rue Jean-Talon reflète la diversité ethnoculturelle du secteur.



Occupation du sol dans le territoire d'intervention

Le territoire d'intervention est presque essentiellement dédié à des activités industrielles et commerciales. Les activités commerciales de grande ampleur, qui incluent les activités de bureaux, sont plus particulièrement localisées le long de l'axe de l'avenue du Parc. Elles occupent également deux ensembles commerciaux importants, dont l'aménagement est axé sur une accessibilité rapide en automobile (le site du Home Depot, au sud de la rue Beaubien, et le secteur Beaumont de Ville Mont-Royal), qui ont une faible occupation du sol.

La plus grande partie du secteur situé entre les stations de métro De Castelnau et la gare Parc comporte également des activités commerciales très hétéroclites (architecture, matériaux de construction, agence de sécurité, etc.) et dont l'intensité d'utilisation du sol fluctue grandement. Par ailleurs, plusieurs ateliers de réparation de véhicules automobiles occupent les têtes d'îlots au nord de l'avenue Beaumont, ainsi que le voisinage des voies du Canadien Pacifique le long de la rue Marconi.

Les activités industrielles sont pour leur part réparties sur l'ensemble du territoire. Toutefois, les plus importantes se concentrent dans le secteur compris entre l'avenue Beaumont et les voies du Canadien Pacifique, ainsi que le long de l'emprise de l'antenne ferroviaire qui a été abandonnée dans le secteur Marconi-Alexandra et le long de son prolongement vers le nord.



À l'échelle du territoire d'intervention, la fonction résidentielle est surtout présente dans le quadrilatère formé par l'avenue du Parc, le rue Saint-Zotique, l'avenue de l'Esplanade et la rue Beaubien. Une autre concentration d'habitations occupe le voisinage des avenues Querbes et De L'Épée et de l'avenue Ducharme.

À gauche : Atelier de réparation de véhicules du secteur De Castelnau, à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Saint-Laurent.



À droite : Constructions résidentielles récentes sur la rue Saint-Zotique, dans le secteur Marconi-Alexandra.



À gauche : Certaines propriétés du secteur De Castelnau accueillent des activités de très faible intensité, telles que l'entreposage de véhicules et de machinerie.



À droite : Vaste espace de stationnement en marge avant d'un centre commercial désaffecté, en bordure de l'avenue du Parc.



À gauche : Immeuble de l'avenue du Parc abritant des activités commerciales et manufacturières.



À droite : Magasin à grande surface entouré d'un vaste espace de stationnement, sur la rue Beaubien.



Équipements collectifs , parcs et espaces verts

3.3

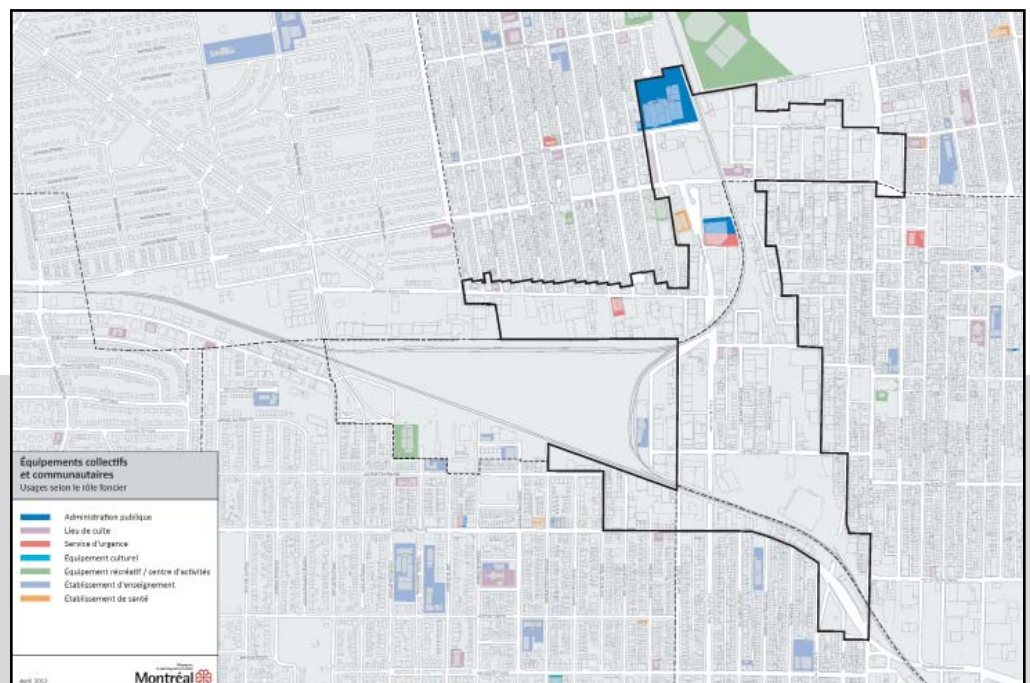
Équipements collectifs et communautaires

Les équipements collectifs et communautaires sont peu présents à l'échelle du territoire d'intervention et comprennent le poste de police 33, récemment aménagé sur l'avenue Beaumont, le CLSC de Parc-Extension, sur l'avenue du Parc, les bureaux d'Accès Montréal et de l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension ainsi que des lieux de culte répondants aux besoins de fidèles de diverses confessions.

Ces équipements sont plutôt situés au cœur des milieux de vie limitrophes, surtout dans Parc-Extension et Outremont. Dans Parc-Extension, ils se concentrent en bordure de la rue Saint-Roch, notamment dans le complexe William-Hingston, un pôle communautaire très important à l'échelle du quartier. La partie sud du quartier comporte également une maison de jeunes (Centre communautaire jeunesse unie) ainsi que le Carrefour de Liaison et d'Aide Multi-ethnique qui offre des services pour contribuer à l'intégration et à l'adaptation des immigrants à la société québécoise. Le Centre communautaire intergénérationnel (CCI) d'Outremont constitue le seul autre pôle communautaire d'importance situé à proximité du territoire d'intervention.

Complexe William-Hingston

Le complexe William-Hingston est au centre de la vie communautaire de Parc-Extension et abrite une panoplie d'organisations, dont un centre de francisation et d'intégration des immigrants, une école primaire, une garderie, une bibliothèque, une salle de diffusion de la maison de la culture et une piscine intérieure.



Les nombreux organismes communautaires présents dans le complexe offrent une large gamme de services répondant aux besoins de la communauté, dont des services d'aide aux immigrants, de soutien aux familles et de dépannage alimentaire, un comptoir vestimentaire, des activités de loisir, etc. Le complexe comporte également un centre de la petite enfance et une cafétéria communautaire.

Centre communautaire intergénérationnel (CCI)

Situé au pied du viaduc Rockland, le centre abrite une patinoire, le Service des loisirs et de la culture d'Outremont, des salles polyvalentes pour activités de loisirs, de sport ou à caractère communautaire, une grande salle de réception pourvue d'une cuisine complète, un café-rencontre et des studios de danse et de musique. Il fournit également des locaux pour certains organismes communautaires.

À gauche : Le complexe William-Hingston, un important pôle communautaire du quartier Parc-Extension.

À droite : Le CLSC de Parc-Extension, sur l'avenue du Parc.



À gauche : La mosquée Salahouddine, sur l'avenue du Parc, au sud de la rue Saint-Zotique.

À droite : Le temple hindou Durkai Amman est situé sur la rue Jean-Talon, dans le secteur De Castelnau, depuis 1995.



À gauche : Inauguré en 1996 et localisé à quelques pas de la rue Faillon, le Centre de tennis du parc Jarry (ou Stade Uniprix) accueille notamment les Internationaux de tennis du Canada.

À droite : L'école communautaire Belz de l'avenue Durocher, dans le secteur Atlantic, accueille quotidiennement quelque 400 garçons de la communauté hassidique.



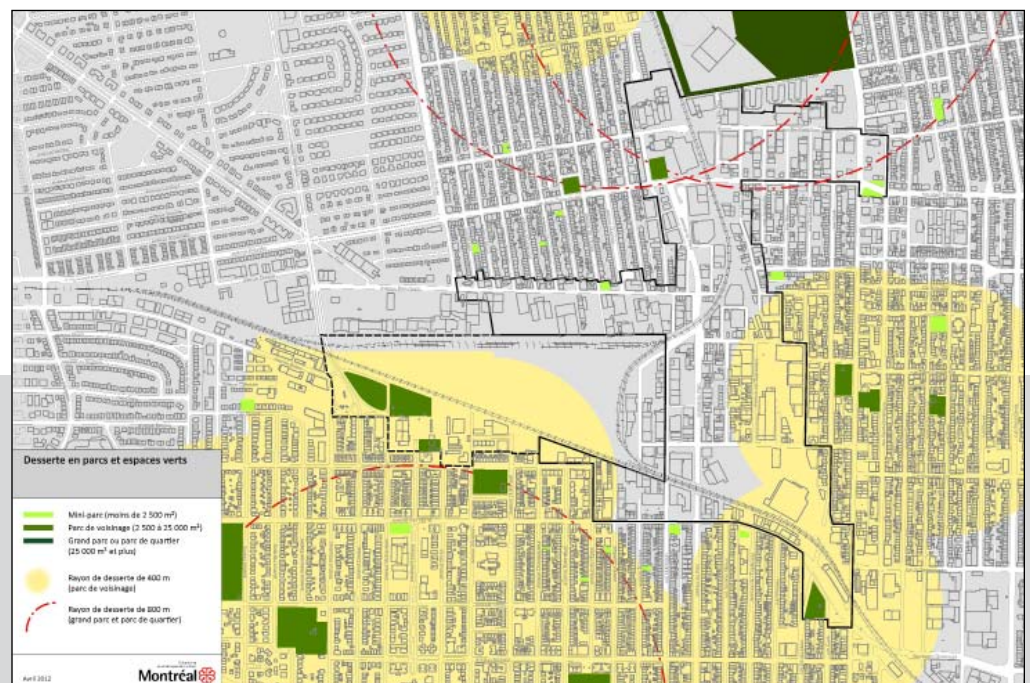
Desserte en parcs et espaces verts

La desserte en parcs et lieux publics est illustrée par la carte représentant les parcs de voisinage (et leur rayon de desserte de cinq minutes de marche ou 400 mètres) et les parcs de quartier (et leur rayon de desserte de dix minutes de marche ou 800 mètres).

L'arrondissement d'Outremont est généralement bien équipé en matière de parcs. Cependant, ses secteurs nord et est démontrent une carence en certains types de parcs et d'équipements récréatifs à laquelle les aménagements prévus dans le cadre de la requalification de l'ancien triage ferroviaire permettront de pallier.

Le sud du quartier Parc-Extension (entre la rue Jean-Talon et Beaumont) n'est pas desservi en parcs de voisinage ni en parcs de quartier. Le seul parc d'une superficie relativement significative dans cette partie du quartier, le parc Athéna, n'est destiné qu'à la détente. L'autre espace vert d'importance, la place de la gare Jean-Talon, ne constitue pas véritablement un parc, mais plutôt un simple espace gazonné.

Les parcs Beaumont-De l'Épée, Birnam, Bloomfield et Champagneur sont ainsi les seuls espaces verts pourvus d'installations récréatives destinées à répondre aux besoins des familles de la partie sud de Parc-Extension. Il s'agit cependant de mini-parcs, d'une superficie moyenne inférieure à 1 000 m², qui permettent de combler un manque sans pour autant répondre adéquatement aux besoins en espaces verts de ce secteur densément peuplé. Ils n'ont donc pas été considérés pour évaluer la desserte en parcs de voisinage même s'ils jouent effectivement ce rôle.



Les secteurs De Castelnau et Atlantic ne sont actuellement desservis par aucun parc de voisinage. Il s'agit de secteurs à vocation économique où les besoins en installations récréatives sont à peu près inexistantes, mais que fréquente une population importante de travailleurs qui pourrait bénéficier d'oasis de verdure et d'aires de détente.

Les ménages établis au nord du secteur De Castelnau, en bordure de la rue Faillon, bénéficient de la proximité de Parc Jarry. Toutefois, l'accès au parc n'est pas aisé à partir du secteur De Castelnau et se fait en empruntant soit la rue du Mile-End, soit le boulevard Saint-Laurent. Par ailleurs, les équipements sportifs et les aires de jeux pour enfants occupent la partie nord du parc, la partie sud étant réservée au tennis et aux espaces de détente.

La desserte du secteur Marconi-Alexandra se limite au mini-parc Mozart (1 190 m²) qui comporte une aire de jeux pour enfants. Les parcs de voisinage les plus rapprochés sont situés en bordure du boulevard Saint-Laurent, à proximité de la rue Saint-Zotique. Il s'agit du parc de la Petite-Italie, un parc de détente (5 000 m²), et du parc Jean-de-La-Croix (3 900 m²) qui comporte une aire de jeux.

Enfin, le parc Clark, qui couvre près d'un demi hectare (4 450 m²) est le principal espace vert desservant la partie nord du quartier du Mile-End au sud des voies ferroviaires. L'encadrement de ce parc est cependant peu attrayant (viaduc Van Horne, rues Saint-Urbain et Clark) et le parc est relativement difficile d'accès à partir des secteurs situés à l'ouest de la rue Saint-Urbain.

À gauche : Le parc Mozart, à l'intersection des rues Waverly et Mozart, dans le secteur Marconi-Alexandra.

À droite : La place publique située face à l'ancienne gare Jean-Talon.



À gauche : Le parc de la Petite-Italie, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Clark.

À droite : Le parc Athéna, en bordure de la rue Jean-Talon, dans Parc-Extension.



Cadre bâti

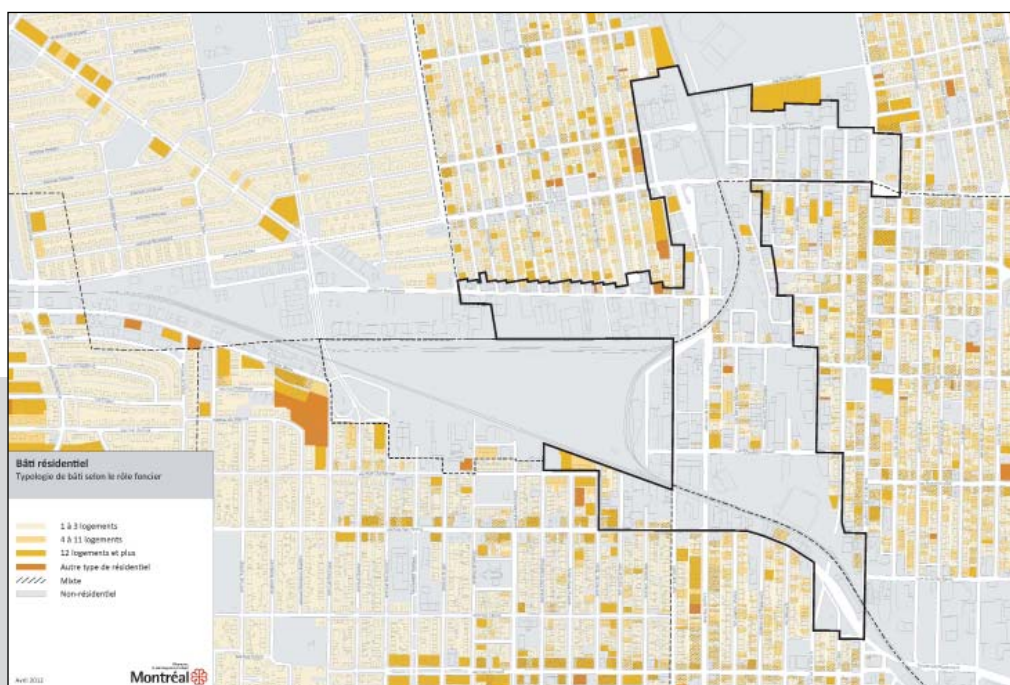
3.4

Typologies dans les milieux avoisinants

Le cadre bâti dans les milieux avoisinant le territoire d'intervention se compose en grande partie de bâtiments résidentiels de types « plex» typiques des quartiers centraux montréalais. Cependant, Ville Mont-Royal fait figure d'exception dans la mesure où la typologie dominante est la maison unifamiliale, construite sur 1 ou 2 étages, généralement érigée sur un lot de grandes dimensions (plus de 400 m²) avec un faible taux d'implantation et une forte marge de recul. L'habitation unifamiliale prend une forme plus dense dans la partie sud de Ville Mont-Royal, notamment en bordure du boulevard Graham, où le mode d'implantation jumelé, parfois même en rangée, est fréquent et où les lots sont généralement plus petits. Plus de la moitié de ces maisons ont été construites entre 1940 et 1961.

Dans le quartier voisin de Parc-Extension, les typologies résidentielles sont beaucoup plus denses. Le triplex et le multiplex de 3 étages, dont la majorité a été construite dans les années 1940 à 1960, dominent le paysage bâti. Les bâtiments sont contigus et présentent un fort taux d'implantation (70 %). Les lots sont de taille réduite, soit généralement moins de 200 m². Les typologies moins denses (duplex et maisons unifamiliales) sont également présentes, mais elles sont beaucoup plus fréquentes dans les secteurs situés au nord de la rue Jean-Talon. Enfin, on trouve quelques habitations à logements multiples de plus de 4 étages et de plus de 12 unités en bordure de la rue Hutchison et du boulevard de l'Acadie.

La typologie traditionnelle dominante dans la partie nord d'Outremont est le triplex construit sur 3 étages qui y est de construction plus ancienne que dans le quartier Parc-extension (vers 1920-1930). Le taux d'implantation des bâtiments, qui sont contigus,



y est également moins élevé (entre 50 et 60 %). Le voisinage de la cour Outremont comporte également des multiplex de 3 ou 4 étages de construction récente (fin des années 1990), notamment en bordure de l'avenue Ducharme et de l'avenue De L'Épée. L'avenue Van Horne, l'artère commerciale de ce secteur, est également bordée d'immeubles à logements multiples intégrant des commerces au rez-de-chaussée.

Le cadre bâti de la partie nord du Mile End se compose pour sa part d'un mélange de triplex et de duplex de 2 ou 3 étages contigus. Les lots y sont un peu plus larges que dans le quartier Parc-Extension et plus profonds. Ils atteignent une superficie moyenne de plus de 200 m². Les taux d'implantation varient beaucoup sur une même rue d'une typologie à une autre. Plusieurs bâtiments occupent ainsi moins de 50 % de la superficie du terrain sur lequel ils sont implantés. Les bâtiments ont pour la plupart été construits aux cours des années 1910-1920 et comportent des escaliers extérieurs permettant à chaque logement de bénéficier de son entrée privée. L'avenue du Parc est pour sa part bordée de plusieurs multiplex aménagés sur 3 niveaux construits à la même époque.

Le secteur Marconi-Alexandra est le plus hétérogène quant aux typologies résidentielles présentes, notamment parce qu'il comporte un bonne part de bâtiments industriels anciens convertis en immeubles à logements multiples et également par la facture architecturale de plusieurs petits projets résidentiels, de construction récente, qui ponctuent la trame bâtie plus ancienne. Le bâti plus ancien – construit entre 1910 et 1950 – présente lui aussi une grande variété : maisons unifamiliales, duplex, triplex, multiplex. Les bâtiments comportent pour la plupart 2 étages. Quelques bâtiments de plus grand gabarit et de plus de 4 étages ponctuent le paysage, en particulier en bordure de la rue Saint-Urbain.

À gauche : Typologies résidentielles du secteur Marconi-Alexandra.

À droite : Habitations à logements multiples du quartier Parc-Extension.



À gauche : L'avenue Van Horne, l'artère commerciale du nord d'Outremont.

À droite : Multiplex de la rue Jeanne-Mance, dans le secteur Marconi-Alexandra.



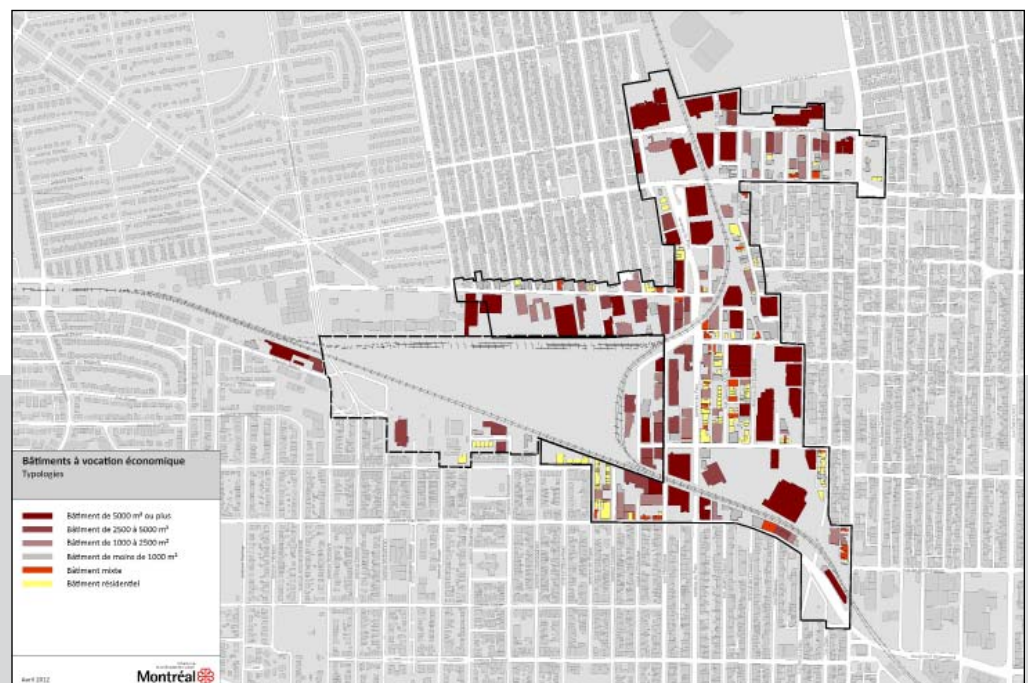
Typologies dans le territoire d'intervention

Le cadre bâti à l'intérieur du territoire d'intervention se caractérise surtout par sa grande hétérogénéité. Il s'agit presque essentiellement de typologies industrielles ou commerciales puisque la fonction résidentielle y est très peu présente. La hauteur des bâtiments varie de 1 à plus de 6 étages.

Les bâtiments d'un seul étage sont surtout présents le long de la rue Marconi, dans le secteur Marconi-Alexandra, et dans certains îlots du secteur De Castelnau du côté nord de l'avenue Beaumont. Ils hébergent souvent des ateliers de réparation pour automobiles ou des activités de fabrication dans le domaine alimentaire et présentent en général une faible valeur architecturale et patrimoniale.

Les bâtiments de 2 et 3 étages sont les plus nombreux et regroupent des bâtiments de gabarit et de typologie variés, notamment des bâtiments à vocation mixte situés aux abords des principales artères du secteur, dont l'avenue du Parc, mais également des bâtiments dédiés à des activités industrielles ou d'entreposage. Les bâtiments de 4 et 5 étages – près d'une trentaine – sont pour la plupart localisés dans l'axe de l'avenue du Parc et présentent souvent une valeur architecturale ou patrimoniale intéressante. Enfin, les bâtiments de 6 étages ou plus – une demi-douzaine – comptent 4 bâtiments de valeur patrimoniale élevée, dont le 400, avenue Atlantic qui domine le secteur du même nom du haut de ses 10 étages.

La facture architecturale, les matériaux de revêtement, le mode et la superficie d'implantation au sol sont autant d'éléments par lesquels les bâtiments industriels et commerciaux du territoire se distinguent, et ce, même pour des bâtiments de hauteur



comparable. La brique est le matériau de parement le plus usuel, mais la tôle, le crépi et, dans une moindre mesure, la pierre sont des matériaux également présents.

Au-delà de ces caractéristiques, les typologies industrielles et commerciales ont été regroupées en fonction de leur superficie d'occupation qui traduit en quelque sorte leur potentiel immobilier. Il ressort de ce regroupement que la majorité des bâtiments industriels ou commerciaux du territoire ont moins de 1000 m², que plus de 50 d'entre eux ont une superficie comprise entre 1000 et 2500 m², une trentaine une superficie de 2500 à 5000 m² et, enfin, qu'une cinquantaine ont une superficie de plancher de 5000 m² ou plus.

Patrimoine

Le Plan d'urbanisme identifie des secteurs ayant une valeur patrimoniale élevée ou intéressante. Cette valeur a été établie sur la base de leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique, de leur qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive) ou de leur participation à la qualité de la vie urbaine et du paysage.

Un secteur « valeur intéressante » couvre toute la partie nord de l'arrondissement d'Outremont, en incluant une portion du secteur Atlantic. Les autres secteurs d'intérêt sont tous situés à l'extérieur du territoire d'intervention, mais incluent certains axes qui s'y prolongent, dont l'avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent qui représentent chacun un « secteur de valeur exceptionnelle » au sud des voies du Canadien Pacifique.

À gauche : Bâtiment industriel de grand gabarit sur la rue Saint-Urbain, dans le secteur Marconi-Alexandra.

À droite : Bâtiments de gabarit et de typologie variés, sur l'avenue Durocher, dans le secteur Atlantic.



À gauche : Typologies industrielles et commerciales aux abords de l'avenue du Parc. En arrière-plan, le 400, avenue Atlantic.

À droite : Bâtiments du secteur Marconi-Alexandra dédiés à des fonctions de transport et d'entreposage.



D'abord chemin agricole, l'avenue du Parc devient, au début du 20^e siècle, l'une des principales voies de communication vers le nord de l'île ainsi que la principale voie d'accès au parc du Mont-Royal. Le boulevard Saint-Laurent est, pour sa part, l'axe à partir duquel se structure le développement de la ville, avec, notamment, la mise en service du tramway, qui favorise le développement vers le nord et renforce la présence commerciale et industrielle en bordure du boulevard. Le gouvernement fédéral reconnaît d'ailleurs ses valeurs patrimoniales et culturelles et a accordé, en 2001, le statut d'arrondissement historique national à ce « couloir de pénétration privilégié des immigrants ».

Par ailleurs, certains bâtiments du territoire, dont la valeur patrimoniale est exceptionnelle, sont identifiés dans le Plan d'urbanisme :

- 7255, rue Hutchison (Gare Jean-Talon)
- 400, avenue Atlantic (Atlantic Tower Inc.)
- 6201, avenue du Parc (Édifice Bovril)
- 6300-6306, avenue du Parc (Ronalds Company Ltd.)
- 250, rue Saint-Zotique Ouest (Ministère de la Foi en Jésus-Christ / Livingstone Presbyterian Church)
- 7400, boulevard Saint-Laurent (ancien Institut des sourds-muets)

Le Plan d'urbanisme fait également état d'autres bâtiments auxquels une valeur patrimoniale « moyenne » a été attribuée :

- 6833, avenue De L'Épée
- 6520, avenue du Parc
- 6540-6550, avenue du Parc



Une valeur patrimoniale élevée a également été attribuée au 35, avenue Van Horne Ouest (St. Lawrence Warehousing Co.), qui figure au *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, de même qu'à une portion du bâtiment sis au 65, rue De Castelnau qui est à l'origine une annexe du 7400, boulevard Saint-Laurent.

Plusieurs des autres bâtiments à vocation économique du territoire d'intervention, qui en compte plus de 200, présentent un intérêt architectural et comportent des éléments méritant d'être préservés ou mis en valeur. Bien que la valeur architecturale de ces bâtiments n'ait, à ce jour, pas fait l'objet d'une évaluation systématique, elle constitue un aspect à considérer dans les interventions susceptibles d'avoir un impact sur le cadre bâti.

À gauche : L'édifice Bovril, vers 1920.
(Musée McCord)

Au centre : Le 400, avenue Atlantic.

À droite : Le 6300, avenue du Parc.



À gauche : Intérieur de la gare Jean-Talon, en 1931.
(Musée McCord)

À droite : Vue du St. Lawrence Warehousing Co.,
sur l'avenue Van Horne.



À gauche : Le 6520, avenue du Parc.

À droite : La Livingstone Presbyterian Church,
sur la rue Saint-Zotique.



Infrastructures de transport et déplacements

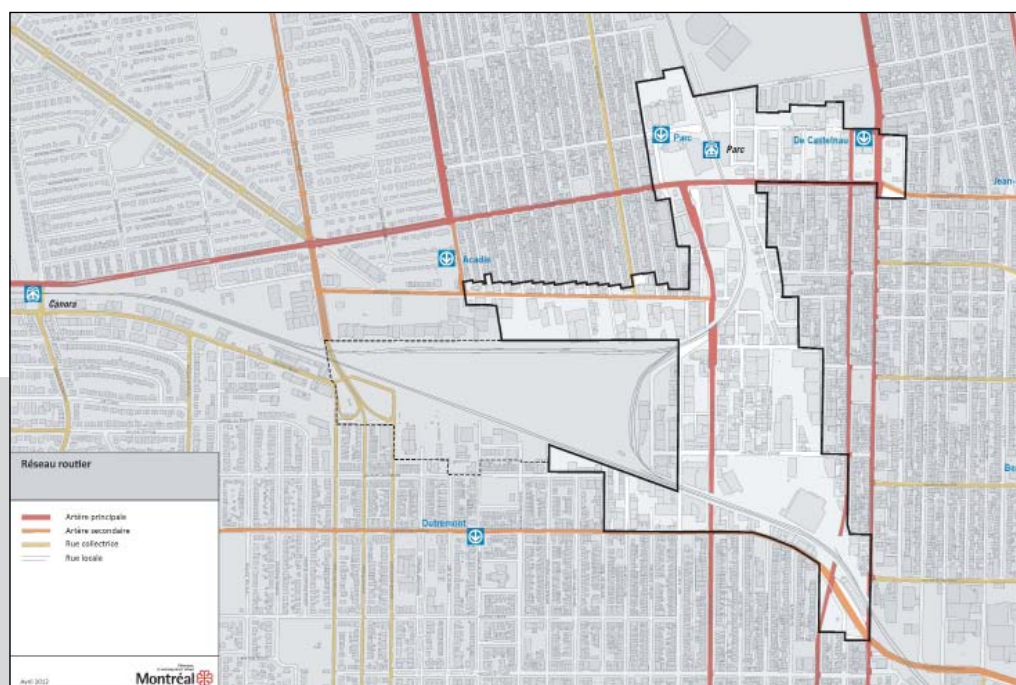
3.5

Hiérarchie du réseau routier

Le réseau viaire qui canalise les déplacements véhiculaires dans le territoire est composé de nombreuses rues locales, d'une dizaine de collectrices et de 8 artères le long desquelles se concentrent les mouvements véhiculaires de transit. Ces artères sont les voies primaires interarrondissements qui acheminent le trafic véhiculaire d'une partie de la ville à l'autre. En fonction du débit de véhicules qu'elles accueillent, elles sont qualifiées « d'artère principale » (Acadie, du Parc, Saint-Laurent, Saint-Urbain et Jean-Talon) ou « d'artère secondaire » (Rockland, Beaumont, Van Horne/Rosemont).

À l'ouest du territoire, le chemin Rockland constitue un lien majeur entre l'autoroute Métropolitaine (située à moins de 2 km au nord) et le centre-ville. Les nuisances pour les quartiers qui le bordent sont cependant réduites par la très faible perméabilité de la trame de Ville Mont-Royal, laquelle décourage la circulation de transit. À Outremont, le viaduc Rockland* et son échangeur permettent d'atténuer le trafic sur les rues locales en répartissant le flot de véhicules entre 3 collectrices à sens unique qui canalisent les véhicules vers les grandes voies est-ouest du territoire (avenue Van Horne, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, etc.)

Dans le cas du boulevard de l'Acadie, l'incidence sur la quiétude des résidents de Ville Mont-Royal est rendue nulle par l'absence totale de connectivité entre la trame locale et l'artère. À l'opposé, la grande perméabilité de la trame orthogonale de Parc-Extension et la multiplicité des liens nord-sud encouragent une percolation de la circulation de transit des artères (Acadie, Beaumont) vers les rues locales (et même parfois vers les ruelles).



* En 2008, le conseil d'agglomération de Montréal accordait un mandat d'étude pour l'évaluation de trois scénarios de réhabilitation du viaduc. Dans la foulée du développement de l'ancienne cour de triage Outremont, le scénario privilégié par la Ville de Montréal est celui d'un passage inférieur sous la voie ferrée.

L'avenue du Parc, entre l'avenue Van Horne et la rue Jean-Talon, est très peu connectée aux milieux qu'elle traverse. Ponctuée de 2 passages inférieurs sous les voies ferrées, cette portion de l'artère n'est réellement alimentée que par la rue Beaubien et par l'avenue Beaumont, ce qui accentue l'effet de corridor et favorise la vitesse. Les effets du manque de connectivité sont également perceptibles, à des degrés divers, le long du boulevard Saint-Laurent (au nord de l'avenue Jean-Talon), du corridor Clark/Saint-Urbain, de la portion ouest de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont (dû à la présence de grands îlots industriels fermés).

Le segment du boulevard Saint-Laurent qui traverse la Petite-Italie est quant à lui alimenté par une série de collectrices est-ouest qui canalisent le trafic des rues résidentielles locales situées à l'est. Dans le territoire, seules les artères Jean-Talon et Van Horne sont desservies de part et d'autre par une succession régulière de rues nord-sud « traversantes ».

À gauche : L'avenue Van Horne, à l'intersection de l'avenue du Parc, à l'heure de pointe du soir.



À droite : Congestion à l'extrémité sud du boulevard de l'Acadie, à l'intersection de l'avenue Beaumont, entre Ville Mont-Royal et Parc-Extension.



À gauche : Le passage inférieur localisé dans l'axe des rues Clark et Saint-Urbain comporte une piste cyclable en voie réservée.



À droite : L'avenue Beaumont, à l'intersection de l'avenue du Parc. Le camionnage en transit ou à destination des entreprises du sud de Parc-Extension participe à l'engorgement de l'artère.



À gauche : L'avenue du Parc, au niveau de la rue Saint-Zotique. Les passages inférieurs réduisent l'encadrement bâti de la rue et accentuent la coupure entre les milieux limitrophes.



À droite : L'avenue Beaumont, à l'ouest du boulevard de l'Acadie, sur le territoire de Ville Mont-Royal.



Transport collectif

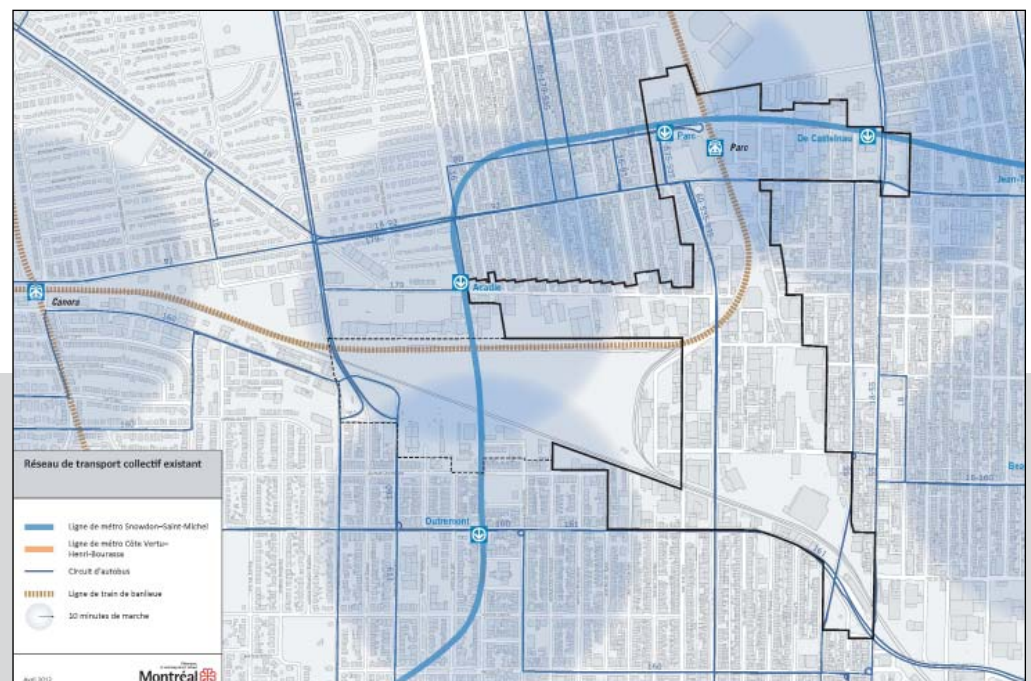
Le territoire d'intervention est desservi par 4 stations de la ligne 5 du métro (bleue) : Outremont, Acadie, Parc et De Castelnau. Cependant, seuls les secteurs De Castelnau et Beaumont profitent d'une station de métro localisée à une distance maximale de 500 mètres, correspondant à une dizaine de minutes de marche. Au-delà de cette distance (et même en-deça lorsque la température est peu clémente), les piétons optent habituellement pour un autre mode de transport.

De façon marquée pour ce qui est de la ligne bleue, la fréquentation des stations du secteur en 2010 était bien inférieure à la moyenne des 68 stations du réseau, qui était de 3 518 590 personnes/année (la médiane était de 2 955 359) :

- Outremont : 1 334 000 (58^e rang)
- Acadie : 1 016 000 (66^e rang)
- Parc : 2 598 000 (39^e rang)
- De Castelnau : 1 282 000 (60^e rang)

Par ailleurs, dans une perspective de réduction des transferts, certains usagers peuvent opter pour l'une ou l'autre des 3 stations de la ligne 1 (orange) qui desservent les quartiers Villeray et La Petite-Patrie, au niveau de la rue Saint-Denis. Situées à au moins 800 mètres du territoire, ces stations peuvent être rejointes par autobus ou en marchant pendant une quinzaine de minutes. Localisées au cœur de quartiers relativement denses et au carrefour de plusieurs réseaux, ces stations ont un achalandage assez important :

- Rosemont : 2 466 000 (41^e rang)
- Beaubien : 3 442 663 (29^e rang)
- Jean-Talon : 5 058 442 (13^e rang)



De plus, 9 lignes d'autobus sillonnent le secteur pendant la journée et 5 le traversent la nuit. Quatre de ces circuits offrent une fréquence d'au plus 10 minutes aux heures de pointe :

- 80 Avenue du Parc,
- 435 Express Du Parc / Côte-des-Neiges
- 55 Saint-Laurent
- 161 Van Horne

Le territoire est également desservi par la gare Parc de la ligne de trains de banlieue Blainville-Saint-Jérôme, un point critique de correspondance pour la clientèle en provenance du Nord de Montréal. L'achalandage annuel de la ligne est d'environ 2,2 millions de passagers, dont les deux tiers montent ou descendent à la gare Parc. Ils poursuivent ensuite leur trajet par le Trainbus 935 vers la gare Lucien-L'Allier, optent pour la ligne 80 ou le 455 Express de l'avenue du Parc à destination du centre-ville, ou alors prennent le métro ou un autre autobus à destination de multiples secteurs de la ville (avec des concentrations autour de l'Université de Montréal et en périphérie du centre-ville).

À gauche : Entrée de l'édicule ouest de la station de métro De Castelneau, sur la rue Faillon.



À droite : Entrée de la station de métro Parc, sur l'avenue Ogilvy, dans le bâtiment de l'ancienne gare Jean-Talon.



À gauche : Usagers de la ligne de trains de banlieue Montréal-Saint-Jérôme, sur le quai Est de la gare Parc.



À droite : L'autobus express 535 (maintenant 435) circule le long de l'avenue du Parc aux heures de pointe. Il relie le territoire au centre-ville ainsi qu'au quartier Côte-des-Neiges.

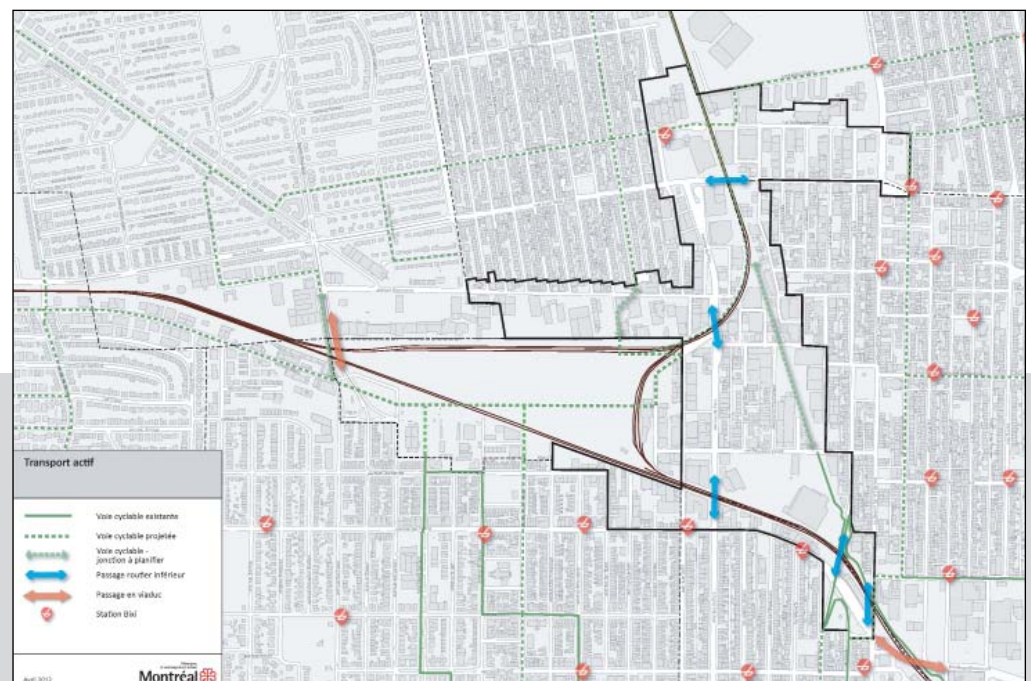


Transport actif

Les nombreuses infrastructures de transport routier et ferroviaire qui sillonnent le territoire participent à l'enclavement de certains quartiers et limitent considérablement le transport actif, notamment le long de l'avenue du Parc, de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont. Les passages inférieurs qui permettent de franchir les voies ferrées présentent plusieurs lacunes en ce qui a trait au confort et à la sécurité des piétons et des cyclistes : éclairage insuffisant, manque d'entretien, insalubrité dues à la présence de pigeons, etc. De plus, seul le corridor Clark/Saint-Urbain offre une voie réservée aux cyclistes; le long de l'avenue du Parc et du boulevard Saint-Laurent, les usagers sont contraints d'envahir l'espace piéton ou de frôler les véhicules qui s'engouffrent à vive allure dans les tunnels.

Le réseau cyclable existant ne dessert que la limite sud du territoire, le long de l'emprise ferroviaire de Rosemont et à travers un enchevêtrement peu convivial de voies dans l'axe Saint-Urbain/Clark. La piste termine sa course à la rue Beaubien, en rive du terrain du magasin Home Depot. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de transport, des discussions sont en cours afin de statuer sur la faisabilité et les modalités du projet du prolongement de la véloroute le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique et possiblement à travers le quartier Marconi-Alexandra. De plus, l'aménagement d'une connexion plus directe entre le nord du Mile End et la Petite-Italie, via le boulevard Saint-Laurent, est en cours de planification.

Par ailleurs, l'accès à certains lieux de destination générateurs d'affluence (équipements communautaires, infrastructures de transport collectif, lieux d'emplois, etc.) est limité et peu efficace. En l'absence de trajets directs efficaces, notamment entre la gare Parc et



le secteur De Castelnau, les piétons sont contraints de faire de grands détours ou sont tentés de traverser les barrières de façon illicite.

Enfin, à la croisée des artères du territoire, la traversée peut s'avérer périlleuse pour les piétons et les cyclistes, particulièrement aux heures de pointe. La géométrie de certaines intersections, la largeur des emprises, les voies de virage à droite et le manque de visibilité et d'accessibilité des aménagements génèrent de nombreux conflits entre les usagers du réseau viaire.

À gauche : L'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Talon, face à la station intermodale Parc, offre un environnement peu confortable pour les piétons.



À droite : Traversée en direction du métro, à l'intersection de deux artères importantes : le boulevard de l'Acadie et l'avenue Beaumont.



À gauche : La rue Jean-Talon, près de l'avenue du Parc, réserve aux piétons un accueil mitigé...



À droite : Intersection des avenues du Parc et Van Horne, à l'heure de pointe du matin.



À gauche : Vue de la clôture qui longe l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique, au nord de la rue Jean-Talon. Les usagers du train de banlieue en provenance du secteur De Castelnau ne peuvent profiter d'un accès direct à la gare Parc.



À droite : Le passage inférieur de l'avenue du Parc, entre l'avenue Van Horne et la rue Beaubien. Le manque d'entretien et la prolifération des pigeons occasionnent des problèmes d'insalubrité et rendent l'espace très inconfortable pour les piétons.



À gauche : Le viaduc Rosemont-Van Horne comporte un seul trottoir et ses accès piétons sont rares et peu sécuritaires.

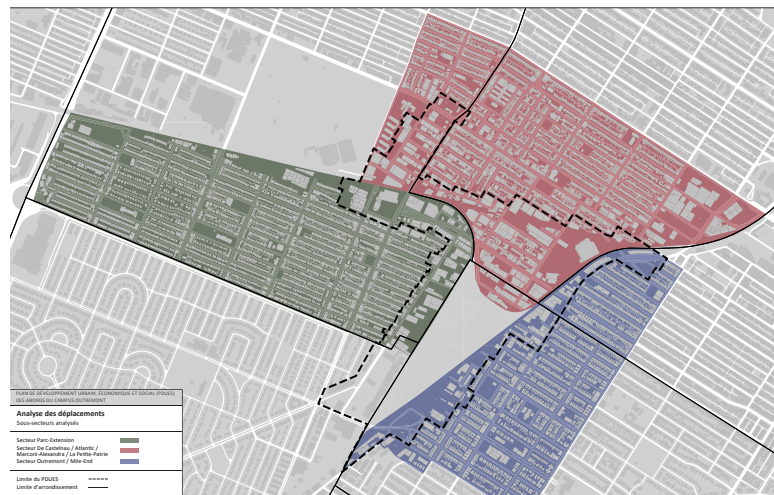


À droite : Le passage de la rue Jean-Talon sous les voies ferrées, entre le quartier Parc-Extension et le secteur De Castelnau.

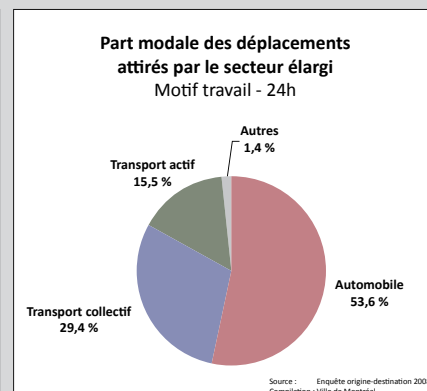
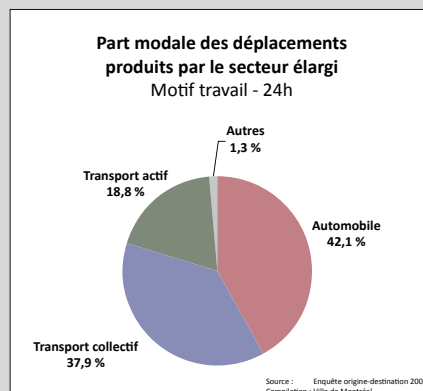


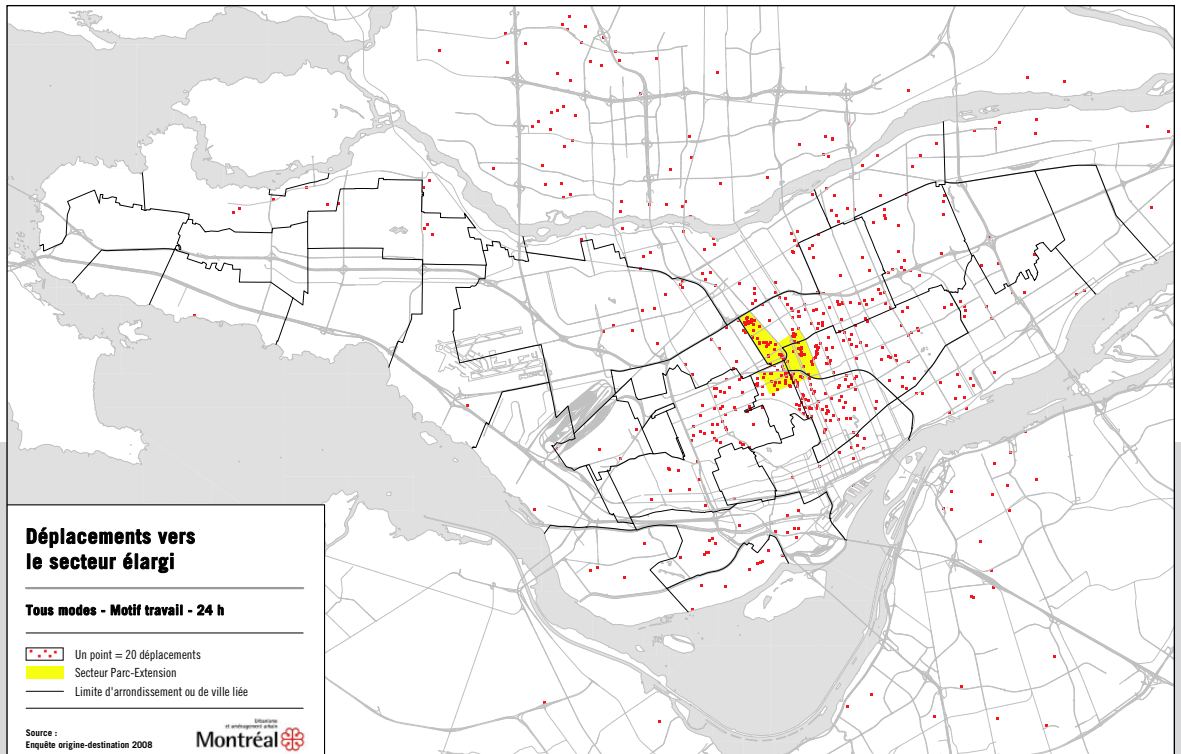
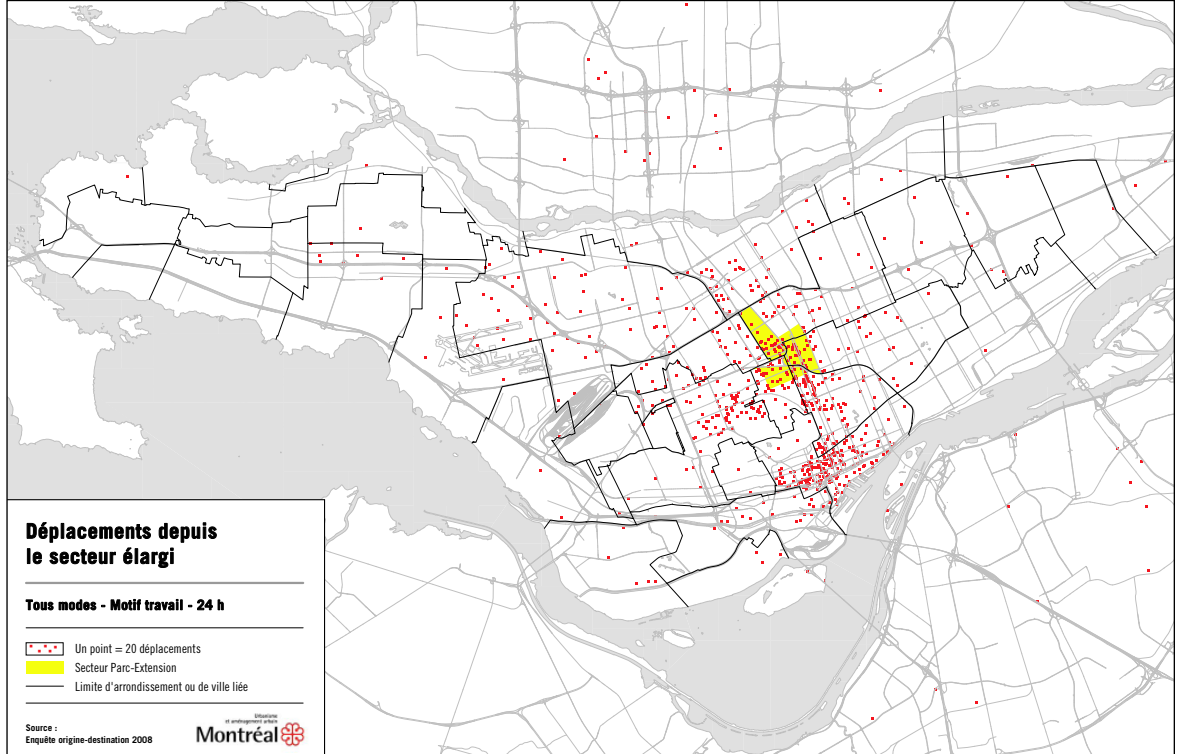
Analyse du déplacement des travailleurs

L'enquête origine-destination 2008 fait ressortir certaines tendances caractérisant les déplacements des travailleurs en provenance et à destination des 3 sous-secteurs Parc-Extension, De Castelnau / Atlantic / Marconi-Alexandra / La Petite-Patrie et Outremont / Mile End (voir carte ci-dessous). D'abord, les résidents du secteur élargi (formé des 3 sous-secteurs illustrés) travaillent essentiellement au centre-ville, dans le pôle d'emplois de l'arrondissement de Saint-Laurent ou encore dans le territoire situé à moins de 5 kilomètres. Par ailleurs, 10 à 15 % des déplacements originant du secteur ayant pour motif le travail se destinent à un lieu de travail situé lui-même dans le secteur. Du côté de l'origine des travailleurs du secteur élargi, l'Ouest de l'île de Montréal est sous-représenté.



Les travailleurs en provenance et à destination du secteur élargi utilisent proportionnellement moins l'automobile que la moyenne montréalaise. Ce choix se traduit par une proportion plus élevée de déplacements effectués en transport collectif. En outre, la part modale des transports collectifs est plus élevée pour les résidents de chaque sous-secteur qui se rendent au travail (moyenne de 38 %) que pour les travailleurs se rendant dans ces mêmes sous-secteurs (moyenne de 29 %).





Sous-secteur Parc-Extension

En plus des pôles d'emplois du centre-ville et de l'arrondissement de Saint-Laurent, une part significative de résidents du sous-secteur Parc-Extension travaille dans le secteur L'Acadie-Chabanel. Pour leur part, les gens qui travaillent dans Parc-Extension proviennent principalement du cœur de l'agglomération et du territoire de Laval.

Sur le plan des modes de déplacement en provenance du secteur Parc-Extension, la part modale du transport actif (11,7 %) est relativement faible en comparaison avec celle des deux autres sous-secteurs (20,3 % et 24,3 %).

Sous-secteur De Castelleau / Atlantic / Marconi-Alexandra / La Petite-Patrie

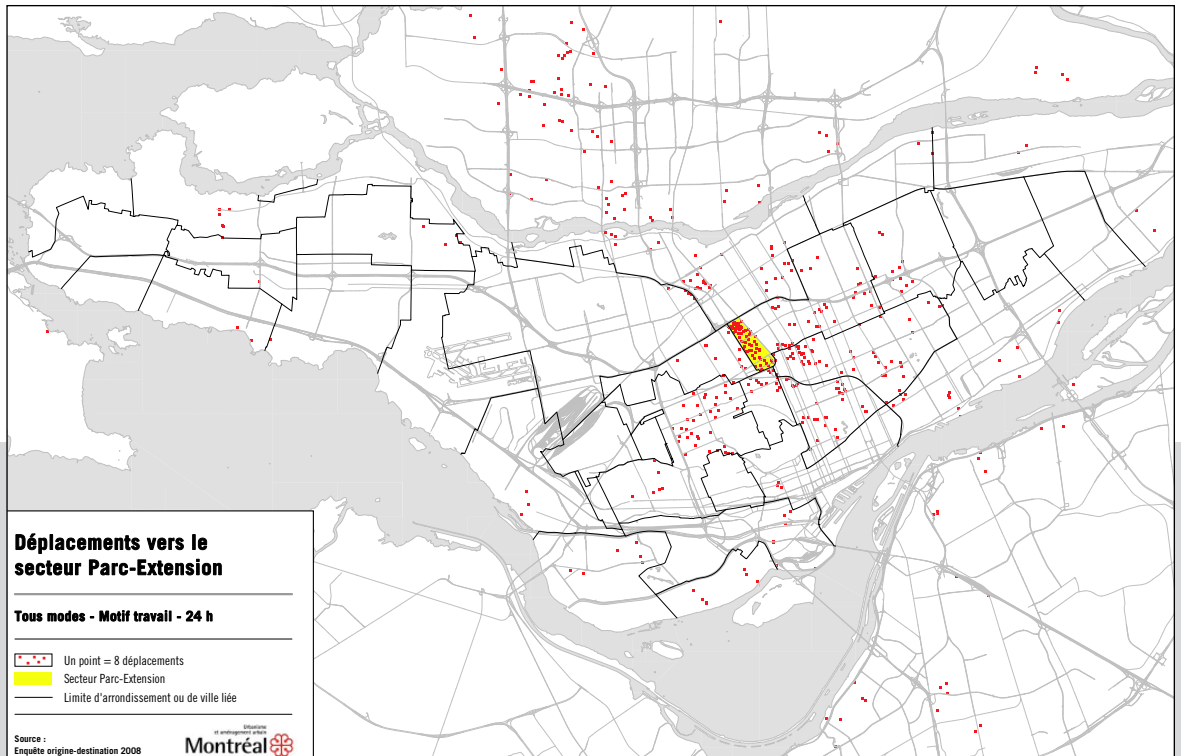
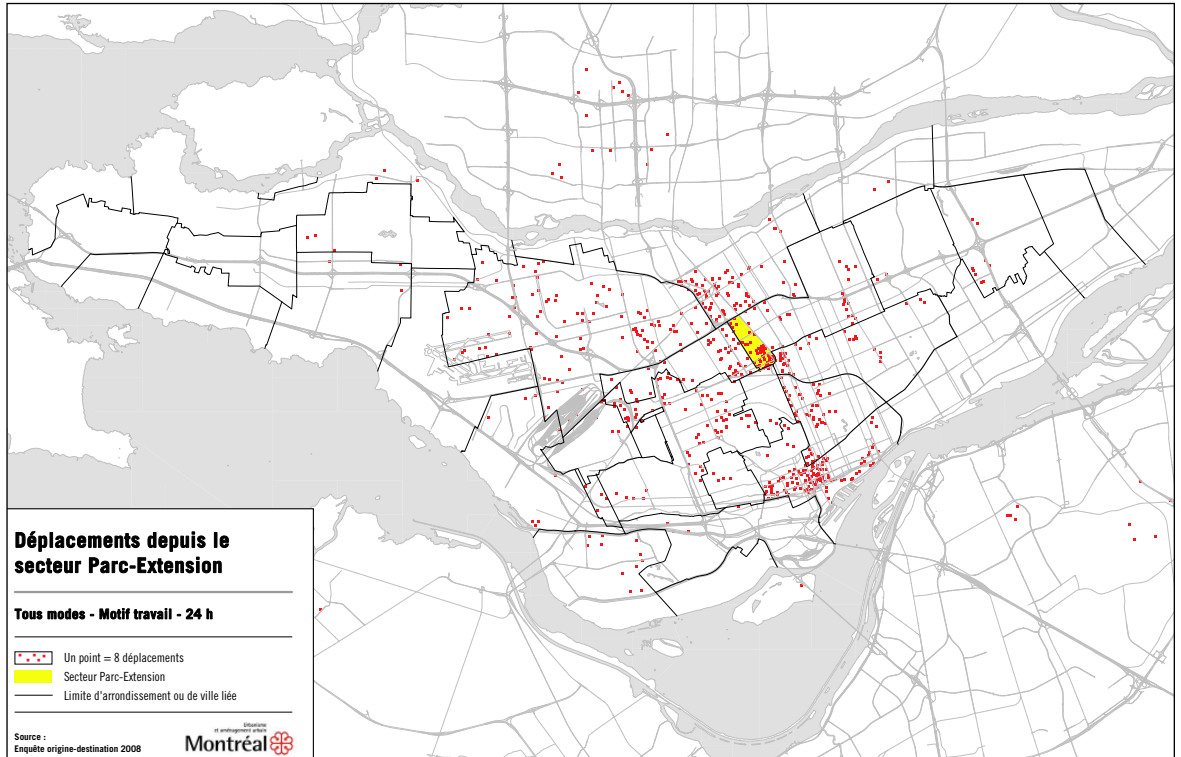
La proportion des résidents de ce sous-secteur qui y travaillent également n'est que de 3,3 % alors qu'elle s'élève à plus ou moins 10 % pour les 2 autres sous-secteurs. Le sous-secteur se distingue par la provenance de ses travailleurs, dont seulement 7 % proviennent du secteur élargi (cette proportion est respectivement de 17 % et 20 % pour les sous-secteurs Outremont / Mile End et Parc-Extension).

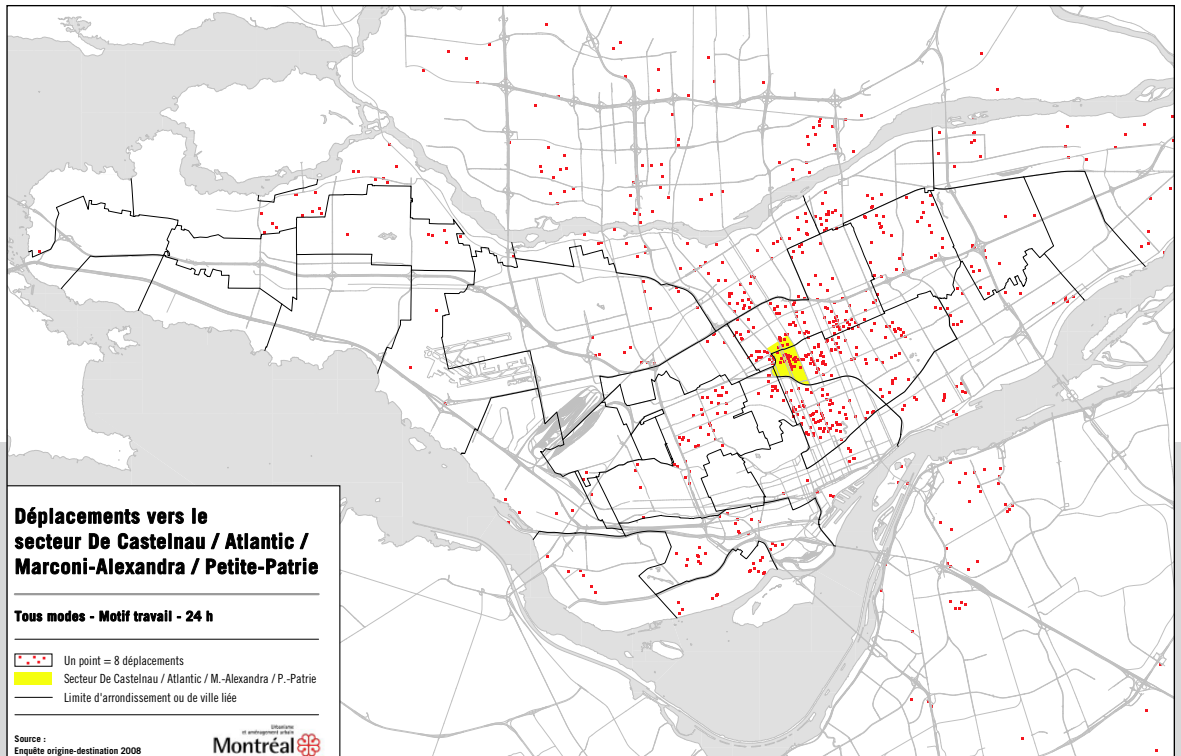
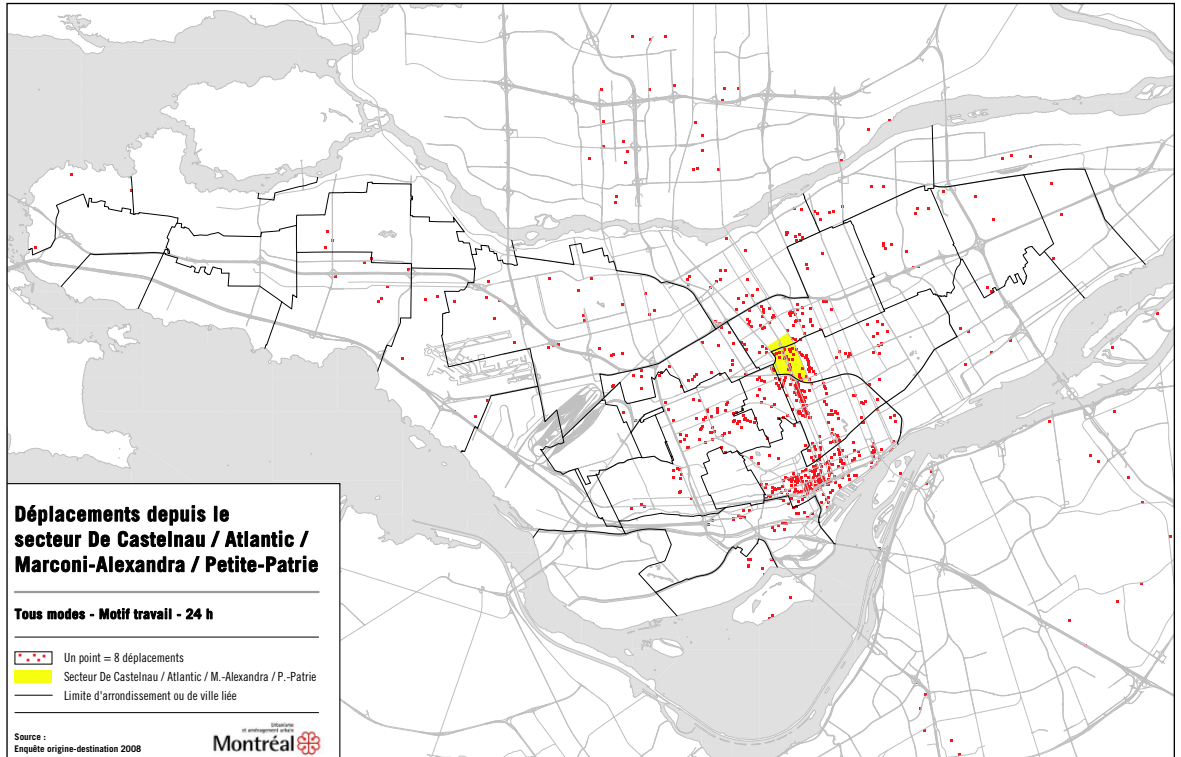
Plusieurs travailleurs à destination de ce sous-secteur proviennent de la périphérie. Cette particularité a des répercussions sur la part modale de l'automobile qui est légèrement plus élevée (57,4 %) que pour les deux autres sous-secteurs (51,7 % et 45,4 %). Par ailleurs, il s'agit du sous-secteur pour lequel la proportion des résidents utilisant l'automobile pour se rendre au travail est la plus faible (37,6 %).

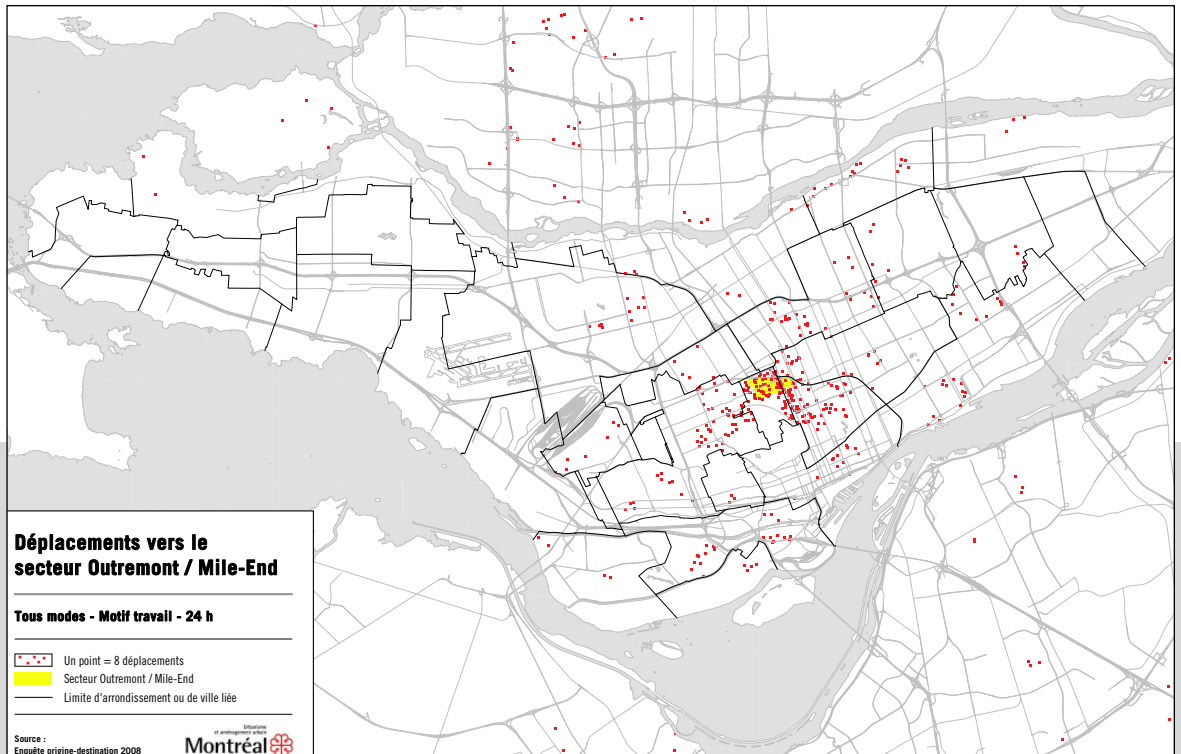
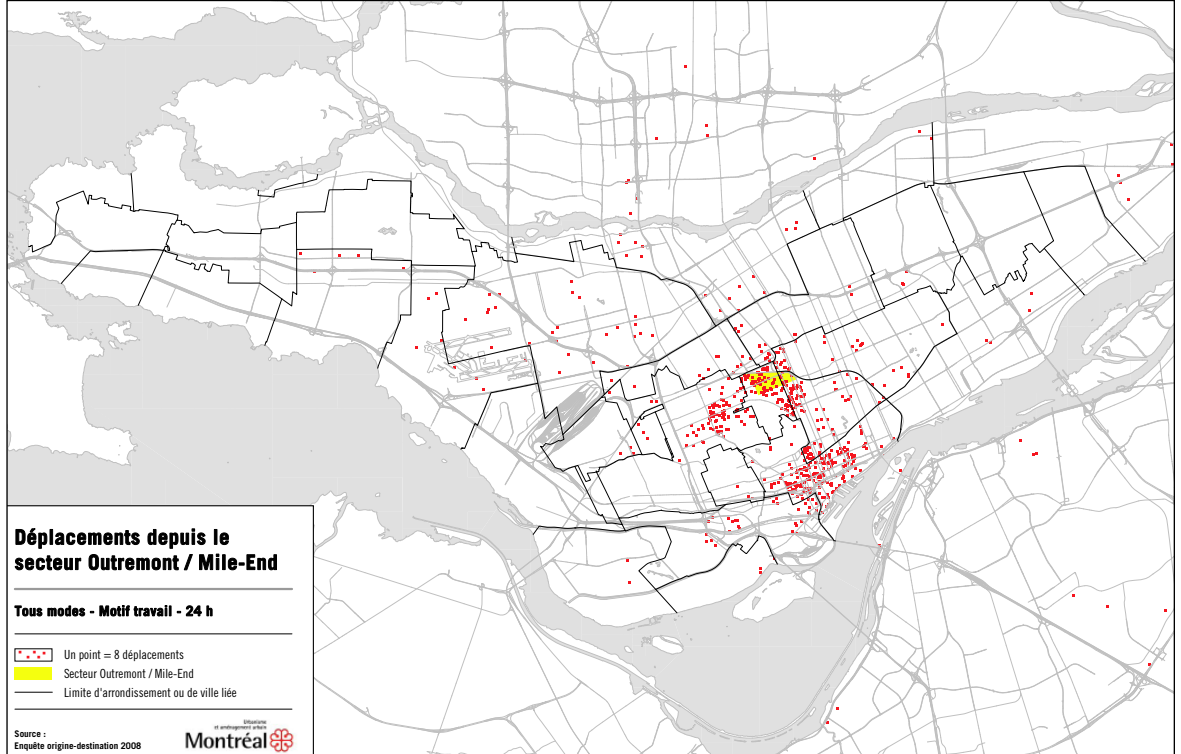
Sous-secteur Outremont / Mile End

Les résidents de ce sous-secteur travaillent, de façon particulièrement marquée, dans le centre-ville, dans les institutions de Côte-des-Neiges ainsi que dans le sous-secteur et ses abords immédiats.

Le sous-secteur se distingue par une part modale du transport actif relativement élevée en comparaison avec les deux autres sous-secteurs, et ce, tant pour les personnes qui y travaillent que pour ses résidents.







Paysage et aménagement du domaine public

3.6

Caractérisation des rues et de leur encadrement

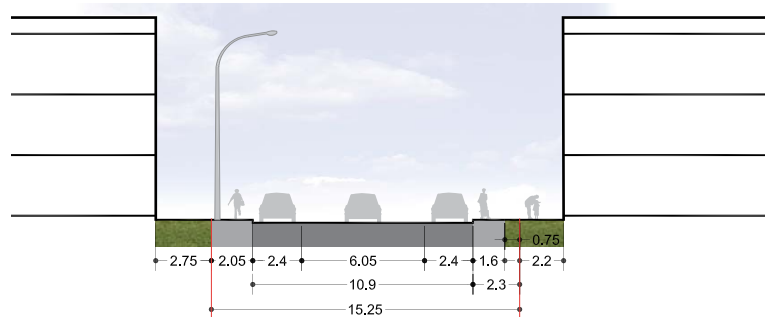
L'analyse des rues du secteur, illustrée par les coupes types et les images suivantes, vise à identifier tant les cas problématiques que les interventions potentielles dans le but d'améliorer la qualité des aménagements du domaine public. Les objectifs sont : augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, réduire les îlots de chaleur, augmenter le couvert végétal.

Les rues d'Outremont se caractérisent par la présence des larges bandes plantées d'arbres matures sur le domaine public situé au-delà des trottoirs. Les bâtiments résidentiels de 2 et 3 étages, isolés, jumelés ou contigus sont implantés avec une marge de recul importante, ce qui fait en sorte que l'aménagement paysager des cours avant, non clôturées, enrichit le paysage des rues.

Dans le quartier Parc-Extension, les emprises des rues sont plus étroites et l'espace disponible pour la plantation d'arbres de rue est relativement limité. Certaines rues comportent des alignements d'arbres matures, dont les avenues Wiseman et Bloomfield, mais la plupart sont soit dénuées de plantation ou bordées d'arbres de petit gabarit à cause des conditions de croissance limitées (petites fosses isolées ou infrastructures souterraines existantes). Des bâtiments contigus de 3 étages bordent la plupart des rues



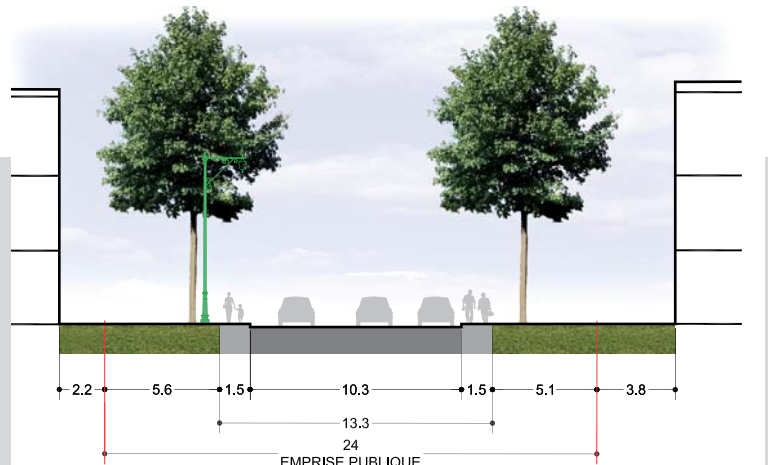
L'avenue d'Outremont, entre l'avenue Beaumont et la rue Jean-Talon.



Coupe de l'avenue d'Outremont, entre l'avenue Beaumont et la rue Jean-Talon - Existant



L'avenue Outremont, entre les avenues Saint-Cyril et Van Horne.



Coupe de l'avenue Outremont, entre les avenues Saint-Cyril et Van Horne - Existant

du quartier. Les cours avant, de dimensions réduites et avec un aménagement paysager minimal, sont en général délimitées par des clôtures basses.

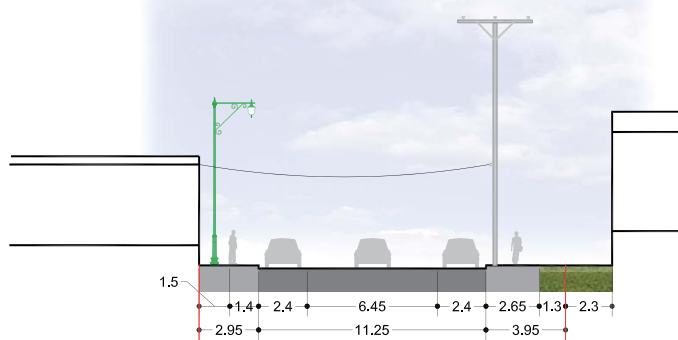
Au sud du quartier, l'avenue Beaumont se distingue par son caractère hétérogène. Le front nord de l'artère est bordé par des bâtiments de 1 à 3 étages qui sont implantés sans marge de recul et dont la façade principale forme souvent un angle par rapport à la rue. Le front sud présente quant à lui des bâtiments d'une grande empreinte au sol, ayant des hauteurs variant de 1 à 5 étages, qui sont implantés de manière très diversifiée par rapport à la rue. Enfin, bien qu'il n'y ait aucun arbre de rue entre le boulevard de l'Acadie et l'avenue du Parc, un effort de verdissement de la rue est visible sur certaines propriétés privées.

Dans le secteur Atlantic, les rues sont généralement bordées de bâtiments industriels de 1 ou 2 étages, implantés sans marge de recul. Les lampadaires et les poteaux soutenant les fils électriques sont les seuls éléments qui rythment les perspectives des rues.

Dans le secteur Marconi-Alexandra, la rue Marconi – la plus étroite du secteur – est encadrée par des bâtiments de 1 ou 2 étages, à usage prédominant industriel, implantés sans marge de recul ou avec un faible recul de plus ou moins 1 mètre. Elle se distingue par son trajet sinueux et par l'architecture modeste et les revêtements diversifiés des bâtiments qui la bordent.



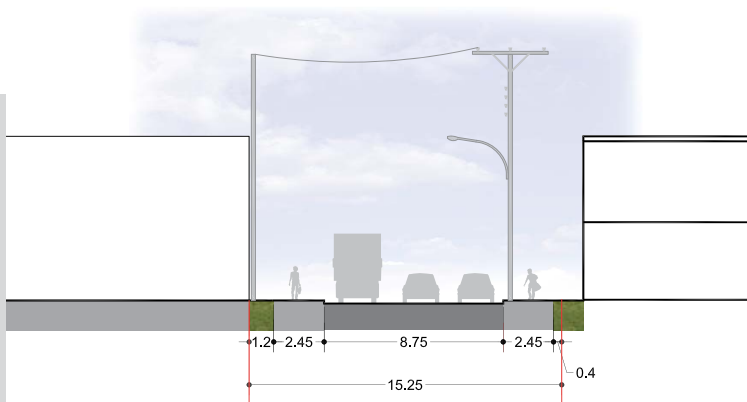
La rue Hutchison, au nord de la rue Beaubien, dans le secteur Atlantic.



Coupe de la rue Hutchison, au nord de la rue Beaubien Ouest - Existant



La rue Marconi, entre les avenues Mozart et Alexandra.



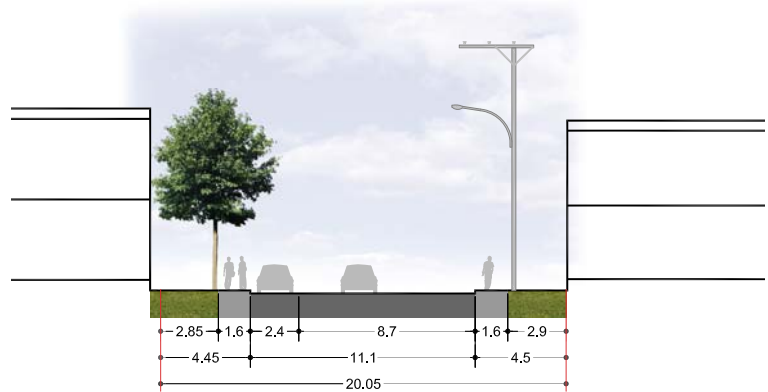
Coupe de la rue Marconi, entre les avenues Mozart et Alexandra - Existant

Le secteur de la rue De Castelnau se caractérise par de nombreuses discontinuités dans le cadre bâti dues, notamment, à la présence de stationnements. Actuellement, la rue ne comporte qu'un alignement de quelques jeunes arbres du côté nord. Toutefois, une bande de terrain appartenant au domaine public est disponible, de part et d'autre de la rue, pour éventuellement accueillir des plantations.

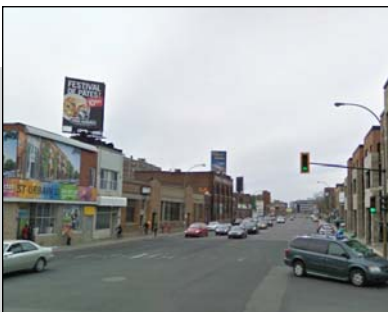
Enfin, le territoire d'intervention est traversé par l'avenue du Parc, un axe majeur à l'échelle montréalaise. Au sud de l'avenue Bernard, elle a un caractère de rue commerciale animée et est encadrée par des fronts bâtis continus des deux côtés. Entre les avenues Bernard et Van Horne, les commerces se font plus rares et le niveau d'animation commence à diminuer. Au nord de l'avenue Van Horne, l'avenue du Parc change radicalement de caractère en raison de son encadrement asymétrique, de la nature des activités en rive, des interruptions du front bâti et du parcellaire très diversifié des terrains qui la bordent, autant d'éléments qui en effacent l'identité et contribuent à créer une impression de *no man's land*. Par ailleurs, l'axe offre une perspective très intéressante sur la gare Jean-Talon, qui gagnerait à être mise en valeur.



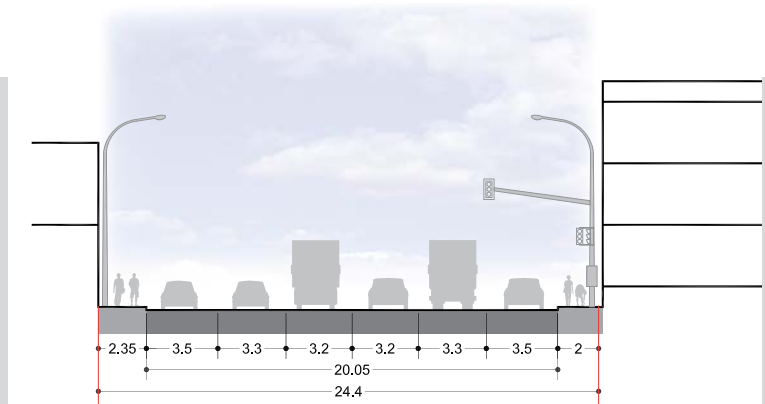
Vue de la rue De Castelnau vers l'est, au niveau de la rue Alexandra.



Coupe de la rue De Castelnau, vers l'est - Existant



L'avenue du Parc, au nord de la rue Beaubien Ouest.



Coupe de l'avenue du Parc, au nord de la rue Beaubien Ouest - Existant

Mobilier urbain et affichage

Le mobilier urbain est présent de façon sporadique à l'échelle du territoire d'intervention. Il se limite pour l'essentiel, en excluant le mobilier des parcs, à quelques bancs en bordure de l'avenue du Parc et du boulevard Saint-Laurent.

Par ailleurs, le territoire comporte de nombreux modèles de lampadaires de rue, spécifiques propres à des secteurs particuliers (ex. : Outremont, Petite-Italie, etc.), qu'il arrive de voir se côtoyer à l'intersection de deux rues (ex. : avenues du Parc et Van Horne). Dans certains secteurs, l'éclairage est d'une efficacité réduite, notamment là où les vieux modèles de lampadaires sont installés.

Enfin, les panneaux d'affichage publicitaire de grand format sont très présents dans le paysage urbain des avenues Van Horne, Beaumont et du Parc. Installés sur les toits des bâtiments ou devant les façades, ils donnent à la rue une échelle autoroutière, envahissant les perspectives et, parfois, cachant une architecture intéressante. Les structures qui soutiennent les panneaux installés au sol occupent un terrain qui pourrait être utilisé pour de l'aménagement paysager afin d'augmenter le couvert végétal et de réduire les îlots de chaleur. De plus, si les panneaux sont équipés d'un système d'éclairage inadéquat, ils contribuent à la pollution lumineuse pendant la nuit.

À gauche : Suite de panneaux d'affichage, le long de l'avenue Beaumont.



À droite : Panneau-réclame devant la façade du St. Lawrence Warehousing Co., sur l'avenue Van Horne.



À gauche : Panneau-réclame le long de l'avenue du Parc, au nord de l'avenue Van Horne.



À droite : Panneau-réclame devant la façade du St. Lawrence Warehousing Co., sur l'avenue Van Horne.



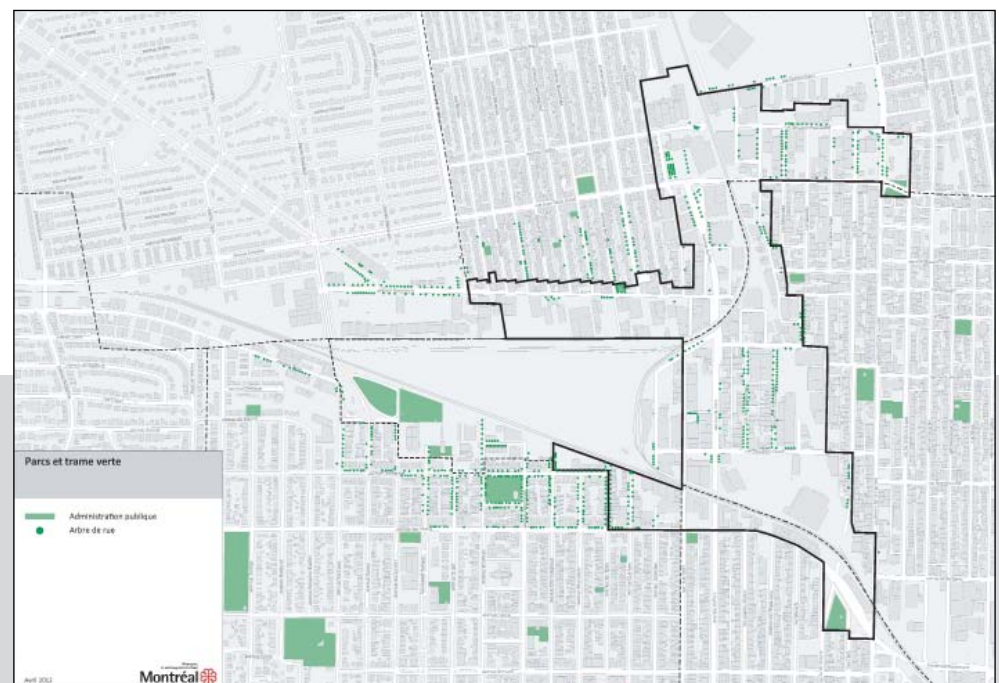
Caractérisation de la trame verte, des parcs et des espaces verts

Le couvert végétal varie considérablement d'un secteur à l'autre du territoire, une problématique qui se traduit notamment par la présence d'importants îlots de chaleur (voir carte, page suivante).

Dans l'arrondissement d'Outremont, la végétation luxuriante et diversifiée des rues et des parcs crée une véritable forêt urbaine qui contraste avec les secteurs avoisinants. Des alignements d'arbres matures bordent les deux côtés des rues (nord-sud) assurant un ombrage bien apprécié en été. Les marges de recul des bâtiments, avec leur aménagement paysager, complètent l'image conviviale des rues et participent à la création d'îlots de fraîcheur.

En contraste avec Outremont, les espaces verts de Parc-Extension sont peu nombreux et de superficies réduites. Les emprises des rues étant plus étroites, l'espace disponible entre le trottoir et le début du domaine privé est souvent insuffisant pour accueillir des plantations; par conséquent, peu de rues nord-sud sont plantées des deux côtés. Cependant, plusieurs riverains ont entrepris de planter des arbres en façade, sur leur propriété, et ce, malgré les superficies réduites des cours avant.

Dans le sous-secteur De Castelnau, malgré l'espace disponible dans la majorité des rues, seule la rue Alexandra est bordée d'alignements continus d'arbres matures des deux côtés. À l'exception du parc Jarry, qui est relativement proche, aucun parc ou espace vert n'est présent dans ce secteur où les bâtiments industriels et les stationnements extérieurs dominent le paysage.



Dans le secteur Atlantic, le caractère industriel se traduit non seulement par l'architecture des bâtiments, mais aussi par la prédominance des surfaces minérales au détriment de la végétation et des espaces verts.

Quant au secteur Marconi-Alexandra, seules les rues Jeanne-Mance, Waverly et l'avenue de l'Esplanade y sont bordées d'arbres. Il n'y a aucun espace public ou parc dans les limites du territoire d'intervention.

La représentation des îlots de chaleur permet de localiser certaines zones problématiques : le sud du quartier Parc-Extension, le secteur Beaumont, l'ancienne cour de triage, les secteurs Marconi-Alexandra et De Castelnau, etc. À l'opposé, la végétation luxuriante de Ville Mont-Royal et d'Outremont crée de vastes îlots de fraîcheur. (Institut de national de santé publique du Québec)



À gauche : Rue Saint-Urbain à l'intersection de la rue De Castelnau (interruption des fronts bâtis et façades sans ouvertures au rez-de-chaussée).



À droite : Avenue du Parc, au nord de la rue Beaubien (effort de verdissement par la plantation d'arbres sur le domaine privé).



À gauche : À Outremont, les plantations abondantes contribuent à la qualité du milieu de vie, notamment en réduisant l'effet des îlots de chaleur.



À droite : Dans le quartier Parc-Extension, les emprises des rues étroites sont peu propices à accueillir des plantations.



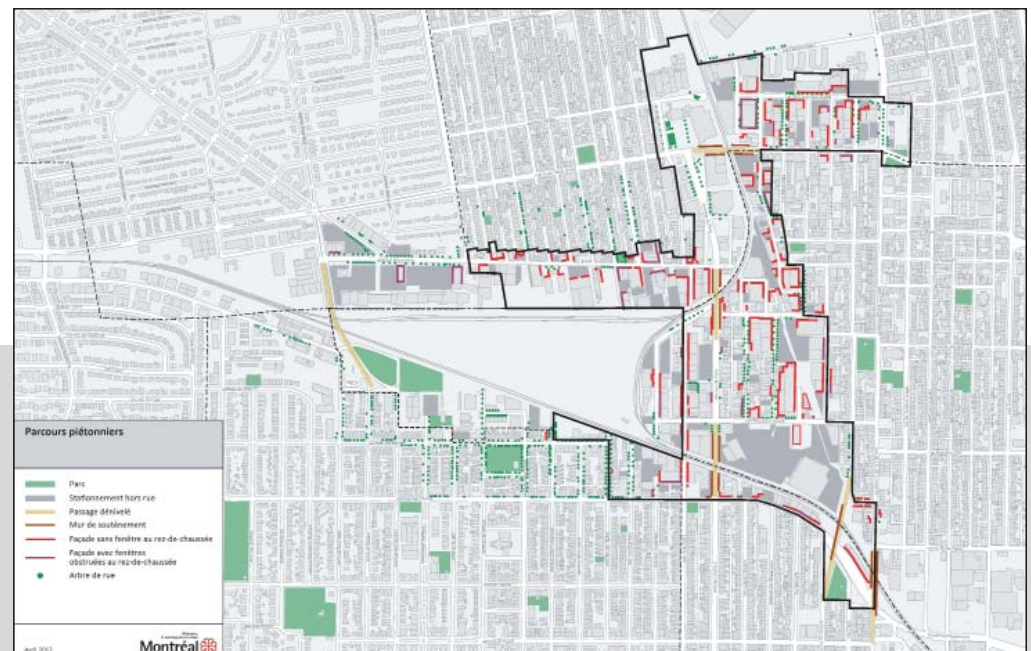
Caractérisation des parcours piétonniers

De manière générale, afin que le parcours des piétons soit agréable et sécuritaire le long d'une rue, les bâtiments qui encadrent celle-ci ne doivent pas être trop reculés et les portes et les fenêtres doivent être assez fréquentes le long des façades au niveau du rez-de-chaussée pour permettre une communication visuelle entre l'extérieur et l'intérieur. De même, les entrées charretières ou les portes de livraison devraient être le moins présentes possible et les terrains de stationnement, lorsque nécessaires, devraient être aménagés dans les cours arrière. Enfin, la présence d'alignements d'arbres, par leur ombrage, contribue à augmenter le confort des piétons.

La carte « Parcours piétonniers » illustre les façades problématiques, les surfaces de stationnement, les alignements d'arbres de rue et les tronçons de rue sans trottoir dans le but d'identifier les situations problématiques et, éventuellement, de prioriser les interventions en matière d'aménagement du domaine public.

Dans la partie nord d'Outremont, contrairement au reste de l'arrondissement, les trottoirs manquent sur certains tronçons de rue et la végétation n'a pas la même densité qu'au sud de l'avenue Ducharme.

Au sud du quartier Parc-Extension, la plupart du parcours de l'avenue Beaumont ne correspond pas aux critères énoncés plus haut. Les bâtiments industriels du côté sud de l'avenue sont souvent implantés avec un grand recul et présentent des stationnements en façade, des portes de livraison très fréquentes et comptent peu de fenêtres à la hauteur du piéton. Du côté nord, on trouve de longs tronçons de façades sans fenêtre ou des cours avant occupées par des stationnements ou par des activités de type entretien



Parcours piétonniers - Situation existante

La carte présente les façades problématiques, les surfaces de stationnement, les alignements d'arbres de rue et les tronçons de rue sans trottoir.

d'automobiles. Sur certains tronçons, les bâtiments implantés sans aucun recul et les trottoirs étroits et sans alignements d'arbres produisent une sensation d'inconfort et d'insécurité.

Dans le secteur Atlantic, les nombreuses portes de livraison, les longues façades sans fenêtre ou avec des fenêtres obstruées au niveau du rez-de-chaussée, les longues interruptions du cadre bâti produites par la présence des terrains de stationnement font en sorte que la plus grande partie du parcours le long de l'avenue Durocher et de la rue Hutchison ne satisfait pas aux critères énoncés plus haut.

La même problématique existe sur l'avenue de l'Esplanade et dans les rues Marconi, Waverly et Saint-Urbain. Le côté sud de la rue Beaubien Ouest se caractérise ainsi par une longue interruption du front bâti créée par le stationnement de Home Depot, ponctuée par l'insertion du bâtiment de la compagnie Vidéotron.

Les rues du secteur De Castelnau se caractérisent par l'interruption des fronts bâtis, par les nombreux terrains de stationnement et par les longues façades sans fenêtre ou avec des fenêtres obstruées au niveau du rez-de-chaussée.

Sur l'avenue du Parc, le parcours des piétons est peu agréable entre l'avenue Van Horne et la rue Jean-Talon, notamment à cause des deux longs passages sous les voies ferrées, du manque d'arbres de rue, de l'étroitesse des trottoirs, de la largeur de la chaussée et de l'intensité de la circulation qu'elle accueille.

À gauche : Verdissement de la rue Durocher par des plantations sur le domaine privé.

À droite : Bâtiment de grand gabarit sur l'avenue Beaumont, implanté sans marge de recul le long d'un trottoir étroit.



À gauche : Alternance de façades sans ouvertures et de portes de livraison au niveau du rez-de-chaussée le long de la rue Saint-Urbain.

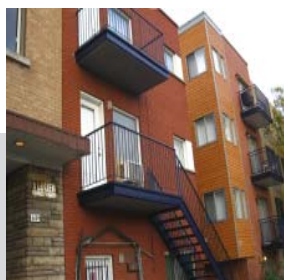
À droite : Nombreuses portes de livraison et longues façades sans fenêtres sur la rue Hutchison.



Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau

Portrait et diagnostic

4. Dimensions sociales et économiques



Avril 2012

Montréal 

Contenu

4. Dimensions sociales et économiques

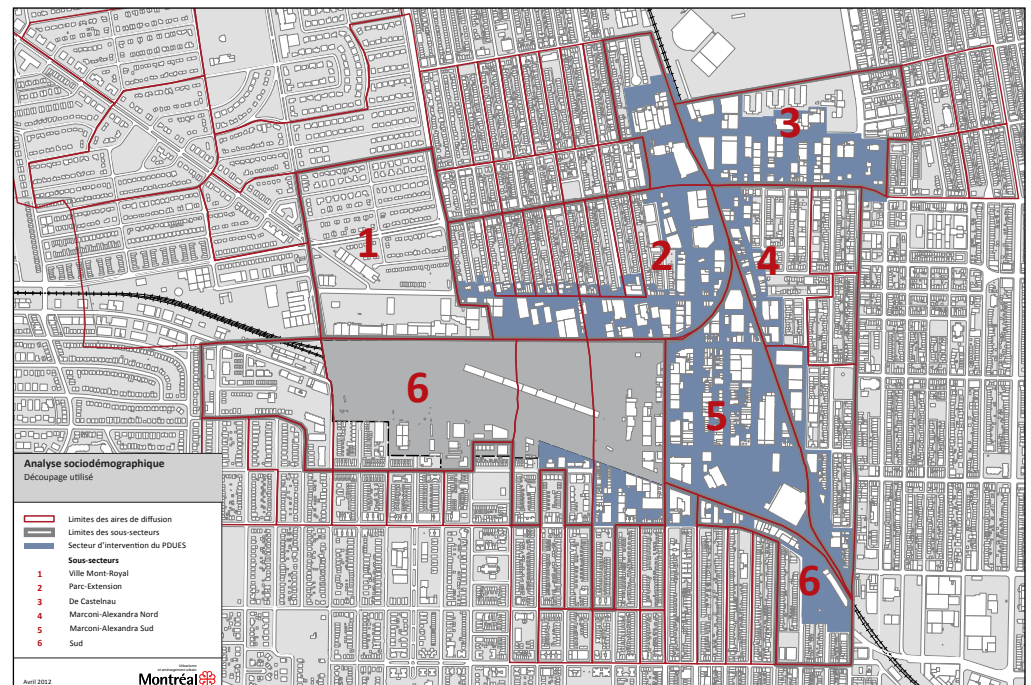
4.1 Profil socio-économique	3
4.2 Indice de défavorisation sociale et matérielle	14
4.3 Habitation	16
4.4 Structure de l'emploi.....	21
4.5 Profil des entreprises	26

Profil socio-économique

4.1

Le portrait sociodémographique de la population du secteur a été réalisé à partir de regroupements des données par aires de diffusion des recensements 2001 et 2006 de Statistique Canada. Ces 6 regroupements, qui correspondent à des sous-secteurs, sont représentés ci-dessous. Le portrait du secteur correspond pour sa part au territoire incluant l'ensemble des sous-secteurs suivants :

1. Mont-Royal
2. Parc-Extension
3. De Castelnau
4. Marconi-Alexandra Nord
5. Marconi-Alexandra Sud
6. Sud



Population

Entre 2001 et 2006, la population du secteur est passée de 13 190 à 13 795 personnes, ce qui représente une croissance (+4,6 %) deux fois plus importante que celle qu'a connue la ville de Montréal durant la même période (2,3 %). Les gains de population proportionnellement les plus importants s'observent dans les sous-secteurs De Castelnau (+45 %), Marconi-Alexandra (+16 %) et Sud (10 %). Le sous-secteur Parc-Extension est le seul à avoir connu une baisse de population durant cette période (-105 personnes).

Variation de la population (2001 et 2006)

Sous-secteur	2001	2006	Variation	
Mont-Royal	520	525	5	+1,0 %
Parc-Extension	5 655	5 550	-105	-1,9 %
De Castelnau	650	945	295	+45,4 %
Marconi-Alexandra Nord	2 410	2 410	0	-
Marconi-Alexandra Sud	405	470	65	+16,0 %
Sud	3 550	3 895	345	+9,7 %
Secteur	13 190	13 795	605	+4,6 %
Montréal	1 584 400	1 620 693	36 293	+2,3 %

La densité de population du secteur (64 personnes/ha) est également supérieure à la moyenne montréalaise (44 personnes/ha), le sous-secteur Parc-Extension étant le plus densément peuplé (126 personnes/ha), suivi du sous-secteur Marconi-Alexandra Nord (77 personnes/ha). Les sous-secteurs les moins denses sont Mont-Royal, en raison de la typologie d'habitation, et Marconi-Alexandra Sud qui comporte une superficie importante dédiée à des activités économiques.

Densité de population (2006)

Sous-secteur	Superficie (hectares)	Population en 2006	Population/ hectare	Population/ km ²
Mont-Royal	26	525	20	2 029
Parc-Extension	44	5 550	126	12 637
De Castelnau	21	945	45	4 481
Marconi-Alexandra Nord	32	2 410	77	7 656
Marconi-Alexandra Sud	23	470	20	2 031
Sud	71	3 895	55	5 457
Secteur	217	13 795	64	6 361
Montréal	36 520	1 620 693	44	4 438

La répartition de la population du secteur par groupes d'âges (2006) est similaire à la situation qui existe pour l'ensemble de Montréal. Certaines disparités existent toutefois entre les sous-secteurs. Ainsi, la représentation du groupe des 0-14 ans est plus importante dans les sous-secteurs Mont-Royal (20,0 %) et Parc-Extension (18,3 %) alors que le groupe des 24-35 ans est plus présent dans les sous-secteurs Marconi-Alexandra Nord (21,4 %) et Marconi-Alexandra Sud (25,5 %).

Répartition de la population par groupes d'âges (2006)

Sous-secteur	0 - 14 ans	15 - 24 ans	25 - 34 ans	35 - 64 ans	65 ans et +
Mont-Royal	20,0 %	12,4 %	8,6 %	44,8 %	14,3 %
Parc-Extension	18,3 %	13,1 %	18,4 %	39,3 %	11,0 %
De Castelnau	9,0 %	10,1 %	19,6 %	48,7 %	12,7 %
Marconi-Alexandra Nord	15,4 %	13,7 %	21,4 %	37,3 %	12,2 %
Marconi-Alexandra Sud	11,7 %	17,0 %	25,5 %	38,3 %	7,4 %
Sud	15,0 %	12,7 %	17,2 %	37,2 %	17,8 %
Secteur	16,1 %	13,0 %	18,5 %	39,2 %	13,3 %
Montréal	15,1 %	12,6 %	16,6 %	40,5 %	15,2 %

Ménages

En 2006, le secteur comptait 6 350 ménages, soit 505 de plus qu'en 2001 (5 845). Dans l'ensemble, la croissance du nombre de ménages a été, tout comme celle de la population, deux fois plus élevée dans le secteur qu'à l'échelle de Montréal.

Les hausses relatives les plus importantes du nombre de ménages sont dans les secteurs De Castelnau (+57,6 % ou 170 ménages) et Marconi-Alexandra Sud (+11,6 % ou 25 ménages). Les sous-secteurs ayant accueilli le plus de nouveaux ménages sont De Castelnau (170), Sud (135) et Parc-Extension (110).

Variation du nombre de ménages (2001 et 2006)

Sous-secteur	2001	2006	Variation	
Mont-Royal	190	190	-	-
Parc-Extension	2 230	2 340	+110	+4,9 %
De Castelnau	295	465	+170	+57,6 %
Marconi-Alexandra Nord	1 030	1 095	+65	+6,3 %
Marconi-Alexandra Sud	215	240	+25	+11,6 %
Sud	1 885	2 020	+135	+7,2 %
Secteur	5 845	6 350	+505	+7,2 %
Montréal	720 085	742 735	+22 650	+3,1 %

La majorité (70 %) des ménages sont formés de 1 ou 2 personnes. Les ménages consistant en une personne vivant seule (2 635, soit 41,7 % des ménages) sont les plus nombreux et comptent pour plus de la moitié des ménages (55,3 %) du sous-secteur Marconi-Alexandra Sud. À l'inverse, les ménages de 3 personnes et plus sont très présents dans les sous-secteurs Mont-Royal (51,4 %) et Parc-Extension (37,9 %). Mont-Royal compte d'ailleurs 35,1 % de ménages formés de 4 personnes ou plus, dont 2,7 % constitués de 6 personnes ou davantage. Ces proportions sont respectivement de 21,9 % et de 3,7 %, soit deux fois plus qu'à l'échelle de Montréal, pour le secteur Parc-Extension.

Structure des ménages (2001 et 2006)

Sous-secteur	Nombre de personnes dans le ménage				
	1	2	3	4 ou 5	6 et +
Mont-Royal	18,9 %	29,7 %	16,2 %	32,4 %	2,7 %
Parc-Extension	38,5 %	23,6 %	16,0 %	18,2 %	3,7 %
De Castelnau	43,6 %	37,2 %	11,7 %	6,4 %	1,1 %
Marconi-Alexandra Nord	40,5 %	28,8 %	14,0 %	14,0 %	2,7 %
Marconi-Alexandra Sud	55,3 %	21,3 %	12,8 %	8,5 %	2,1 %
Sud	45,9 %	30,8 %	12,2 %	10,2 %	1,0 %
Secteur	41,7 %	27,9 %	14,0 %	14,1 %	2,4 %
Montréal	39,6 %	31,1 %	13,9 %	13,6 %	1,8 %

Les familles avec enfants représentent, tout comme pour Montréal, un peu plus du tiers des ménages du secteur (34,5 %) en 2006. Les ménages familiaux sont particulièrement fréquents dans les sous-secteurs Mont-Royal (60,5 %) et Parc-Extension (40,6 %). Les sous-secteurs les moins « familiaux » sont De Castelnau (25,8 %) et Marconi-Alexandra Sud (25,0 %).

Proportion des ménages constitués de familles avec enfants (2006)

Sous-secteur	Nombre de ménages	Familles avec enfants	
		Nombre	Proportion des ménages
Mont-Royal	190	115	60,5 %
Parc-Extension	2 340	950	40,6 %
De Castelnau	465	120	25,8 %
Marconi-Alexandra Nord	1 095	375	34,2 %
Marconi-Alexandra Sud	240	60	25,0 %
Sud	2 020	570	28,2 %
Secteur	6 350	2 190	34,5 %
Montréal	742 735	254 260	34,2 %

Caractéristiques des familles avec enfants (2006)

Sous-secteur	Couples mariés		Couples en union libre		Familles monoparentales	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Mont-Royal	70	60,9	-	-	45	39,1
Parc-Extension	675	71,1	-	-	275	28,9
De Castelnau	50	41,7	10	8,3	60	50,0
Marconi-Alexandra Nord	160	42,7	55	14,7	160	42,7
Marconi-Alexandra Sud	15	25,0	25	41,7	20	33,3
Sud	250	43,9	105	18,4	215	37,7
Secteur	1 220	55,7	195	8,9	775	35,4
Montréal	131 235	51,6	33 780	13,3	89 245	35,1

Les familles avec enfants ont majoritairement un couple marié à leur tête dans les sous-secteurs Mont-Royal (60,9 %) et Parc-Extension (71,1 %). Les sous-secteurs De Castelnau et Marconi-Alexandra Nord comptent pour leur part une forte proportion de familles monoparentales (respectivement 50,0 % et 42,7 %).

Immigration

La population du secteur compte 45 % d'immigrants, dont 12 % d'immigrants récents, c'est-à-dire ayant obtenu leur statut d'immigrant reçu entre 2001-2006 (ces proportions sont respectivement de 31,4 % et de 8,1 % pour Montréal). À cet égard, le sous-secteur Parc-Extension se démarque particulièrement avec 62,2 % d'immigrants et 18,1 % de personnes issues de l'immigration récente. La population immigrante est également très importante dans les sous-secteurs Marconi-Alexandra Nord (47,3 %) et Marconi-Alexandra Sud (40,4 %).

Statut d'immigrant (2006)

Sous-secteur	Non-immigrants	Immigrants		Immigrants récents (2001-2006)	
Mont-Royal	350	165	30,8 %	35	6,5 %
Parc-Extension	1 840	3 435	62,2 %	1 000	18,1 %
De Castelnau	630	285	31,0 %	105	11,4 %
Marconi-Alexandra Nord	1 215	1 125	47,3 %	215	9,0 %
Marconi-Alexandra Sud	260	180	40,4 %	40	9,0 %
Sud	2 750	1 095	28,1 %	265	6,8 %
Secteur	7 045	6 285	45,9 %	1 660	12,1 %
Montréal	1 065 680	488 090	31,4 %	125 340	8,1 %

Les principaux pays d'origine des immigrants du secteur sont la Grèce (13,1 %), l'Inde et le Pakistan (8,6 %). Les ressortissants français sont majoritaires dans les sous-secteurs Mont-Royal et Sud. La Grèce demeure le principal pays d'origine des immigrants établis dans le sous-secteur Parc-extension (21,6 %). L'Italie est le principal pays d'origine des immigrants du sous-secteur Marconi-Alexandra Nord qui s'inscrit dans la « Petite-Italie ».

Principaux pays d'origine des immigrants

Sous-secteur	Lieu de naissance					
Mont-Royal	France	25,0 %	Liban	21,4 %	Chine	17,9 %
Parc-Extension	Grèce	21,6 %	Pakistan	15,5 %	Inde	13,3 %
De Castelnau	Viêt Nam	42,3 %	Italie	7,7 %	France	7,7 %
Marconi-Alexandra Nord	Italie	15,0 %	Viêt Nam	12,4 %	Inde	6,6 %
Marconi-Alexandra Sud	Sri Lanka	11,8 %	Portugal	11,8 %	Maroc, Liban et Viêt Nam	8,8 %
Sud	France	24,5 %	Maroc	9,6 %	États-Unis	6,3 %
Secteur	Grèce	13,1 %	Pakistan	8,6 %	Inde	8,6 %
Montréal	Italie	10,3 %	Haïti	8,2 %	Chine	5,3 %

Les trois quarts (75 %) de la population du secteur maîtrisent le français (87 % pour Montréal) et la moitié les deux langues officielles. Dans le sous-secteur Parc-extension, 49 % de la population ne maîtrise pas le français et 13 % ne maîtrise aucune des langues officielles. À l'inverse, la connaissance des deux langues officielles est très répandue dans les sous-secteurs Mont-Royal (72 %), De Castelnau (63 %) et Sud (63 %).

Connaissance des langues officielles (2006)

Sous-secteur	Français	Anglais	Français et anglais	Aucune des langues officielles
Mont-Royal	21 %	7 %	72 %	-
Parc-Extension	14 %	36 %	37 %	13 %
De Castelnau	26 %	7 %	63 %	4 %
Marconi-Alexandra Nord	37 %	8 %	53 %	3 %
Marconi-Alexandra Sud	29 %	16 %	50 %	6 %
Sud	28 %	6 %	63 %	2 %
Secteur	24 %	19 %	51 %	7 %
Montréal	33 %	10 %	54 %	3 %

Plus du tiers des personnes recensées utilise une langue autre que le français ou l'anglais à la maison. Cette proportion est de 63 % pour le sous-secteur Parc-Extension, de 35,2 % pour Marconi-Alexandra Sud et de 32,8 % pour Marconi-Alexandra Nord. Le français n'est employé à la maison de manière usuelle que par 13 % des répondants du sous-secteur Parc-Extension.

Langue parlée à la maison (2006)

Sous-secteur	Réponses uniques			Réponses multiples
	Français	Anglais	Autres	
Mont-Royal	67,0 %	15,1 %	7,5 %	10,4 %
Parc-Extension	13,4 %	15,5 %	63,0 %	8,1 %
De Castelnau	57,4 %	15,3 %	23,0 %	4,4 %
Marconi-Alexandra Nord	46,9 %	12,7 %	32,8 %	7,6 %
Marconi-Alexandra Sud	40,9 %	12,5 %	35,2 %	11,4 %
Sud	72,8 %	11,2 %	12,4 %	3,6 %
Secteur	42,0 %	13,7 %	37,7 %	6,7 %
Montréal	57,0 %	18,5 %	19,8 %	4,6 %

La moitié (50,6 %) de la population du secteur a déménagé au cours des 5 années précédant le recensement 2006. Le principal lieu de résidence antérieur était situé dans la ville de Montréal (30,8 %). Les sous-secteurs Parc-Extension et Mont-Royal comptent la plus forte proportion de personnes dont le lieu de résidence antérieur était situé à l'extérieur du Canada soit, respectivement, 17,3 % et 11,2 %.

Mobilité et statut migratoire des personnes déménagées au cours des 5 dernières années

Sous-secteur	Répondants	Proportion des personnes déménagées (en fonction du lieu de résidence antérieur)		
		Montréal	Autre ville du Québec ou Canada	Autre pays
Mont-Royal	490	20,4 %	8,2 %	11,2 %
Parc-Extension	5 125	27,9 %	5,7 %	17,3 %
De Castelnau	875	36,0 %	17,1 %	5,7 %
Marconi-Alexandra Nord	2 270	24,7 %	10,1 %	8,8 %
Marconi-Alexandra Sud	400	36,3 %	3,8 %	8,8 %
Sud	3 640	38,2 %	9,1 %	7,0 %
Secteur	12 800	30,8 %	8,2 %	11,6 %
Montréal	1 506 220	28,6 %	8,1 %	8,2 %

Scolarité

La distribution de la population âgée de 15 ans et plus en fonction du plus haut diplôme obtenu s'apparente à celle de Montréal, toutefois des disparités importantes existent entre les sous-secteurs. La majorité des personnes de 15 ans et plus détient un certificat ou diplôme universitaire dans les sous-secteurs Sud (56,0 %) et Mont-Royal (54,7 %). En revanche, on trouve une concentration importante de personnes sans diplôme dans le sous-secteur Parc-Extension (40,5 %) de même que dans Marconi-Alexandra Nord (33,6 %) et Marconi-Alexandra Sud (33,3 %).

Plus haut diplôme obtenu (population de 15 ans et plus, 2006)

Sous-secteur	Aucun diplôme	Certificat, diplôme ou grade		
		Secondaire ou école de métiers	Collégial	Universitaire
Mont-Royal	5,8 %	23,3 %	16,3 %	54,7 %
Parc-Extension	40,5 %	29,5 %	11,1 %	18,9 %
De Castelnau	22,3 %	24,1 %	10,8 %	42,8 %
Marconi-Alexandra Nord	33,6 %	26,8 %	13,3 %	26,3 %
Marconi-Alexandra Sud	33,3 %	29,5 %	14,1 %	23,1 %
Sud	12,0 %	19,0 %	13,0 %	56,0 %
Secteur	28,3 %	25,4 %	12,3 %	34,0 %
Montréal	22,8 %	31,9 %	15,1 %	30,1 %

Taux d'activité et taux de chômage

Le taux d'activité pour l'ensemble du secteur se compare à celui de Montréal. Les sous-secteurs Mont-Royal et De Castelnau présentent de forts taux d'activité alors que le taux d'activité est faible pour Parc-Extension dont moins de la moitié de la population âgée de 15 ans ou plus (46,8 %) a un emploi.

Dans l'ensemble, le taux de chômage (13,3) est plus élevé pour le secteur que pour Montréal (9). Encore une fois, il existe de grandes disparités d'un sous-secteur à un autre. Ainsi, le taux de chômage est très élevé pour Parc-Extension (18,6, soit deux fois plus élevé qu'à l'échelle de Montréal), Marconi-Alexandra Nord (16,2) et Marconi-Alexandra Sud (12,8) alors qu'il est nettement sous la moyenne montréalaise pour les sous-secteurs Sud (7) et Mont-Royal (5,1).

Principales données sur l'emploi (15 ans et plus, 2006)

Sous-secteur	Population active	Taux d'activité	Taux d'emploi	Taux de chômage
Mont-Royal	295	70,2	66,7	5,1
Parc-Extension	2 660	57,6	46,8	18,6
De Castelnau	630	74,6	67,5	10,3
Marconi-Alexandra Nord	1 330	66,0	55,6	16,2
Marconi-Alexandra Sud	235	61,8	53,9	12,8
Sud	2 200	67,7	62,6	7,0
Secteur	7 350	63,7	55,2	13,3
Montréal	857 660	63,5	57,7	9,2

Revenu

Le revenu total, le revenu d'emploi ainsi que le revenu des ménages et des familles économiques sont plus élevés pour le secteur qu'à Montréal. Les revenus les plus faibles sont dans Parc-Extension et Marconi-Alexandra Sud. Dans Parc -Extension, le revenu moyen correspond généralement à 60 % du revenu moyen à l'échelle de Montréal, et ce, autant pour le revenu total, le revenu d'emploi et les revenus des ménages et des familles économiques.

À l'opposé, les revenus les plus élevés sont dans Mont-Royal où ils sont environ deux fois plus élevés que pour Montréal. Les autres sous-secteurs affichent également des revenus supérieurs à la moyenne montréalaise.

Revenu moyen en 2005

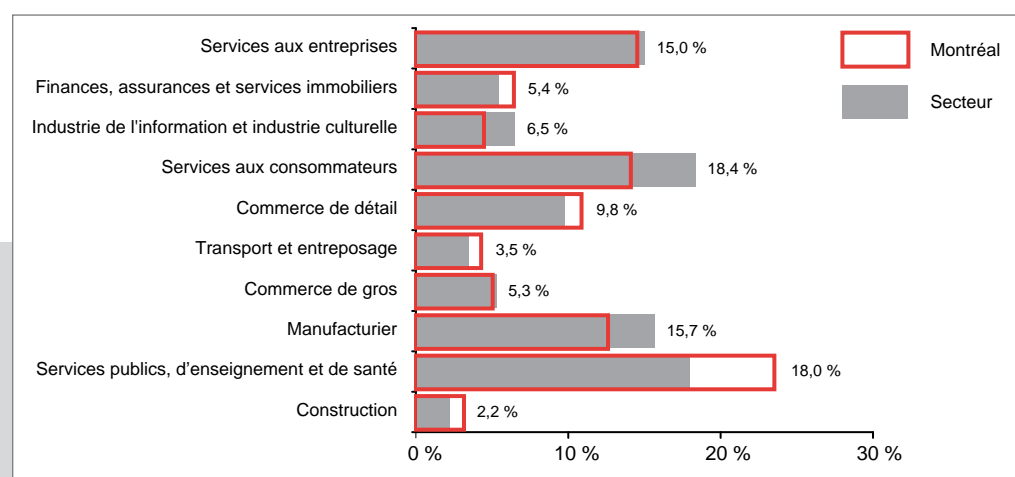
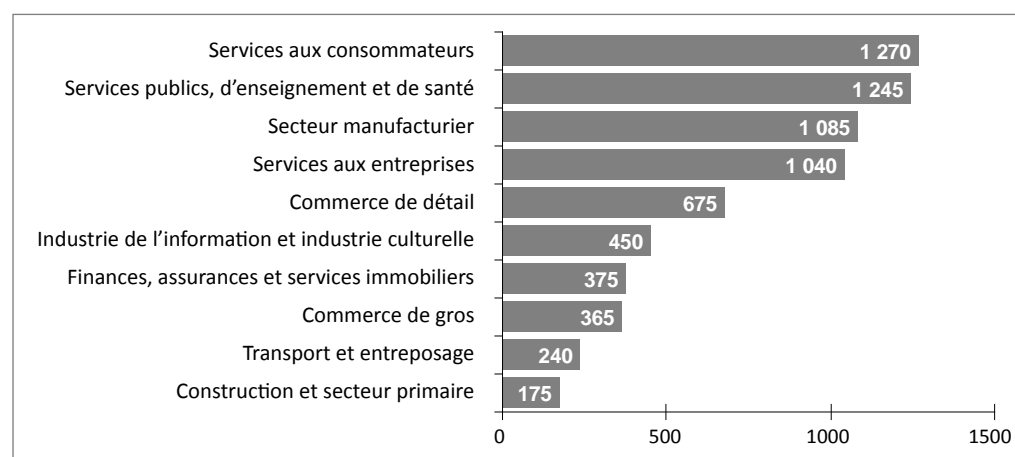
Sous-secteur	Revenu total (15 ans et plus)	Revenu d'emploi (15 ans et plus)	Ménages	Familles économiques
Mont-Royal	57 683 \$	61 606 \$	121 336 \$	136 082 \$
Parc-Extension	17 534 \$	19 457 \$	32 301 \$	41 663 \$
De Castelnau	41 003 \$	42 118 \$	68 766 \$	91 820 \$
Marconi-Alexandra Nord	43 178 \$	48 224 \$	69 707 \$	101 684 \$
Marconi-Alexandra Sud	25 267 \$	28 714 \$	38 044 \$	58 016 \$
Sud	44 129 \$	46 091 \$	67 807 \$	92 510 \$
Secteur	31 956 \$	35 472 \$	54 422 \$	72 593 \$
Montréal	30 132 \$	31 602 \$	51 842 \$	66 329 \$

Les secteurs d'activité de la population

La structure des emplois occupés par la population du secteur s'apparente à celle de Montréal. Les secteurs des services publics, d'enseignement et de santé, des services aux consommateurs et des services aux entreprises représentent la moitié (51 %) des emplois occupés. Le secteur manufacturier emploie pour sa part 1 085 travailleurs, ce qui en fait le troisième en importance.

La nature des emplois occupés par la population diffère à l'échelle des sous-secteurs. Le secteur des services représente ainsi 60 % de l'emploi dans Mont-Royal et le sous-secteur Sud tandis que le secteur manufacturier est le principal secteur d'emploi de la population du sous-secteur Parc-Extension (23 %) et compte, avec le commerce de gros, le transport et l'entreposage, pour 40 % des emplois occupés par sa population.

Secteurs d'activité des emplois occupés par la population en 2006



Indice de défavorisation sociale et matérielle

4.2

Territoire d'analyse et méthodologie

L'indice de défavorisation regroupe certains indicateurs socio-économiques choisis pour leurs relations connues avec un grand nombre de problèmes de santé¹, leurs affinités avec les formes matérielle et sociale de la défavorisation et leur disponibilité par secteur de dénombrement (la plus petite unité géostatistique issue des recensements).

Réalisée à partir des données du recensement de 2006, la mesure de la défavorisation permet à l'Agence de la santé et des services sociaux (ASSS) de Montréal de caractériser les conditions de vie de la population des territoires de CSSS par rapport à celles de l'ensemble de la population montréalaise. L'indice de défavorisation est présenté en cinq catégories allant des conditions les plus favorables (quintile 1) aux conditions les plus défavorables (quintile 5).

La carte des voisinages élaborée par la Direction de la santé publique de l'ASSS de Montréal divise les territoires sociosanitaires de la région montréalaise en 111 unités plus fines – les voisinages – qui reflètent des réalités sociales distinctes et, bien souvent, des milieux nécessitant des interventions différentes. Le territoire du PDUES se situe au carrefour des six voisinages suivants : Outremont, Mont-Royal, Parc-Extension, Villeray Ouest, La Petite-Patrie Ouest, Mile End.

1. Au nombre des mesures d'état de santé figurent : l'espérance de vie en santé, la mortalité par cancer, la mortalité prématurée, les traumatismes, la morbidité et les difficultés d'adaptation sociale vécues par les jeunes, l'utilisation des services de santé et des services sociaux, etc.

Carte de localisation des six voisinages sociosanitaires analysés. (ASSS de Montréal)



Défavorisation matérielle

La forme matérielle de la défavorisation est associée principalement aux variations de la scolarité, de l'emploi et du revenu. Les indicateurs utilisés sont :

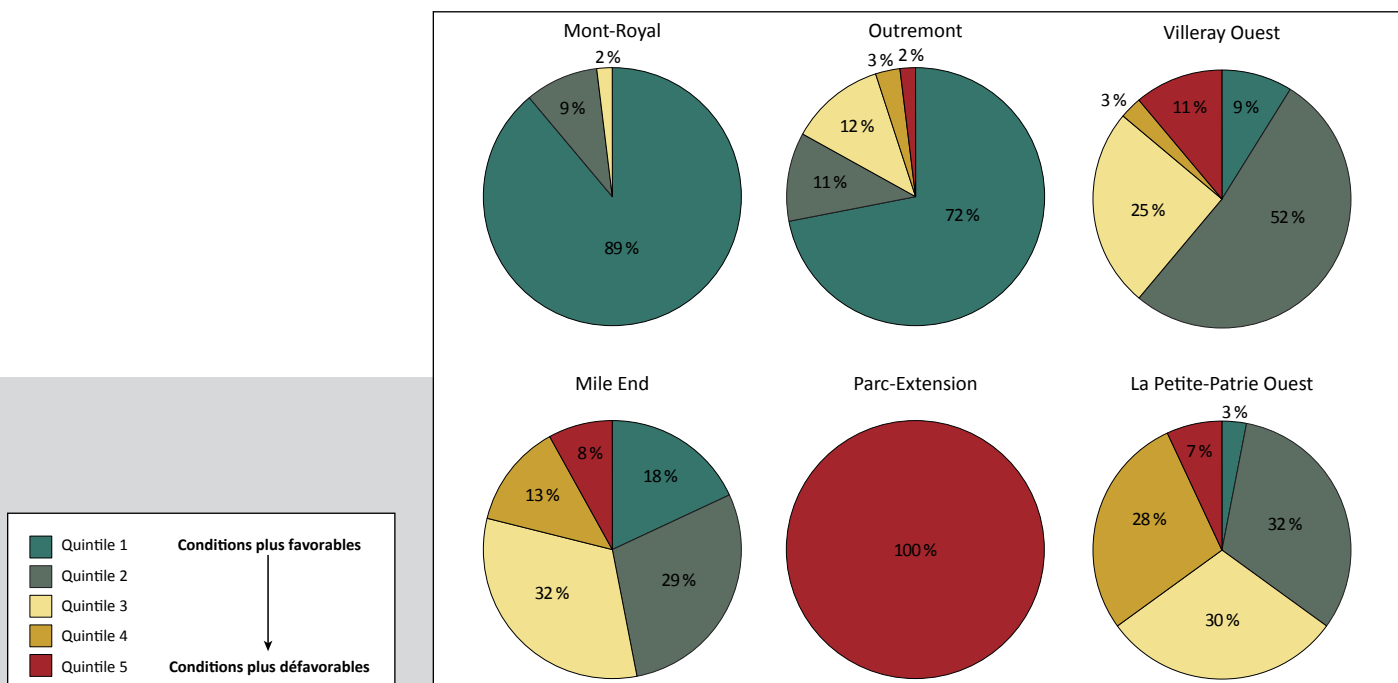
- le revenu moyen par personne;
- la proportion de personnes sans diplôme d'études secondaires;
- la proportion de personnes occupant un emploi.

En périphérie du territoire d'intervention du PDUES, les conditions matérielles les plus favorables se trouvent à Mont-Royal et à Outremont, où la grande majorité de la population profite d'un niveau de vie supérieur à la moyenne montréalaise. Sur le plan de la défavorisation matérielle, ces deux voisinages se situent respectivement aux 6^e et 8^e rangs du classement des 111 voisinages de la RSS de Montréal.

À l'autre bout du spectre, on trouve Parc-Extension (111^e rang), un voisinage où les conditions matérielles sont les plus défavorables par rapport à la moyenne de Montréal.

Les voisinages Villaray Ouest, Mile End et la La Petite-Patrie Ouest, respectivement aux 41^e, 46^e et 58^e rangs, se situaient quant à eux dans la moyenne en 2006. Cependant, étant donné les tendances immobilières récentes dans le secteur, une mise à jour des données permettrait sans doute de constater une hausse des conditions matérielles moyennes de la population.

Répartition de la défavorisation matérielle en 2006, selon les profils (zone de référence : Montréal)



Habitation

4.3

La présente section résume la situation et les tendances du marché résidentiel – tant pour les propriétés que les immeubles locatifs – et les besoins sociaux dans les zones avoisinant le site Outremont de l'Université de Montréal.

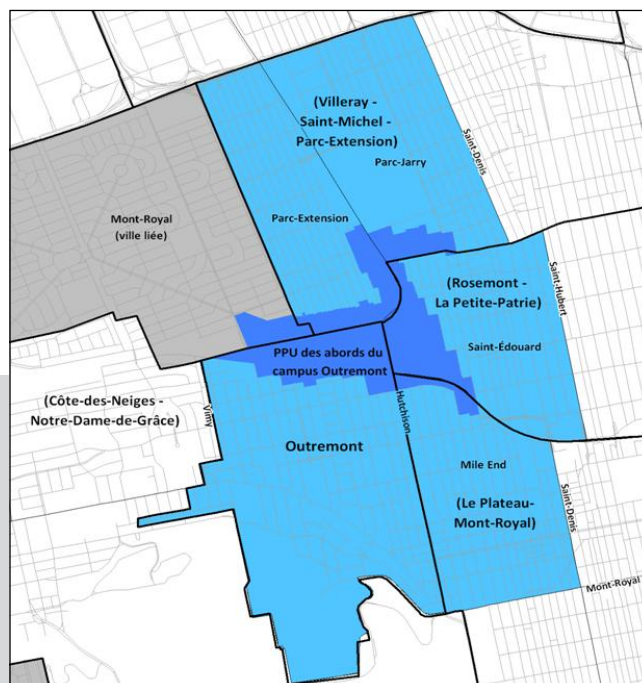
Le secteur étudié¹ (en bleu clair sur la carte) possède des avantages indéniables sur le plan de la qualité de vie. En effet, la proximité du marché Jean-Talon, la desserte en transport collectif, les services, le type de produits résidentiels offerts sont des atouts appréciés tant des anciens que des nouveaux résidents.

Les tendances du marché résidentiel

Depuis 2001, les prix de vente ont fortement progressé à Montréal. Dans le secteur étudié, le dynamisme du marché se traduit par des augmentations des prix de vente et des loyers plus élevés que dans l'ensemble de la ville. Outre l'effet de la centralité, le redéveloppement de certains îlots explique ce dynamisme qui s'est amorcé avant l'annonce du projet du campus Outremont.

La production résidentielle de la dernière décennie a été constante. Il s'agit principalement d'insertions dans le tissu urbain existant : les projets sont de petite et moyenne taille, en partie dans des immeubles industriels convertis. Une large proportion de la production récente pourrait être qualifiée d'abordable.

Les habitations produites sont en majorité des copropriétés « traditionnelles » comportant 1 ou 2 chambres à coucher, et rarement 3. Certains projets d'immeubles industriels recyclés comptent des espaces ouverts plus près de la formule de loft.



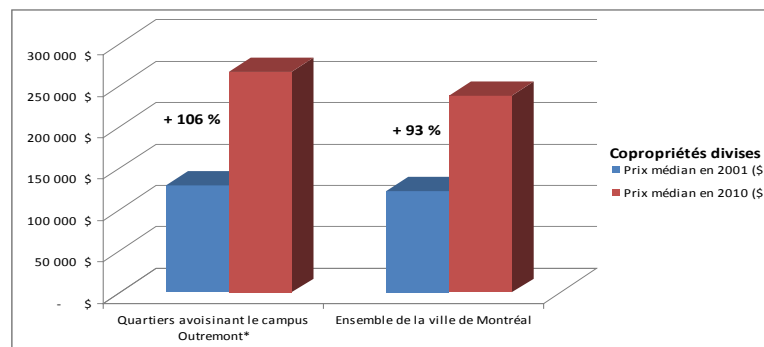
Secteurs étudiés –
Environs du site Outremont

1. Soit les quartiers Parc-Extension, Parc-Jarry, Saint-Édouard et Mile End (en bleu sur la carte); l'arrondissement d'Outremont a été analysé séparément. Le découpage du territoire s'est fait sur la base des « quartiers de référence », un découpage utilisé à la Direction de l'habitation de la Ville aux fins d'analyse statistique.

Le marché des copropriétés divisées

Reflétant la tendance générale du marché résidentiel, entre 2001 et 2010, la part de copropriétés divisées vendues à moins de 200 001 \$ est passée de 94 % à 19 % dans les quatre quartiers analysés, comparativement à 85 % et 30 % pour l'ensemble de Montréal. Entre 2005 et 2010, le pourcentage de copropriétés vendues sous le seuil de 265 001 \$ est passé de 76 % à 50 % dans les quartiers avoisinant le campus. Un regard sur l'évolution des prix médians (Tableau 4.3.1) révèle que les prix ont progressé davantage dans ces quatre quartiers que dans l'ensemble de Montréal.

Tabelau 4.3.1
Évolution des prix médians, copropriétés divisées (Secteur étudié, sans l'arrondissement d'Outremont)



Le marché des duplex et triplex

Dans le secteur à l'étude, 51 % des duplex ont été vendus moins de 400 001 \$² en 2010. Pour l'ensemble de Montréal, ce pourcentage s'élève à 63 %. La situation est sensiblement la même sur le marché des triplex : 43 % des triplex ont été vendus à moins de 450 001 \$ en 2010³; pour l'ensemble de la ville, ce pourcentage s'élève à 61 %. L'évolution des prix médians entre 2001 et 2010 (Tableaux 4.3.2 et 4.3.3) indique que le prix des duplex et triplex, comme celui des copropriétés, a progressé davantage dans les quartiers avoisinant le campus que dans l'ensemble de la ville de Montréal.

Tableau 4.3.2
Évolution des prix médians, duplex (Secteur étudié, sans l'arrondissement d'Outremont)

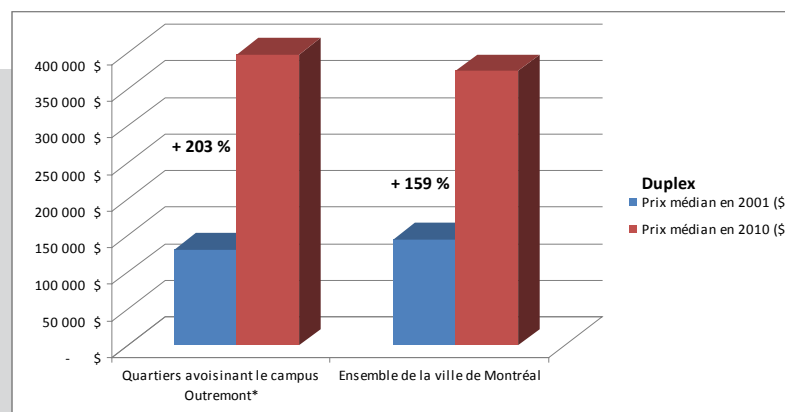
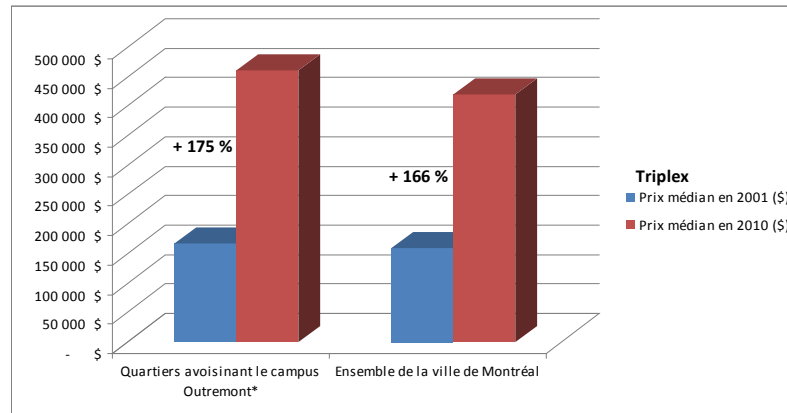


Tableau 4.3.3
Évolution des prix médians, triplex (Secteur étudié, sans l'arrondissement d'Outremont)



Un marché locatif serré

Sur l'île de Montréal, le taux d'inoccupation des immeubles privés de 3 logements locatifs ou plus demeurait, en 2010, de 2,7 %, soit sous le taux d'équilibre (3,0 %). Un resserrement semble se dessiner en 2011-2012. Pour les logements de 2 et 3 chambres à coucher ou plus, le taux est encore plus bas avec respectivement 2,3 % et 1,8 % de logements disponibles. La pression demeure donc bien présente sur le marché locatif montréalais.

Une compilation spéciale a été réalisée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) pour le territoire représentant les 4 quartiers de référence avoisinant le campus. Même si la situation s'est améliorée depuis la pénurie de logements de 2001, elle demeure plus serrée dans le secteur étudié que dans l'ensemble de l'île : de 2001 à 2010, le taux de logements disponibles est passé de 0,6 % à 2,7 % sur l'île de Montréal, mais de 0,1 % à 2,2 % dans les 4 quartiers étudiés. Cette compilation de la SCHL ne permet pas de connaître de façon certaine le taux d'inoccupation des grands logements; toutefois, on notera que les taux d'inoccupation des grands logements ont été, historiquement, plus faibles que la moyenne globale.

2. Les seuils de 400 000 \$ (duplex) et 450 000 \$ (triplex) correspondent aux prix plafond du Programme d'accèsion à la propriété (Ville de Montréal), volet « immeuble existant », en novembre 2010. Ce programme, qui s'adresse aux acheteurs d'une première propriété, est ajusté périodiquement.

3. Voir note précédente.

Les loyers moyens des appartements

Pour les 4 quartiers avoisinant le campus, le loyer moyen (toutes tailles confondues) des appartements dans les immeubles privés de 3 logements et plus était de 641 \$ en 2010, soit une augmentation de plus de 50 % comparativement à 2001 (426 \$) (Tableau 4.3.4). Sur l'île de Montréal, l'augmentation a été, pour la même période, de 32 % (soit de 519 \$ en 2001 à 688 \$ en 2010).

Tableau 4.3.4
Loyers moyens (\$) des appartements selon le nombre de chambres à coucher
(Comparaison entre 2001 et 2010)

Appartements dans les bâtiments de trois logements locatifs ou plus.

Territoire	Quartiers avoisinant le campus Outremont*			
	2001		2010	
Année	Montant	°Fiabilité	Montant	°Fiabilité
Taille des appartements				
Studios	354 \$	b	480 \$	b
Une chambre à coucher	405 \$	a	571 \$	b
Deux chambres à coucher	442 \$	b	693 \$	a
Trois chambres à coucher ou plus	549 \$	b	894 \$	b
Tous	426 \$	a	641 \$	a

* Excluant l'arrondissement d'Outremont.

Degré de fiabilité des données estimatives : a - Excellent, b - Très bon, c - Bon, d - Passables (utiliser avec prudence).

Source : SCHL, Enquête sur les logements locatifs. Compilation personnalisée pour la Ville de Montréal, Direction de l'habitation.

Les ménages à faible revenu et logements sociaux et communautaires

Environ 43 % (14 655) des ménages locataires de l'ensemble des secteurs avoisinant le campus Outremont avaient, en 2006, un revenu inférieur au seuil de revenu de besoins impérieux, soit une proportion identique à celle de la ville. Toutefois, au sein de la zone étudiée, la situation diffère selon les quartiers (Tableau 6.1.5).

Tableau 4.3.5
Distribution des ménages locataires à faible revenu
Ménages locataires dont le revenu annuel est sous le seuil de revenu de besoins impérieux (PRBI), R 2006

Quartiers de référence en habitation	Ménages locataires	Ménages locataires sous PRBI*	Ménages locataires de moins de 65 ans sous le PRBI*	Ménages locataires de 65 ans ou plus** sous le PRBI*
	A	B (B/A)	C (C/B)	D (D/B)
Outremont	4 780	1 440 30%	1 015 70%	425 30%
QR 11 - Parc-Extension	9 680	5 260 54%	4 245 81%	1 015 19%
QR 12 - Parc-Jarry	4 895	1 690 35%	1 440 85%	250 15%
QR 14 - Saint-Édouard	6 500	2 845 44%	2 295 81%	550 19%
QR 34 - Mile End	8 280	3 420 41%	2 970 87%	450 13%
Ensemble des quartiers avoisinant le campus Outremont	34 135	14 655 43%	11 965 82%	2 690 18%
Ville de Montréal	487 605	210 070 43%	163 220 78%	46 850 22%

Sources : Statistique Canada, tableaux personnalisés du recensement 2006 (CO-1005 et CO-1006).

Compilation : Division de la planification et de l'expertise, Direction de l'habitation.

* Les seuils de revenu de besoins impérieux (SHQ, 2007) ont été légèrement adaptés pour tenir compte des tranches de revenu (2005) disponibles dans les tableaux personnalisés du recensement de 2006 (commande de la Ville de Montréal, CO-1005). Ainsi, le seuil est de 25 000 \$ (en 2005) pour les personnes seules, les couples sans enfants, les ménages de deux personnes et plus non-apparentées et les familles monoparentales. Il est de 30 000 \$ pour les couples avec enfants et de 40 000 \$ pour les ménages multifamiliaux.

** Par ménages de 65 ans ou plus, on entend les personnes seules ou couples sans enfant(s) dont le soutien principal a 65 ans ou plus.

Parc de logements sociaux et communautaires

Dans l'ensemble des secteurs avoisinant les abords du site Outremont de l'Université de Montréal, on trouvait en 2010, 2 656 logements sociaux et communautaires qui représentaient 8 % des logements locatifs occupés, soit une proportion inférieure à celle de la Ville (11 %). L'écart avec la moyenne de la ville est plus accentué dans les quartiers Parc-Jarry et Parc-Extension, et dans l'arrondissement d'Outremont. Entre 2002 et 2010, 464 logements sociaux et communautaires ont été réalisés sur le territoire d'analyse. Ce nombre pourrait s'accroître notamment dans le cadre de la Stratégie d'inclusion de logements abordables, à laquelle des grands projets en cours de négociation sont appelés à contribuer.

Dans l'ensemble des quartiers avoisinant le campus, les ménages locataires sous le seuil de revenu de besoins impérieux sont 5,5 fois plus nombreux que l'offre disponible de logements sociaux et communautaires. Ce ratio est plus élevé que dans l'ensemble de Montréal, où il est de 3,8, mais similaire à celui d'autres arrondissements, tel Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce où ce ratio est de 5,8.

Tableau 4.3.6
Parc de logements sociaux et communautaires en 2010

Quartiers de référence en habitation	Ménages locataires (2006)	Logements sociaux et communautaires (2010)		Logements sociaux et communautaires récents 2002-2010		Locataires < seuil \$ PRBI (2005)*	Locataires (< seuil \$ PRBI-2005) par logement (social-2010)
	A	B	(B/A)	C	(C/B)	D	(D/B)
Outremont	4 780	93	2%	0	0%	1 440	15,5
QR 11 - Parc-Extension	9 680	648	7%	128	20%	5 260	8,1
QR 12 - Parc-Jarry	4 895	159	3%	0	0%	1 690	10,6
QR 14 - Saint-Édouard	6 500	714	11%	155	22%	2 845	4,0
QR 34 - Mile End	8 280	1 042	13%	181	17%	3 420	3,3
Ensemble des quartiers avoisinant le campus Outremont	34 135	2 656	8%	464	17%	14 655	5,5
Ville de Montréal	487 605	54 828	11%	8 918	16%	210 070	3,8

Sources : Statistique Canada, tableaux personnalisés du recensement 2006 (CO-1005 et CO-1006) et Ville de Montréal, données de la Direction de l'habitation.

* Les seuils de revenu de besoins impérieux (SHQ, 2007) ont été légèrement adaptés pour tenir compte des tranches de revenu (2005) disponibles dans les tableaux personnalisés du recensement de 2006 (commande de la Ville de Montréal, CO-1005). Ainsi, le seuil est de 25 000 \$ (en 2005) pour les personnes seules, les couples sans enfants, les ménages de deux personnes et plus non-apparentées et les familles monoparentales. Il est de 30 000 \$ pour les couples avec enfant(s) et de 40 000 \$ pour les ménages multifamiliaux.

Note : Les ménages locataires sous le seuil de revenu de besoins impérieux incluent les ménages qui résident dans des logements sociaux et communautaires.

Compilation : Division de la planification et de l'expertise, Direction de l'habitation.

À gauche : Projet résidentiel récent sur l'avenue du Parc.

À droite : Projet résidentiel récent sur l'avenue Beaumont.

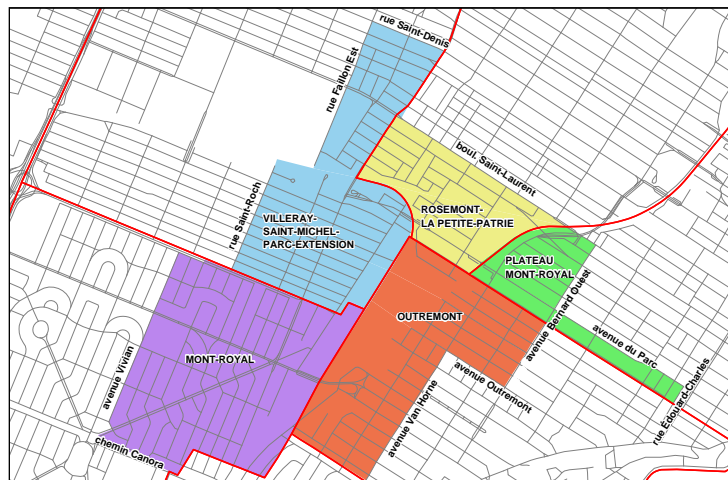


Structure de l'emploi

4.4

Période 1996-2006

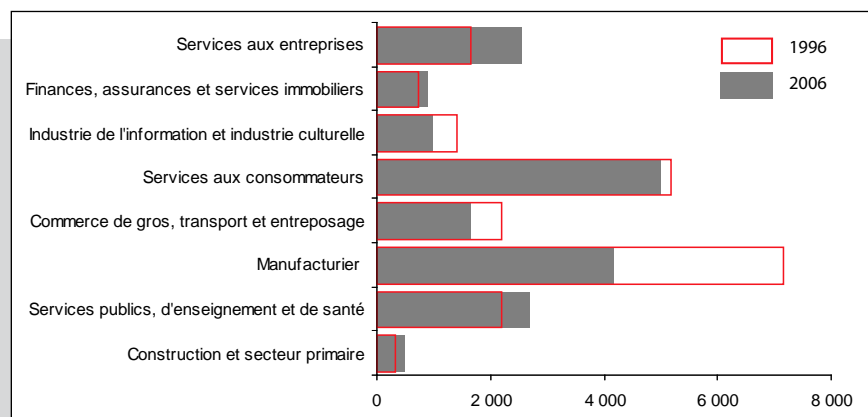
L'évolution générale de la structure économique aux abords du campus Outremont, entre 1996 et 2006, a fait l'objet d'une analyse réalisée à partir des données des recensements de Statistique Canada.



Il ressort de celle-ci que le secteur, où l'activité manufacturière est traditionnellement dominante, a subi des pertes d'emplois importantes ces 15 dernières années. Ainsi, entre 1996 et 2006 :

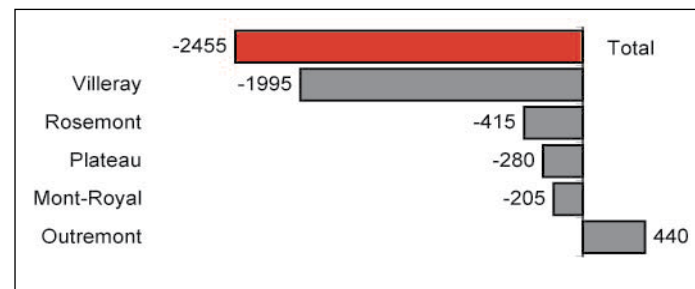
- près de 2 500 emplois ont disparu, ce qui représente une baisse de 12 % (le nombre d'emplois étant passé de 20 880 à 18 425);
- la taille du secteur manufacturier a été pratiquement réduite de moitié (7 170 à 4 180 emplois, soit une perte de 2 990 emplois, dont 2 575 dans le secteur du textile et du vêtement);
- le secteur manufacturier, le commerce de gros, le transport et l'entreposage qui représentaient près de la moitié (46,5 %) des emplois en 1996 (9 380 emplois sur 20 800) n'en représentaient plus que le tiers (34,3 %) en 2006;
- l'industrie du textile et du vêtement représentait 70 % de l'activité manufacturière en 1996 (5 080 emplois sur 7 170) et toujours 60 % en 2006.

Évolution de la structure économique et du nombre d'emplois (1996-2006)



Les transformations de l'activité économique n'ont pas affecté de manière égale tous les arrondissements. Ainsi, l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, où le secteur manufacturier était le plus présent, a été le plus touché (-2 000 emplois entre 1996 et 2001). Dans les autres arrondissements, les pertes d'emplois ont été limitées ou semblent avoir été compensées par l'arrivée de nouvelles activités.

Gains et pertes d'emplois par arrondissements (1996-2006)



Situation actuelle

Situation dans le territoire d'intervention

Le territoire visé par le PDUES compterait actuellement plus de 11 500 emplois. Après des pertes importantes, le secteur manufacturier n'y représente plus que 25 % des emplois. L'occupation du secteur reste néanmoins dominée par les activités manufacturières (3 000 emplois) qui représentent, avec les secteurs de la construction, du transport et de l'entreposage et du commerce de gros, plus de 330 entreprises et 39,7 % des emplois. Le secteur manufacturier compte d'ailleurs pour plus de 40 % de l'emploi dans les sous-secteurs Beaumont et De Castelnau (arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension) et pour 30 % de l'emploi dans les sous-secteurs Parc et Marconi-Alexandra (arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et Rosemont–La Petite-Patrie).

Enfin, les services aux entreprises sont particulièrement présents dans les sous-secteurs De Castelnau (26 %), Marconi-Alexandra (19 %) et Atlantique (27 %).

Description de la dynamique générale des sous-secteurs

Ville de Mont Royal

Bien qu'il ne fasse pas directement partie du territoire d'intervention, le sous-secteur Mont-Royal constitue un pôle d'emploi où on trouve une concentration d'activités importante dans les secteurs de la recherche médicale et des soins de santé que l'analyse économique devra prendre en compte. Les entreprises Algorithme Pharma, Procréa et Radiologie Laënnec y représentent à elles seules plus de 600 emplois liés aux sciences de la vie.

Beaumont

Le sous-secteur Beaumont est directement adossé au futur campus de l'Université de Montréal et compte, dans sa partie sud, plus de 1 100 emplois dont la moitié dans les secteurs manufacturier et du commerce de gros (textile et aliments et boissons). Il se caractérise par la présence de lots de grande taille, entre l'avenue Beaumont et les voies du Canadien Pacifique, et compte une demi-douzaine d'entreprises de plus de 50 employés.

Plusieurs bâtiments y sont actuellement à louer ou montrent des signes de dégradation. L'accès aux bâtiments est d'ailleurs souvent difficile en raison de la circulation intense et contrainte sur l'avenue Beaumont. À l'heure actuelle, les activités économiques présentes semblent peu bénéficier de la proximité de la station de métro Acadie et misent surtout sur l'accessibilité au réseau routier.

Des investissements importants ont été consentis au cours des dernières années par certaines entreprises ou propriétaires d'immeubles pour consolider leurs activités et des entreprises commerciales figurent parmi les principaux employeurs (Jocus et Brault et Bouthillier).

Parc

Le sous-secteur Parc compte environ 1 900 emplois, dont près de 500 dans les services publics, d'enseignement et de santé. Outre le CLSC (205 emplois), s'y trouvent également le bureau d'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (150) et l'Université de Montréal (40). Le secteur manufacturier y représente toujours environ 30 % des emplois (textile et vêtement), notamment en raison de la présence de l'entreprise Samuelsohn, sur l'avenue du Parc, où travaillent 300 personnes.

Au cours des dernières années, des institutions importantes dans le domaine des technologies de l'information (Centre de recherche informatique de Montréal, Centre national d'animation et de design) se sont établies à proximité de la gare Jean-Talon dans le complexe où est situé le bureau d'arrondissement.

De Castelnau

Le sous-secteur De Castelnau totalise un peu plus de 1 800 emplois pour une centaine d'entreprises. Le secteur manufacturier y représente environ 40 % des emplois (768), mais les services aux entreprises (architecture, design graphique, informatique et sécurité) y comptent désormais pour plus du quart de ceux-ci.

Le sous-secteur comporte des bâtiments de grand gabarit le long des voies ferrées dont la conversion à des fins résidentielles n'est pas considérée et dont la mise en valeur est un des grands enjeux auxquels doit chercher à répondre ce mandat. Par ailleurs, il est situé à distance de marche de 2 stations de métro (De Castelnau et Jean-Talon) et d'une gare de train de banlieue (Jean-Talon) dont il ne tire que relativement peu parti.

Les options d'aménagement et de développement qui sont actuellement envisagées pour ce sous-secteur visent sa transformation au profit d'une vocation mixte intégrant des activités économiques plus intensives qui soient compatibles avec un voisinage résidentiel. L'analyse du cadre bâti existant a permis, d'une part, de faire ressortir les bâtiments susceptibles d'être recyclés à des fins résidentielles et, d'autre part, d'identifier un certain nombre de bâtiments qui, compte tenu de leur faible valeur architecturale, de leur faible densité construite et de leur faible intensité sur le plan de l'emploi, pourront, à long terme, être progressivement remplacés.

Marconi-Alexandra

Le sous-secteur Marconi-Alexandra s'inscrit dans le prolongement d'un quartier dont la transformation à des fins résidentielles est déjà bien amorcée. On y dénombre environ 2 400 emplois dont près de 1 000 dans le secteur manufacturier et le commerce de gros, notamment dans l'alimentation. Il apparaît vraisemblable que ces activités profitent de la proximité du marché Jean-talon et d'un accès rapide à plusieurs marchés d'alimentation.

Les activités manufacturières sont concentrées au nord de la rue Saint-Zotique à proximité des voies du Canadien Pacifique et de la rue Marconi. La portion centrale du sous-secteur, entre la rue Saint-Zotique et l'avenue Beaubien, comporte plusieurs îlots où des activités économiques de plus faible intensité côtoient des habitations. Enfin, sa portion sud, soit entre l'avenue Beaubien et les voies du Canadien Pacifique, constitue un espace essentiellement dédié à des activités de services et de commerce de détail dont une grande superficie est consacrée au stationnement.

Plateau-Mont-Royal

Le sous-secteur Plateau-Mont-Royal se limite aux terrains compris entre l'avenue Van Horne et les voies du Canadien Pacifique. Il totalise moins de 200 emplois, mais comporte néanmoins certains bâtiments de grand gabarit dont l'utilisation future représente un enjeu de développement, soit le 1, avenue Van Horne Ouest, le 6201, avenue du Parc et le 6240, avenue du Parc. Dans les trois cas, il s'agit de bâtiments présentant une valeur patrimoniale.

Outremont

Le sous-secteur Outremont se situe dans la continuité du précédent. Il comporte une petite zone industrielle au nord de l'avenue Van Horne entre la rue Hutchison et l'avenue De L'Épée qui constitue le principal enjeu. Le sous-secteur Outremont comprend une seconde zone à l'extrême ouest du secteur d'intervention dont l'étendue est très limitée.

Atlantic

Le sous-secteur Atlantic regroupe 5 îlots à l'ouest de l'avenue du Parc qui sont isolés des milieux avoisinants par des voies ferroviaires. Le sous-secteur sera éventuellement relié directement au futur campus de l'Université de Montréal par un axe central passant sous les voies du Canadien Pacifique. Il compte environ 1 600 emplois, dont plus du tiers (600) dans les activités manufacturières, le commerce de gros, le transport et l'entreposage.

Le cadre bâti est relativement dense et en bon état au sud de l'avenue Beaubien. Au nord de celle-ci, on observe la présence de plusieurs bâtiments d'un seul étage, et de faible valeur architecturale, dédiés à des activités extensives (commerce de gros, entreposage, transport). Le 400, avenue Atlantic fait figure d'exception. Ce bâtiment industriel de 10 étages, récemment rénové, héberge une quarantaine d'entreprises, dont la plupart offrent des services professionnels (agences de publicité, design graphique, architecture, etc.) et qui emploient 230 personnes.

Enfin, la requalification d'un centre commercial peu dynamique situé en bordure de l'avenue du Parc constitue un enjeu important pour le sous-secteur.

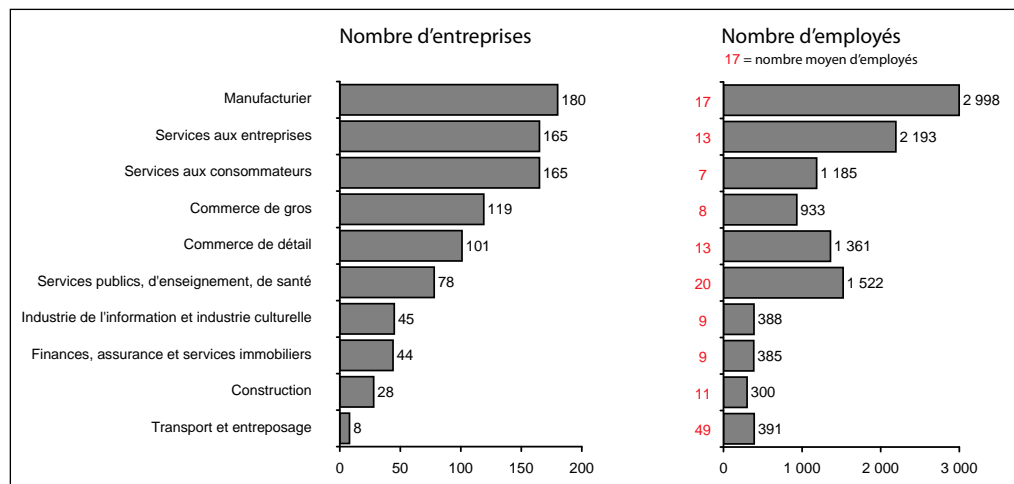
Profil des entreprises

4.5

Le territoire d'intervention et ses abords immédiats, qui englobent notamment le secteur Marconi-Alexandra et la portion sud de Ville Mont-Royal, comptent environ un millier d'entreprises, dont 180 dans l'industrie manufacturière. Un tiers de ces entreprises offrent des services aux consommateurs (arts, spectacles et loisirs, hébergement et restauration et services divers, incluant les services de réparation automobile) ou aux entreprises (services professionnels, scientifiques et techniques, gestion de sociétés et d'entreprises et services administratifs, de soutien ou d'entretien). Le secteur manufacturier est également celui qui emploie le plus de personnes, soit près de 3000.

Les entreprises comptent en moyenne un peu plus d'une dizaine d'employés. Celles qui emploient en moyenne le plus de personnes sont les entreprises de transport et d'entreposage, avec près de 50 employés, suivies des services publics, d'enseignement et de santé avec une vingtaine d'employés. Pour leur part, les entreprises manufacturières emploient en moyenne 17 personnes.

Les micro-entreprises, qui comptent moins de 5 employés, représentent, avec plus de 570 entreprises, près de 60 % des entreprises recensées. Les micro-entreprises sont particulièrement présentes dans certains immeubles, notamment le 6830, avenue du Parc (47), le 6300, avenue du Parc (36), le 400, avenue Atlantic (28) et 550, avenue Beaumont (21).



Les entreprises de 5 à 49 employés (38,0 %) sont les deuxièmes en importance et offrent environ la moitié (47,7 %) des emplois.

Une vingtaine d'entreprises ont 50 à 99 employés et également une vingtaine une centaine d'employés ou plus. Ces entreprises totalisent ensemble environ 40 % des emplois et couvrent des activités dans les domaines de la fabrication, du commerce de gros, des services professionnels, des services aux entreprises et des services d'enseignement et de santé.

Le secteur manufacturier compte beaucoup d'entreprises de moins de 50 employés dont 76 micro-entreprises. La moitié des entreprises manufacturières, soit 90, ont de 5 à 49 employés. Seule une douzaine d'entreprises manufacturières comptent plus de 50 employés et la majorité a des activités reliées à l'industrie du textile et du vêtement.

À gauche : Édifice de la compagnie Algorithme Pharma sur l'avenue Beaumont, dans le pôle commercial de Ville Mont-Royal.



À droite : Bureaux de la compagnie Vidéotron, sur la rue Beaubien.



À gauche : Compagnie de vêtements Samuelsohn, sur l'avenue du Parc.



À droite : La compagnie de fabrication textile Kute-Knit, sur l'avenue Beaumont, à la limite de Montréal et de Ville Mont-Royal.

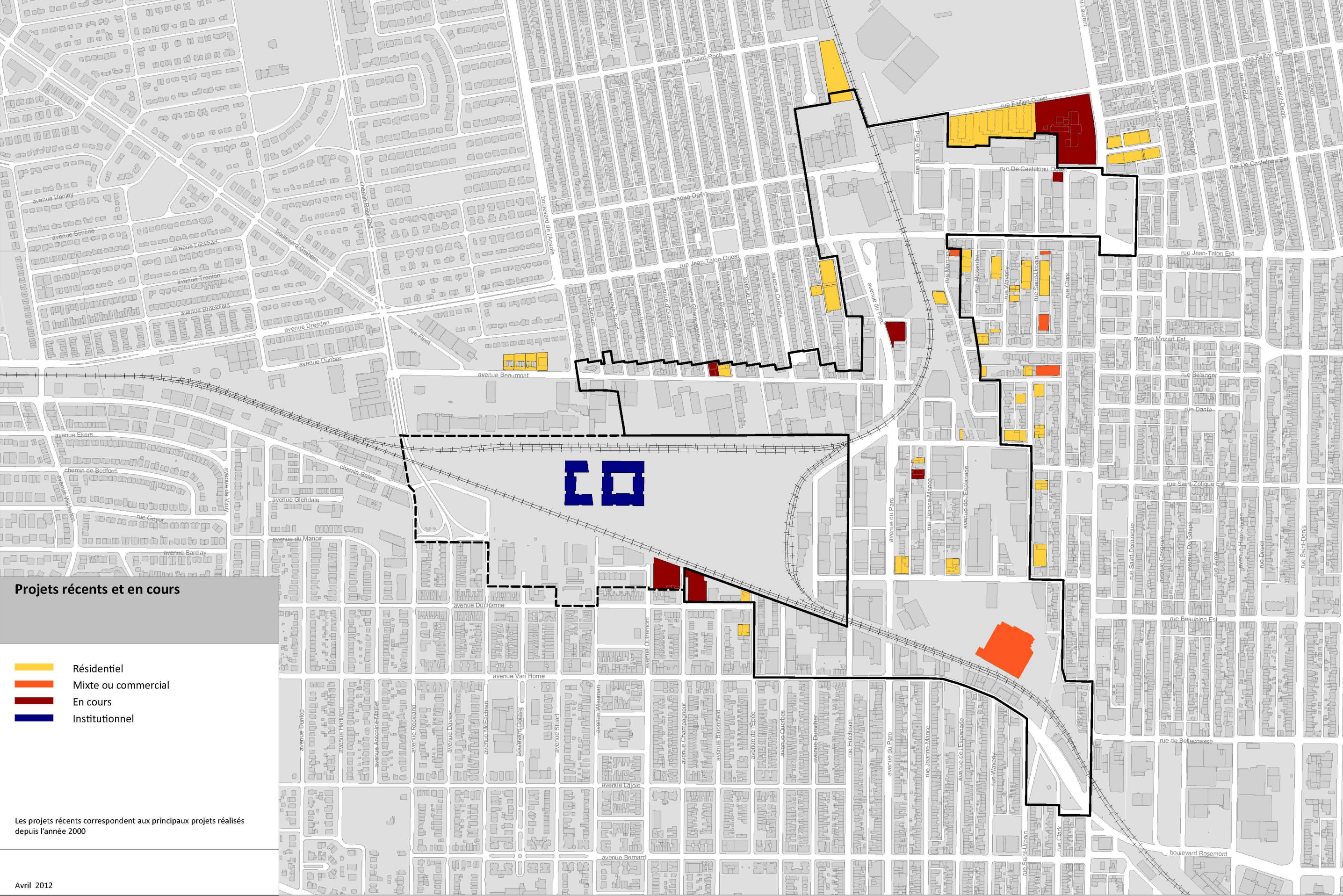


À gauche : Quais de chargement d'une entreprise agro-alimentaire de la rue Durocher, dans le secteur Atlantic.



À droite : Vue du 400 Atlantic, un bâtiment qui abrite plusieurs micro-entreprises du secteur.

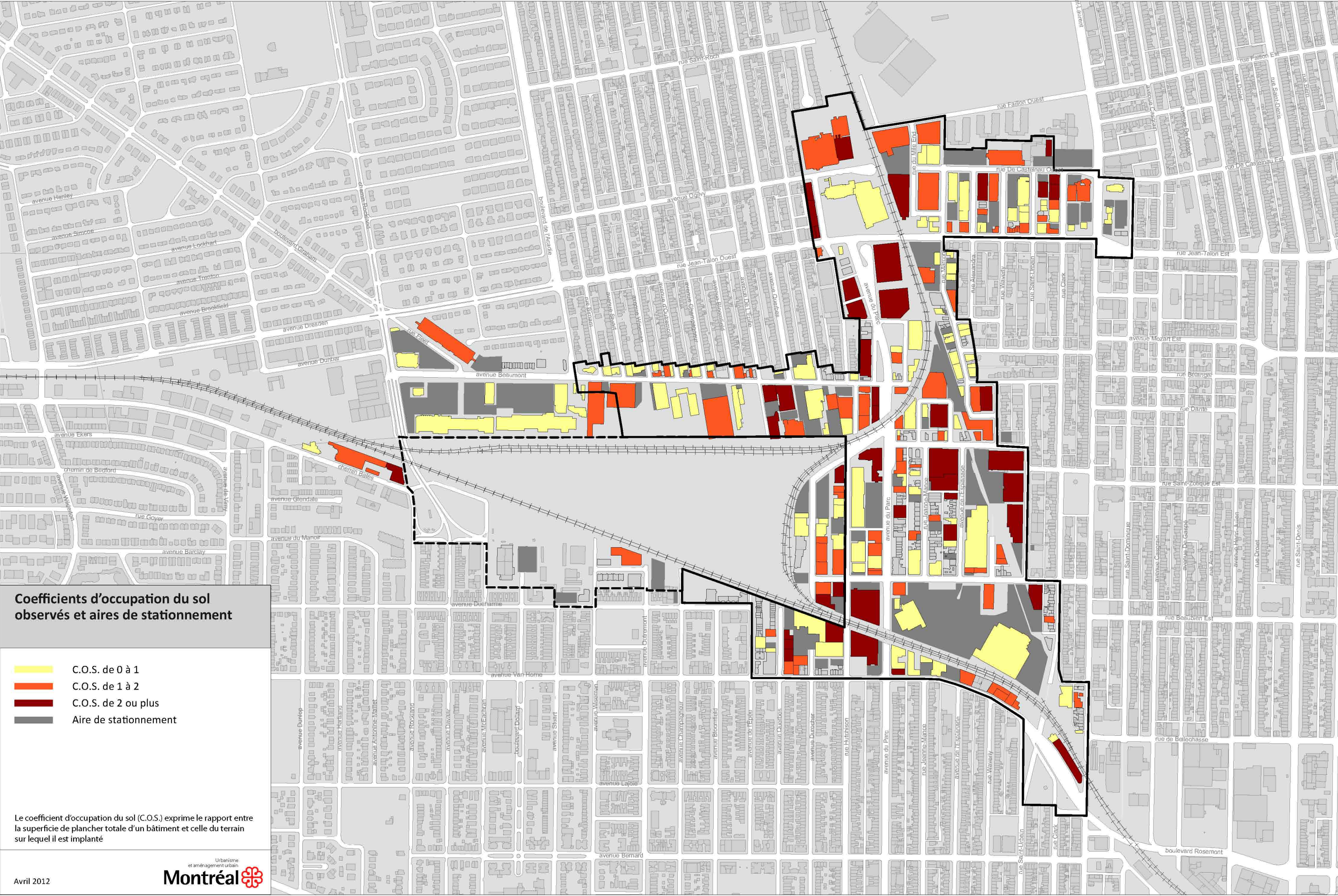




Projets récents et en cours

- Résidentiel
- Mixte ou commercial
- En cours
- Institutionnel

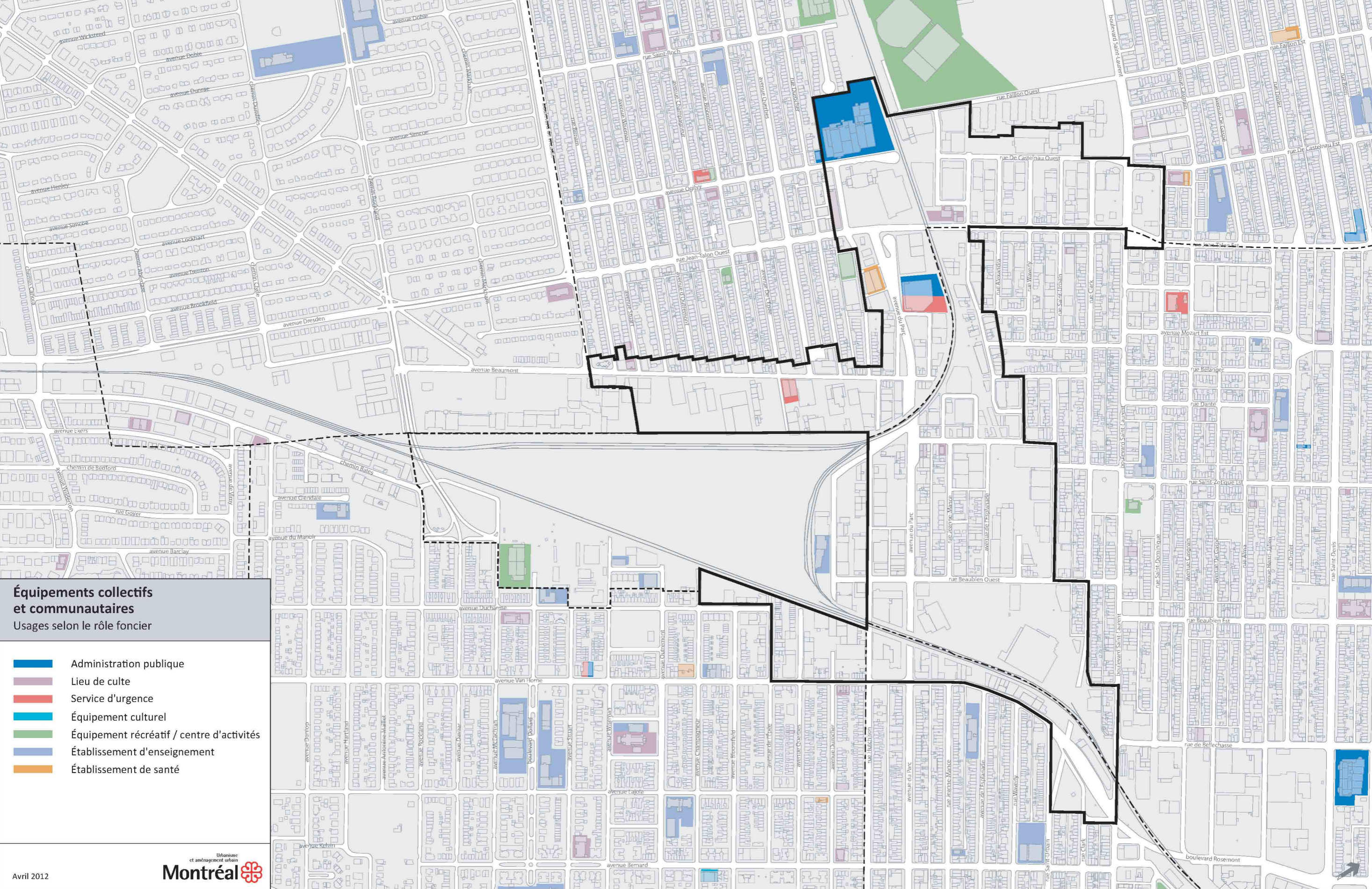
Les projets récents correspondent aux principaux projets réalisés depuis l'année 2000



Coefficients d'occupation du sol observés et aires de stationnement

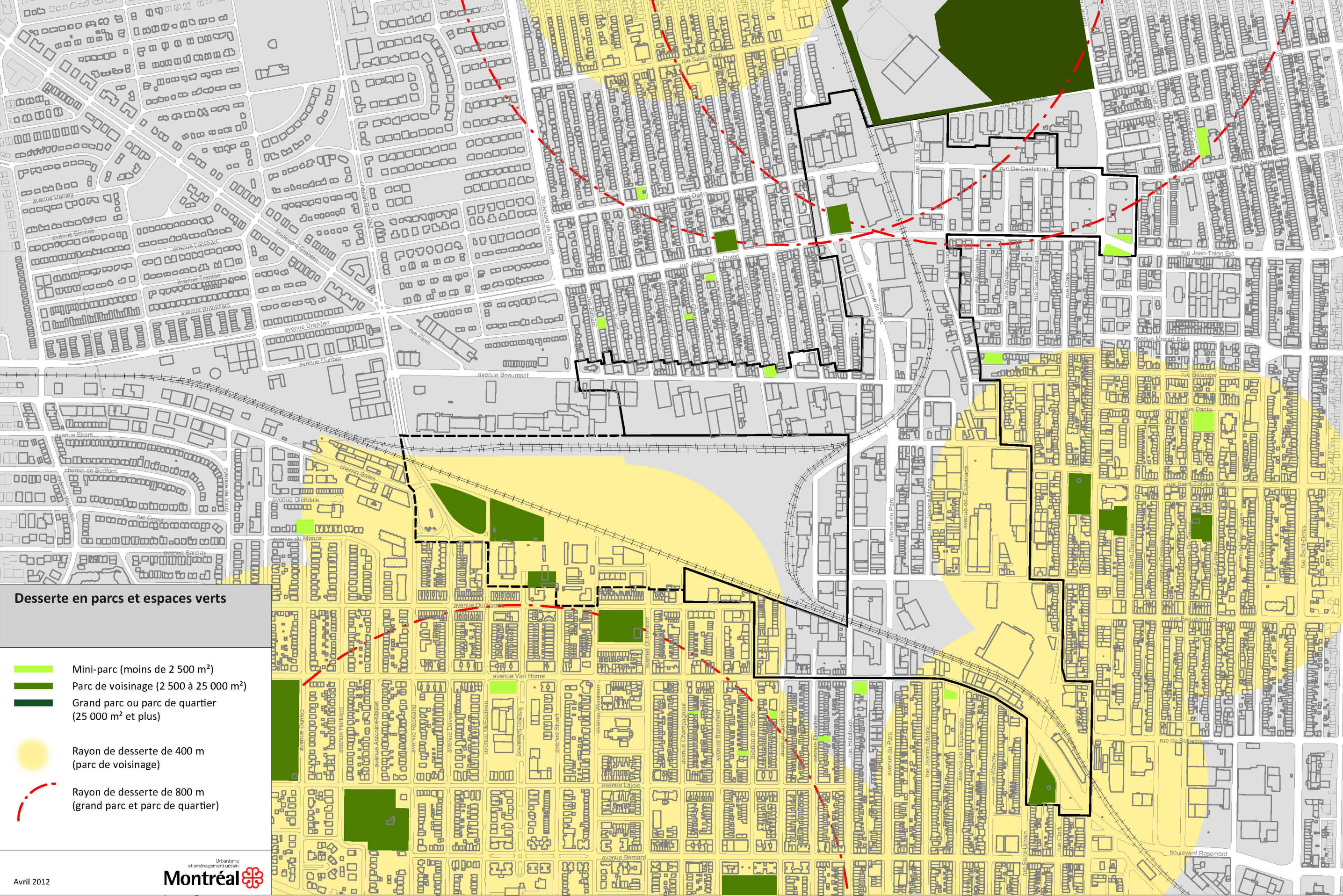
- C.O.S. de 0 à 1
- C.O.S. de 1 à 2
- C.O.S. de 2 ou plus
- Aire de stationnement

Le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) exprime le rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et celle du terrain sur lequel il est implanté








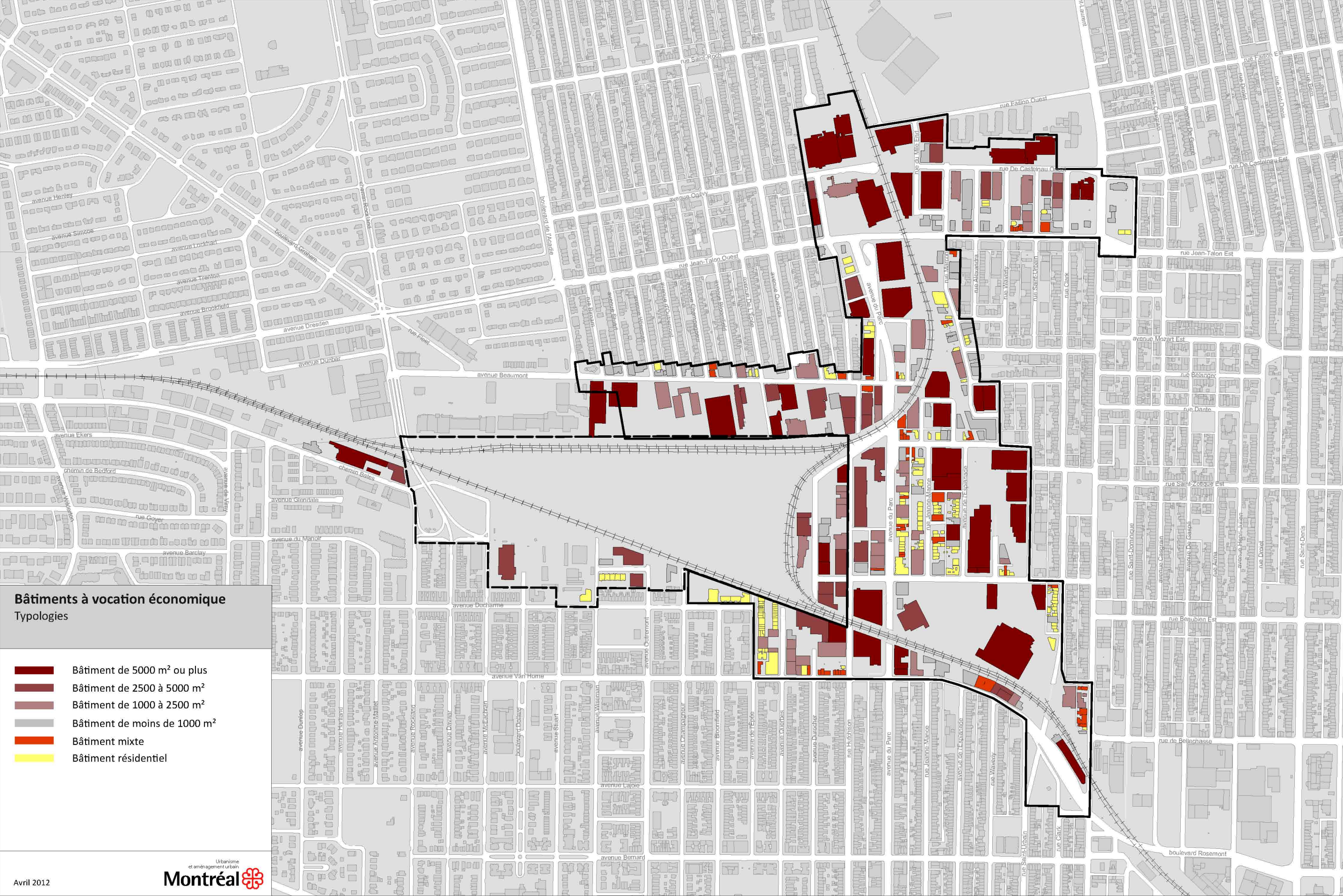
Équipements collectifs et communautaires
Usages selon le rôle foncier

- Administration publique
- Lieu de culte
- Service d'urgence
- Équipement culturel
- Équipement récréatif / centre d'activités
- Établissement d'enseignement
- Établissement de santé



Desserte en parcs et espaces verts

-  Mini-parc (moins de 2 500 m²)
-  Parc de voisinage (2 500 à 25 000 m²)
-  Grand parc ou parc de quartier (25 000 m² et plus)
-  Rayon de desserte de 400 m (parc de voisinage)
-  Rayon de desserte de 800 m (grand parc et parc de quartier)



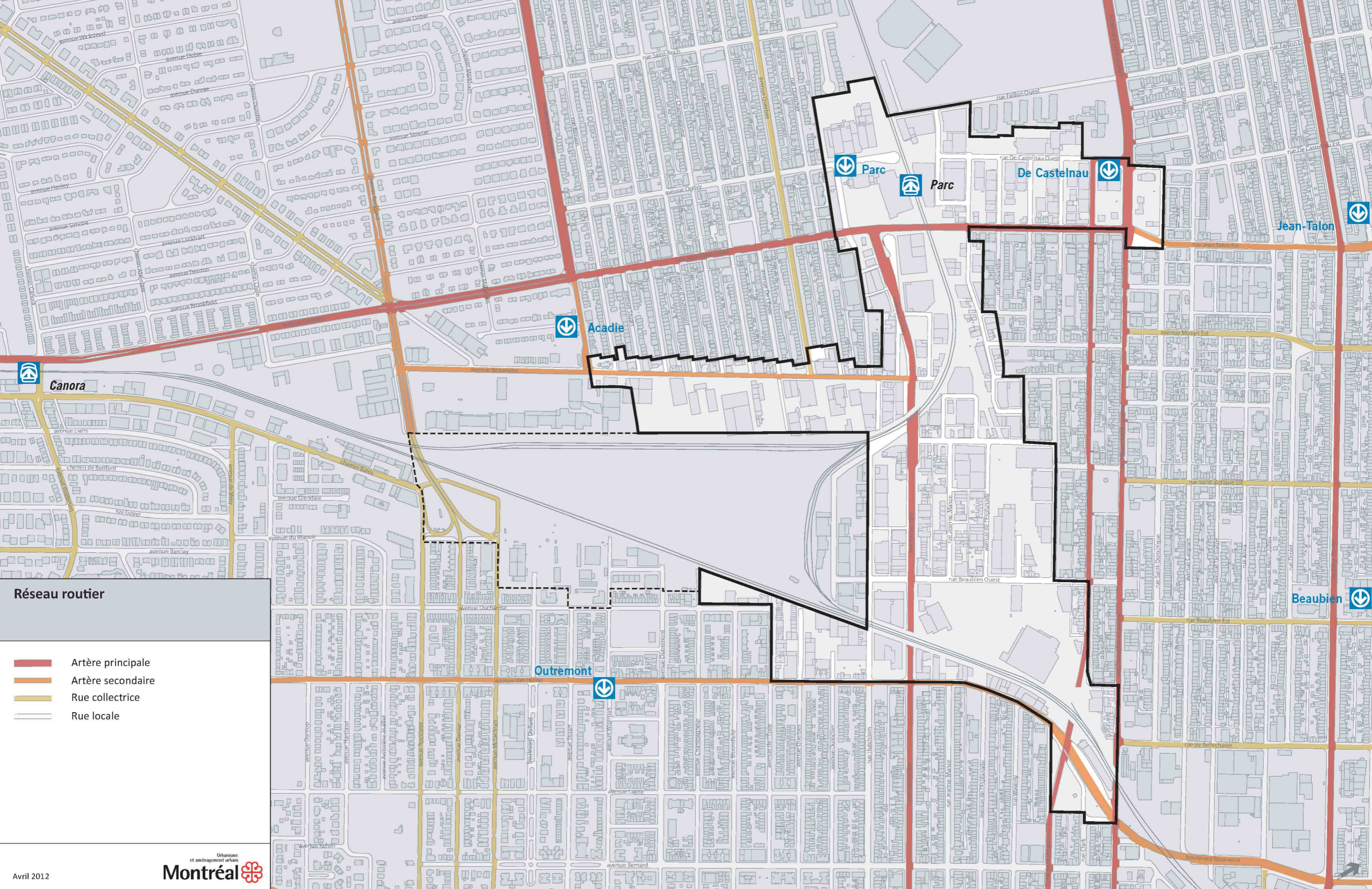
Bâtiments à vocation économique
Typologies

- Bâtiment de 5000 m² ou plus
- Bâtiment de 2500 à 5000 m²
- Bâtiment de 1000 à 2500 m²
- Bâtiment de moins de 1000 m²
- Bâtiment mixte
- Bâtiment résidentiel



Le patrimoine bâti

- Secteur de valeur exceptionnelle
- Secteur de valeur intéressante



Canora

Acadie

Parc

Parc

De Castelnau

Jean-Talon

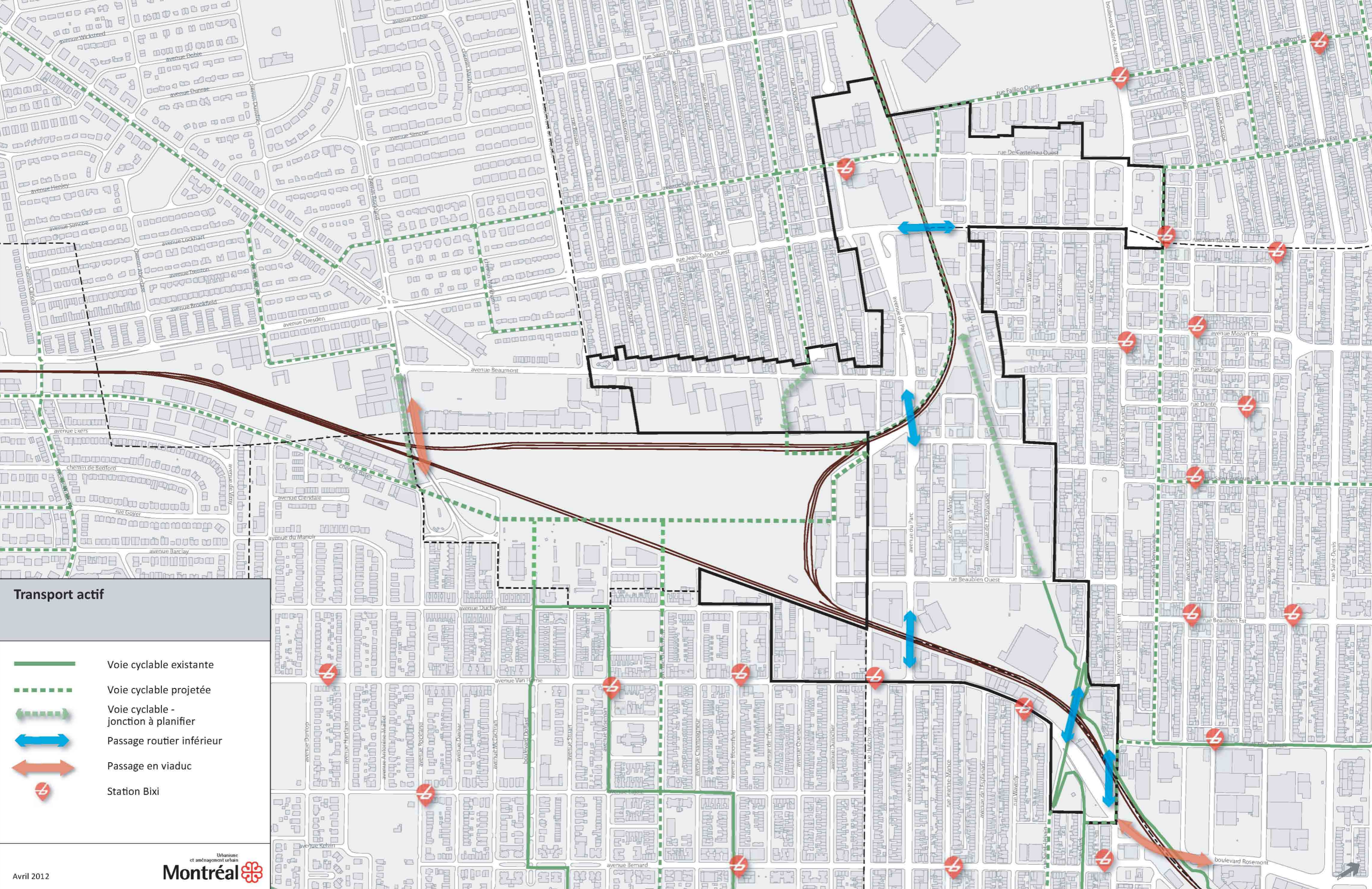
Beaubien

Outremont







Réseau routier

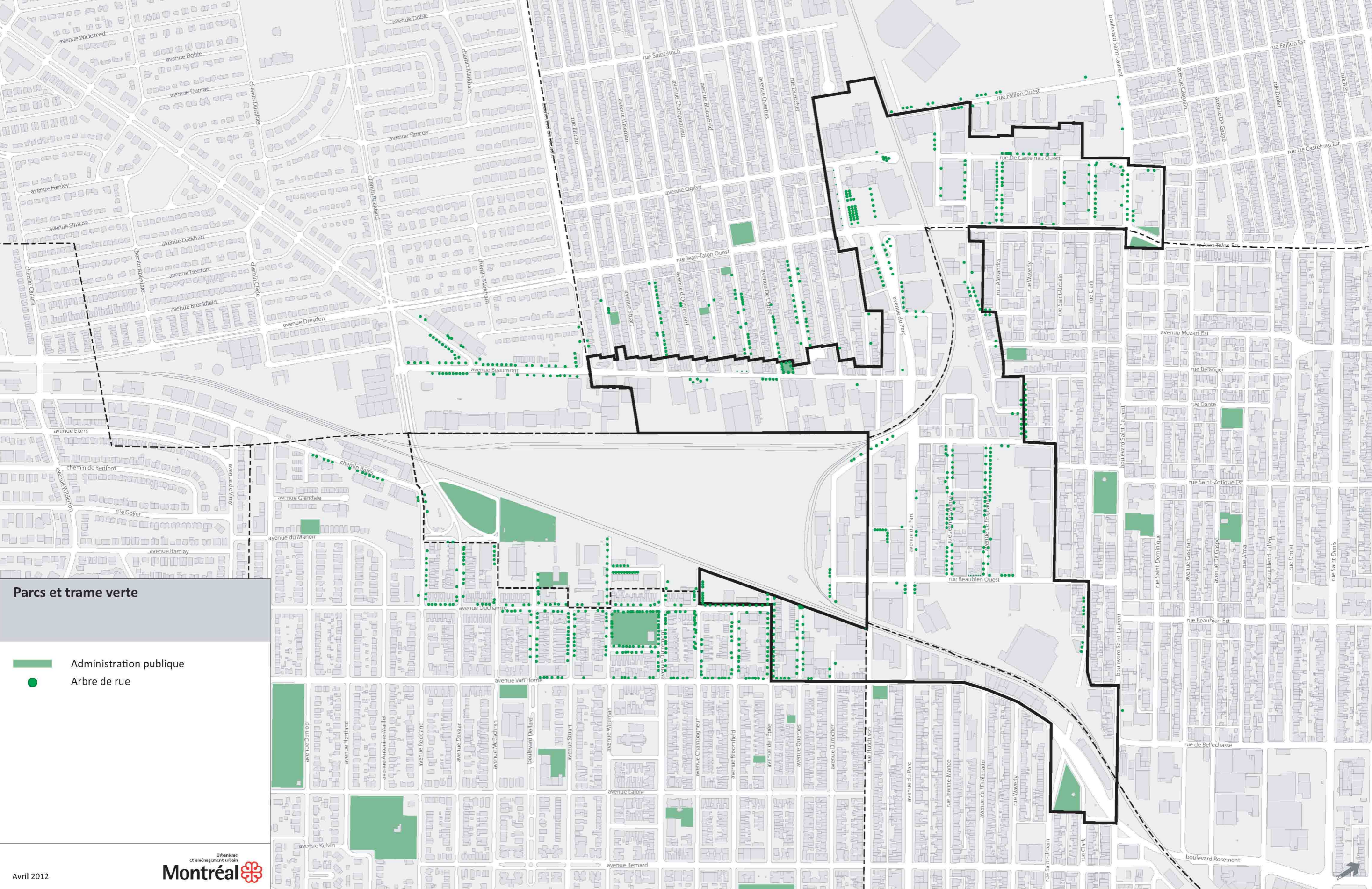
- Artère principale
- Artère secondaire
- Rue collectrice
- Rue locale





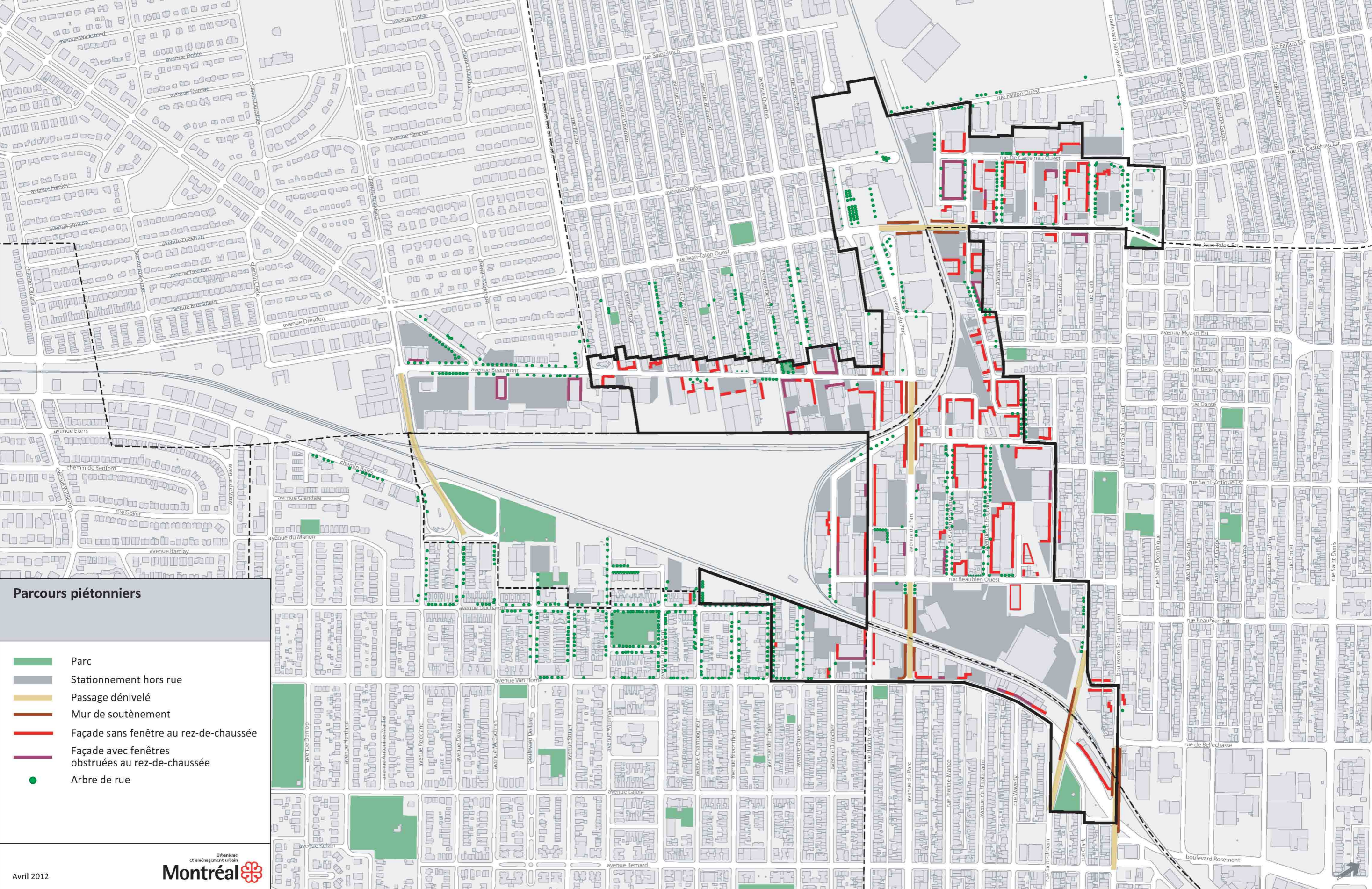
Transport actif

-  Voie cyclable existante
-  Voie cyclable projetée
-  Voie cyclable - jonction à planifier
-  Passage routier inférieur
-  Passage en viaduc
-  Station Bixi



Parcs et trame verte

- Administration publique
- Arbre de rue



Parcours piétonniers

- Parc
- Stationnement hors rue
- Passage dénivelé
- Mur de soutènement
- Façade sans fenêtre au rez-de-chaussée
- Façade avec fenêtres obstruées au rez-de-chaussée
- Arbre de rue