

POUR UNE
COMMUNAUTÉ
ENTREPRENANTE
ET SOLIDAIRE



Mémoire de la

CDEC ROSEMONT-PETITE-PATRIE

Sur

**LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
DES SECTEURS MARCONI-ALEXANDRA, ATLANTIC, BEAUMONT ET DE CASTELNAU**

Présenté à

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

4 avril 2013

Rédaction et révision

Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Rosemont–Petite-Patrie

Jean François Lalonde, directeur général

Geneviève Dorval-Douville, agente de développement

Nicole Brien, adjointe à la direction et responsable des communications

Juliette Rochman, doctorante en urbanisme

Images

Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Rosemont–Petite-Patrie

Kévin Grégoire, designer urbain

Juliette Rochman, doctorante en urbanisme

Denis Farley, photographe

Partenariats

La CDEC Rosemont–Petite-Patrie remercie les partenaires publics qui soutiennent financièrement sa mission :



Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Rosemont–Petite-Patrie

6224, rue Saint-Hubert, Montréal, Québec, H2S 2M2

514 723-0030 / cdec-rpp.ca

cdec-rpp.ca / info@cdec-rpp.ca / facebook

Utilisation du masculin

Dans ce document, l'utilisation du masculin pour désigner les personnes a comme seul but d'alléger le texte et identifie sans discrimination les individus des deux sexes.

Printemps 2013

Table des matières

Sommaire	1
Présentation de la CDEC Rosemont–Petite-Patrie	2
Section 1 : Développement des entreprises et emplois	3
<i>1.1 Situation économique de la zone d'emploi</i>	3
<i>1.2 Importance du maintien des zones d'emploi dans les quartiers centraux</i>	5
<i>1.3 Pertinence des mesures proposées par le PDUES</i>	6
Section 2 : Développement et décloisonnement de l'ouest de Marconi-Alexandra	8
<i>2.1 Passerelle piétonne et cycliste</i>	10
<i>2.2 Acquisition et redéveloppement du lot à l'angle de l'avenue du Parc et de l'axe est-ouest du campus</i>	11
Section 3 : Circulation et stationnement	16
Section 4 : Habitation	20
Résumé des recommandations	22
Annexes :	
<i>Annexe A : Compte-rendu de l'atelier d'urbanisme sur l'aménagement du secteur Marconi-Alexandra</i>	24
<i>Annexe B : Résultats de l'enquête sur le camionnage réalisée auprès d'entreprises de Marconi-Alexandra en février 2013</i>	36

Sommaire

Le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau est le fruit d'un long processus de réflexion, de documentation et de participation de la communauté montréalaise. En impliquant les citoyens et les acteurs économiques, sociaux, environnementaux, culturels, municipaux et universitaires tout au long du processus, la Ville de Montréal est parvenue à élaborer un plan qui nous semble correspondre très bien aux besoins, opportunités et aspirations du milieu. Nous tenons donc à saluer cette démarche participative en amont de la proposition de plan, qui nous paraît être un exemple à suivre pour les consultations futures.

La CDEC Rosemont–Petite-Patrie s'intéresse, depuis plusieurs années déjà, au développement du secteur Marconi-Alexandra. Son implication auprès des gens d'affaires du secteur et son engagement dans la communauté de La Petite-Patrie lui ont permis de prendre connaissance des défis et opportunités propres au secteur. Elle a pu constater, notamment lors du Forum La Petite-Patrie 2010¹ et d'activités réalisées avec les gens d'affaires du secteur, une forte volonté pour y préserver et y développer des emplois. Des études réalisées dans le secteur lui ont aussi permis d'y documenter la situation économique et de constater une forte reprise de l'emploi dans les dernières années. Cependant, l'incertitude entourant l'avenir de ce secteur compromettrait son plein développement et entraînait une forte spéculation immobilière, fragilisant la présence des entreprises dans le secteur.

À l'issue de la démarche de planification participative, la CDEC Rosemont–Petite-Patrie est heureuse de constater que non seulement la première orientation énoncée dans le PDUES confirme la vocation économique du territoire, mais que cette orientation est appuyée par des mesures pertinentes et efficaces. C'est avec enthousiasme que la CDEC confirme à la Ville et ses partenaires sa volonté de collaborer pleinement au développement des entreprises et emplois de ce nouveau « carrefour de la création ».

La CDEC identifie malgré tout quelques lacunes dans le PDUES tel que proposé, particulièrement sur le plan de l'aménagement. Elle est notamment préoccupée par le désenclavement seulement partiel de la partie ouest de Marconi-Alexandra, et propose à cet égard un ensemble de mesures appuyées sur une consultation et une forte collaboration du milieu. Les situations du camionnage et du stationnement dans le secteur, thèmes peu abordés dans le PDUES, ont aussi été documentés de façon à apporter des recommandations visant à bonifier l'aménagement afin qu'il réponde plus adéquatement aux besoins économiques et sociaux du secteur. Des recommandations sont aussi émises sur le plan de la diversification de l'offre d'habitation dans Marconi-Alexandra.

¹ Développement économique communautaire, dans PetitePatrie.org, <http://www.petitepatrie.org/index.php/forum?fiche=3>

Présentation de la CDEC Rosemont–Petite-Patrie

La Corporation de développement économique communautaire² (CDEC) Rosemont–Petite-Patrie intervient dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie. Elle y développe et y soutient des initiatives de développement économique innovatrices, durables et inclusives. Ses interventions sont basées sur la concertation des acteurs socioéconomiques et le développement de partenariats.

Ses réalisations contribuent positivement à l'économie locale et, dans certains cas, à l'économie québécoise. Les réalisations les plus connues de la CDEC sont la création du Technopôle Angus, la sauvegarde et la relance du Cinéma Beaubien et la mise sur pied du Campus des technologies de la santé.

Agissant à titre de Centre local de développement depuis 1998, la CDEC offre une large gamme de services et du financement pour soutenir la création d'entreprises et la performance d'entreprises existantes, qu'elles soient de l'économie privée ou de l'économie sociale, en phase de démarrage ou en développement.

La CDEC est engagée dans son milieu et l'ensemble des acteurs socioéconomiques locaux sont mis en réseaux au sein de la CDEC. Pour être continuellement au fait des besoins et pour stimuler la participation active des acteurs au développement économique, la CDEC organise et participe à diverses activités (conférences, comités de travail, espaces de concertation, etc.). Elle est reconnue comme un facteur de cohésion sociale dans son territoire.

La CDEC, un organisme à but non lucratif (OBNL), compte 165 membres répartis au sein de différents collèges : gens d'affaires (67), organismes communautaires (54), syndicats (2), institutions publiques (6), membres individuels (36). Chaque collège désigne ses représentants au sein du conseil d'administration où siègent également deux représentants du monde municipal désignés par l'Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie.

Pour la réalisation de l'ensemble de ses mandats, la CDEC reçoit un soutien financier de la Ville de Montréal (centre et arrondissement), d'Emploi-Québec et de Développement économique Canada.

² Le développement économique communautaire est une approche globale de revitalisation des collectivités locales qui conjugue la dimension économique, la dimension locale, la dimension sociale et politique et la dimension communautaire. Toutes les composantes de la communauté sont mises à contribution pour réaliser un développement local profitable à l'ensemble de la communauté.

Section 1 : Développement des entreprises et emplois

D'entrée de jeu, la CDEC souhaite saluer la volonté clairement exprimée par la Ville de Montréal dans le PDUES de « confirmer la prépondérance de la vocation économique du territoire [et d'y] favoriser l'intensification et la diversification des activités »³. En effet, non seulement l'affirmation de la vocation économique constitue la première orientation de développement et d'aménagement du territoire du PDUES, mais elle est appuyée de mesures concrètes, notamment en termes d'affectation du sol.

Considérant l'importance du nombre d'emplois dans le territoire et le potentiel important de croissance confirmé par différentes études^{4,5,6}, cette orientation claire en faveur du développement économique nous semble non seulement pertinente, mais incontournable.

Cette orientation concorde bien avec le Plan d'action local pour l'économie et l'emploi 2011-2015, élaboré conjointement par la CDEC et l'Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie. Dans celui-ci, Marconi-Alexandra est identifiée comme l'une des quatre zones d'emploi à préserver, consolider et valoriser.⁷

Nous saluons par ailleurs l'implication des organismes de développement économique locaux dans la réflexion sur le développement du secteur, notamment au sein du comité sur le développement économique local. Cette implication a permis de bien intégrer, en amont, les préoccupations économiques, et cela se reflète dans les mesures proposées par le PDUES.

1.1 Situation économique de la zone d'emploi

Délimitée par les rues Clark, Hutchison, Jean-Talon et par les voies ferrées au sud et au nord-ouest, la zone d'emploi Marconi-Alexandra compte près de 300 entreprises et plus de 3 000 emplois dans des domaines très variés.⁸

Autrefois surtout axée sur la fabrication textile, cette zone d'emploi a connu au début des années 2000, suite à la délocalisation de la production, des pertes d'emplois importantes. Cependant, dans les dernières années, une reprise très marquée du développement économique a pu être observée dans le secteur. Le nombre d'emplois dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques, notamment en informatique, architecture, design et photographie, y a plus que triplé, alors que

³ Ville de Montréal, Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, Plan de développement urbain, économique et social (PDUES), Projet, décembre 2012.

⁴ CDEC Rosemont–Petite-Patrie, Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, Secteur Marconi-Alexandra, Études économique et urbanistique, automne 2011

⁵ Raymond Chabot Grant Thornton, Ville de Montréal, Étude du potentiel économique des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, Rapport – volet 1 : diagnostic intégré

⁶ Raymond Chabot Grant Thornton, Ville de Montréal, Étude du potentiel économique des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, Rapport – volet 2 : positionnement économique

⁷ CDEC Rosemont–Petite-Patrie, Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie, Plan d'action local pour l'économie et l'emploi 2011-2015.

⁸ CDEC Rosemont–Petite-Patrie, Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, *op. cit.*

l'emploi dans le commerce de détail et le commerce de gros y a plus que doublé. Cela a entraîné une grande diversification des activités, qui sont maintenant réparties entre ces trois secteurs et celui de la fabrication, chacun d'entre eux représentant environ 16 % des emplois, suivis de près par les services administratifs et de soutien et l'industrie de l'information et industrie culturelle, à environ 10 % chacun.⁹

Ce renouvellement des emplois vient surtout de l'installation récente d'entreprises, dont plus de la moitié sont dans le secteur depuis moins de 5 ans. Cependant, dans les prochaines années, plusieurs indices laissent croire que la croissance des emplois viendra aussi du dynamisme actuel des entreprises présentes. En effet, celles-ci démontrent une forte volonté, à 86 %, de poursuivre leur développement dans le secteur et elles prévoient, à 75 %, avoir une croissance élevée ou moyenne dans les prochaines années. Parmi les facteurs d'attraction du territoire, les entreprises interrogées dans le cadre de l'étude ont nommé, en ordre décroissant d'importance, la situation géographique et l'accessibilité, le coût abordable des locaux, la superficie des locaux et, dans une moindre mesure, la présence d'entreprises connexes. Plusieurs entreprises et travailleurs autonomes de la nouvelle économie ont aussi témoigné du fait que la mixité et l'éclectisme architectural et économique du secteur était pour eux source d'inspiration et de créativité.

Ce potentiel de développement élevé a été confirmé par l'étude du potentiel économique des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, réalisée en 2012. Le volet 1 de cette étude, soit le diagnostic, identifie trois secteurs d'activités présentant un « potentiel de développement compte tenu des attributs du territoire »¹⁰ : les activités tertiaires créatives, les activités secondaires résistantes et les activités locales complémentaires.

Ce potentiel est aussi confirmé par plusieurs projets immobiliers récents ou en cours axés sur l'emploi dans le secteur. En effet, après des rénovations effectuées pour les adapter aux besoins des PME, plusieurs bâtiments, dont le 6560, de l'Esplanade (Bureaux lofts créatifs)¹¹, le 6750, de l'Esplanade (Lofts de l'Esplanade)¹², le 7080, Alexandra, le 7030, Marconi (Ateliers Marconi) et le 400, Atlantic, situé à proximité du secteur, font montre de taux d'occupation élevés. Le 6300, avenue du Parc, est actuellement en rénovation, et un projet de construction est en élaboration à l'angle de Joseph-Tison et de l'Esplanade.

La CDEC a pu aussi observer récemment, chez plusieurs entrepreneurs, un fort intérêt à s'établir dans le « Mile-Ex », surnom donné au secteur Marconi-Alexandra. L'excellente situation géographique et le branding créatif du secteur sont parmi les raisons évoquées pour y installer leur entreprise.

Dans ce contexte, il va sans dire que le secteur Marconi-Alexandra présente une opportunité importante de maintenir en plein cœur de la ville des entreprises fort dynamiques et une gamme d'emplois variée.

⁹ CDEC Rosemont-Petite-Patrie, Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, *op. cit.*

¹⁰ Raymond Chabot Grant Thornton, Ville de Montréal, Étude du potentiel économique des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, Rapport – volet 1 : diagnostic intégré, p. 3

¹¹ Bureaux lofts créatifs, <http://www.bureaux-lofts-creatif.ca/index.html>

¹² Lofts de l'Esplanade, <http://www.esplanadelofts.com/vw/fs/p001.htm>

1.2 Importance du maintien des zones d'emploi dans les quartiers centraux

Les zones d'emploi intégrées à même le tissu résidentiel et commercial des quartiers centraux constituent un atout indéniable pour Montréal tant en termes de développement économique que de développement durable, et ce à plusieurs égards.

D'abord, sur le plan économique, les zones d'emploi centrales sont de plus en plus recherchées par les entrepreneurs. Leur localisation au cœur de Montréal, à proximité des transports collectifs, est un atout à plusieurs égards : livraison et réception de produits, accessibilité facilitée pour les clients, attraction d'un plus grand bassin de travailleurs... De plus, les entreprises du secteur créatif recherchent de plus en plus des locaux intégrés à une vie de quartier complète, car cela permet d'attirer des travailleurs qualifiés intéressés à profiter des commerces, services, lieux de rencontres, résidences et transports situés à proximité.¹³ La présence de restaurants et autres lieux de rencontres facilite aussi l'organisation de rendez-vous d'affaires.

De plus, plusieurs études récentes tendent à démontrer que les zones d'emploi situées au centre des villes, par leur proximité avec une diversité d'entreprises et avec des fonctions résidentielles et commerciales, ont tendance à stimuler plus de créativité et d'innovation chez les entreprises.¹⁴ La proximité du marché local permet une meilleure adéquation avec les besoins.¹⁵ Les fréquents contacts entre designers et fabricants, entre entreprises et clients, et entre entreprises de différents secteurs permettent l'échange d'idées, d'expertises et de matériel. La proximité entre les manufacturiers et les entreprises créatives y ayant recours est aussi essentielle, car elle permet flexibilité, rapidité de production et efficacité.¹⁶

Un autre avantage des zones d'emploi est que les locaux commerciaux et industriels y sont en général plus abordables que ceux situés dans des constructions neuves, et ce même lorsqu'ils ont fait l'objet de rénovations majeures. En ce sens, ils sont susceptibles de faciliter le démarrage d'entreprises et de pérenniser la présence, dans les quartiers centraux, des artistes et créateurs.

À tous ces égards, ce type de zone d'emploi est intéressant, car il est complémentaire à d'autres types de zones d'emploi correspondant à des besoins différents, comme les grands parcs industriels ou le centre-ville. Cette variété de type de zones d'emploi permet de refléter la diversité des types d'entreprises que Montréal souhaite attirer et maintenir.

Sur le plan du développement durable, il importe, dans toute planification urbaine, de prendre en compte la localisation de l'emploi. En effet, les déplacements domicile-travail comptent pour une part importante de la production des gaz à effet de serre. Or, alors qu'il est beaucoup question, dans les

¹³ Shearmur, Richard et Rantisi, Norma, *Montreal: Rising Again from the Same Ashes*, dans *Canadian Urban Regions, Trajectories of Growth and Change*, Oxford University Press, 2011.

¹⁴ Curran, Winifred, *In Defense of Old Industrial Spaces : Manufacturing, Creativity and Innovation in Williamsburg, Brooklyn*, dans *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 34.4, décembre 2010.

¹⁵ Shearmur, Richard et Rantisi, Norma, *op. cit.*

¹⁶ Curran, Winifred, *op. cit.*

planifications urbaines montréalaises récentes^{17,18}, de lutte à l'étalement urbain résidentiel, notamment à travers une densification résidentielle et des TOD (transit-oriented-development), il n'est que peu fait mention de la lutte à l'étalement de l'emploi. Or, entre 2001 et 2006, 70 % des nouveaux emplois dans la métropole ont été créés en dehors de la ville, et les déplacements domicile-travail vers la banlieue (trafic inversé) ont atteint 23 %.¹⁹ Cette situation semble inquiétante à bien des égards, d'abord parce qu'il y aura moins d'intérêt pour les travailleurs d'habiter en ville, ensuite parce que l'éloignement des emplois des centres entraîne des déplacements domicile-travail plus longs et moins bien desservis en transport en commun.

En retenant et attirant dans les quartiers centraux les entreprises, et donc les travailleurs, les zones d'emploi peuvent contribuer à inverser cette tendance. Leur proximité avec les résidences, commerces et transports en commun permet la présence d'un mode de vie où les déplacements domicile-travail peuvent se faire à pied, à vélo ou en métro.

La présence de ces zones d'emploi constitue donc un facteur d'attraction pour les travailleurs désirant habiter à proximité de leur travail comme pour les résidents aimant profiter d'un milieu de vie varié et animé, de jour comme de soir. Leur présence permet aussi de soutenir le développement des artères commerciales, où les travailleurs peuvent aller se restaurer ou faire des achats de produits et services sur l'heure du dîner comme en début de soirée. Cette vitalité commerciale profite aussi aux résidents des quartiers centraux, qui ont ainsi accès à une offre plus diversifiée et nombreuse.

Ainsi, non seulement les zones d'emploi centrales ont des impacts significatifs sur le développement économique et le développement durable, mais elles peuvent entraîner une amélioration notable de la qualité de vie des résidents, qu'ils profitent ou non des emplois qui s'y trouvent.

1.3 Pertinence des mesures proposées par le PDUES

La mesure la plus significative proposée par le PDUES pour consolider et développer la zone d'emploi est, selon nous, l'affectation de la majorité du territoire en secteur d'emplois. Comme l'affirme le PDUES, cette affectation du sol permet de « contrer la pression exercée par l'effervescence du marché résidentiel sur ces espaces et favorise la préservation de locaux commerciaux ou industriels relativement abordables au bénéfice, notamment, d'activités créatives dont la venue est souhaitée ».²⁰

En effet, dans les dernières années, beaucoup de spéculation a pu être observée dans le secteur, surtout dans les secteurs mixtes, mais aussi dans les secteurs d'emploi, puisque l'avenir de ceux-ci semblait incertain. La hausse de valeur immobilière ainsi encourue a fragilisé la présence des entreprises, qu'elles soient locataires ou propriétaires, car elle a entraîné des hausses de loyers et de taxes foncières.

¹⁷ Communauté métropolitaine de Montréal, Un grand Montréal attractif, compétitif et durable, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2012

¹⁸ Ville de Montréal, Demain Montréal, Projet de plan de développement de Montréal, 2012

¹⁹ A Dense Idea, Urban Planning, dans MacLean's Magazine, 13 août 2012, p. 16-20.

²⁰ Ville de Montréal, Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, Plan de développement urbain, économique et social (PDUES), Projet, décembre 2012.

À cet égard, le PDUES prend un parti clair pour l'emploi, non seulement en maintenant, dans la plus grande partie du secteur, l'affectation en secteur d'emplois, mais en allant même jusqu'à transformer des secteurs mixtes en secteurs d'emplois, comme c'est le cas sur Marconi et sur Joseph-Tison. Cela permet d'envoyer un message clair aux promoteurs immobiliers ainsi qu'aux entreprises qui souhaitent s'y développer et s'y installer.

La CDEC salue cette initiative et confirme son intention d'apporter sa contribution pour appuyer le développement et l'attraction d'entreprises dans le secteur.

À cet égard, le positionnement proposé par le PDUES, soit celui de carrefour de la création, nous semble aussi tout à fait approprié pour le secteur. Pour la zone d'emploi Marconi-Alexandra plus précisément, l'étude de potentiel économique²¹ proposait de miser sur la recherche et développement, particulièrement en technologies de la santé et autres technologies propres, les technologies de l'information et des communications, le multimédia, le design et l'architecture, les activités de nature artistique ou artisanale, la transformation alimentaire et l'incubation liée à l'innovation manufacturière (design industriel, prototypage et fabrication par procédés additifs).

Ces orientations nous semblent tout à fait pertinentes compte tenu de la nature du secteur Marconi-Alexandra. Elles misent adéquatement sur la présence d'entreprises existantes et sur les facteurs d'attraction du territoire.

Pour ce qui est des autres mesures mentionnées dans le PDUES, soit le PR@M-industrie et le soutien à l'économie sociale et à la culture, la CDEC apporte son appui aux propositions, tout en invitant la Ville à mettre à contribution l'expertise des CDEC, CLD et du milieu pour en définir les modalités exactes. Notamment, il serait intéressant que le PR@M-industrie soit aussi accessible aux promoteurs d'économie sociale, qu'il soit accessible dans tous les secteurs d'emplois tout en étant bonifié pour les secteurs en revitalisation, et qu'il inclue bien, en plus de la nouvelle économie créative, la fabrication, conformément au positionnement économique.

Recommandation 1 : Maintien de l'ensemble des mesures proposées dans le PDUES afin de maintenir et développer l'emploi dans Marconi-Alexandra, notamment l'affectation de la majorité du territoire en secteur d'emplois.

Recommandation 2 : Mise à contribution de l'expertise des CDEC, CLD et du milieu dans l'élaboration des mesures de soutien à l'économie sociale, à la culture et à l'amélioration des bâtiments industriels.

²¹ Raymond Chabot Grant Thornton, Ville de Montréal, Étude du potentiel économique des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, Rapport – volet 2 : positionnement économique, p. 29

Section 2 : Développement et décloisonnement de l'ouest de Marconi-Alexandra

Avec l'arrivée du campus directement à l'ouest et le percement de la voie est-ouest jusqu'à l'avenue du Parc, le secteur situé entre l'avenue du Parc et la rue Durocher, dont une partie est située dans Marconi-Alexandra, est appelé à se redévelopper considérablement. Or, outre le percement de la voie est-ouest, le PDUES ne prévoit aucune intervention dans ce secteur pour maximiser les retombées de l'arrivée du campus et faciliter son intégration dans le quartier actuel.

D'abord, si le percement de la voie est-ouest est une excellente nouvelle pour cette partie du quartier, il ne produit qu'un désenclavement partiel du secteur pour les piétons (voir figure 1). En effet, si les voitures peuvent assez facilement transiter vers Beaubien pour aller rejoindre La Petite Patrie, les piétons doivent d'abord, pour ce faire, traverser et se déplacer sur l'avenue du Parc, un environnement peu propice à la marche. De plus, la plupart des points d'attraction de La Petite Patrie pour les étudiants, soit la Petite Italie, le marché Jean-Talon et les lieux de rencontre de Marconi-Alexandra, comme le populaire Alexandraplatz, sont rejoints beaucoup plus facilement, à pied, en transitant par la rue Saint-Zotique qu'en faisant le détour par Beaubien. De plus, l'environnement de la rue Saint-Zotique est beaucoup plus propice à la marche que la rue Beaubien, vu la présence de rez-de-chaussée commerciaux et résidentiels créant de l'animation et la hauteur moins élevée des bâtiments. Or, l'accès à la rue St-Zotique par l'avenue du Parc est marquée par un trottoir étroit où les piétons sont coincés entre les bâtiments et les voitures et camions qui viennent rejoindre Saint-Zotique, créant un fort sentiment d'insécurité (voir figure 2).



Figure 1 : Plan d'analyse des axes est-ouest du secteur Marconi-Alexandra



Figure 2 : Accès à la rue Saint-Zotique par l'avenue du Parc

Une autre faiblesse majeure de ce secteur est la quasi-absence de lieux de rencontres, commerces et services de proximité. En effet, actuellement, les travailleurs, très nombreux dans le secteur, n'ont aucun endroit agréable à l'extérieur pour, par exemple, se rencontrer ou simplement manger leur lunch. De plus, les seuls restaurants dans le secteur sont les deux cafés situés aux rez-de-chaussée du 400, Atlantic et du 6300, avenue du Parc. Pour les rendez-vous d'affaires, les travailleurs doivent donc prendre leur voiture ou marcher jusque dans

Outremont, Parc-Extension ou la Petite Italie pour avoir davantage de choix. Ce fort déficit de lieux de rencontres et de services de proximité sera accentué dans les prochaines années, notamment avec l'installation de nouvelles entreprises dans les bâtiments actuellement en rénovation et dans les bâtiments qui seront redéveloppés suite à l'arrivée du campus. La seule mesure proposée à cet égard dans le secteur par le PDUES est le zonage commercial en rez-de-chaussée sur l'avenue du Parc, mais le haut taux de rez-de-chaussée résidentiels et la disposition et l'occupation actuelle des locaux commerciaux limitent énormément les possibilités de développement.

On dénote plusieurs autres problèmes dans le secteur : absence de verdissement, terrains peu développés, stationnement en front de rue et présence de plusieurs bâtiments peu attractifs. Il y a donc fort à parier que le secteur ne bénéficiera pas pleinement des retombées de la venue du campus Outremont sans mesures supplémentaires pour le développer.

Devant ces constats, la CDEC Rosemont-Petite-Patrie a mis sur pied un atelier d'urbanisme où des designers, architectes, artistes et travailleurs du secteur ont été invités à réfléchir à des solutions pour désenclaver et animer le secteur. Une marche dans le secteur a d'abord été réalisée pour identifier les opportunités de développement et de désenclavement, puis une dizaine de personnes se sont réunies, bénévolement, en équipes multidisciplinaires pour imaginer des solutions à ces problématiques. Le compte-rendu de cette session de remue-méninges fort créative peut être trouvé à l'annexe A.

La CDEC propose à la Ville de Montréal de réaliser deux des idées issues de ce travail de réflexion : la mise en place d'une passerelle piétonne et cycliste entre les rues Atlantic et Saint-Zotique et l'acquisition complète du lot 1 868 713 du cadastre du Québec (6572 à 6700, avenue du Parc) pour le redévelopper, en concertation avec la communauté, afin d'en faire un lieu de convergence du quartier où se côtoieront commerces, lieux de rencontres, espaces publics, lieux d'emplois et logements communautaires et abordables (voir figure 3).

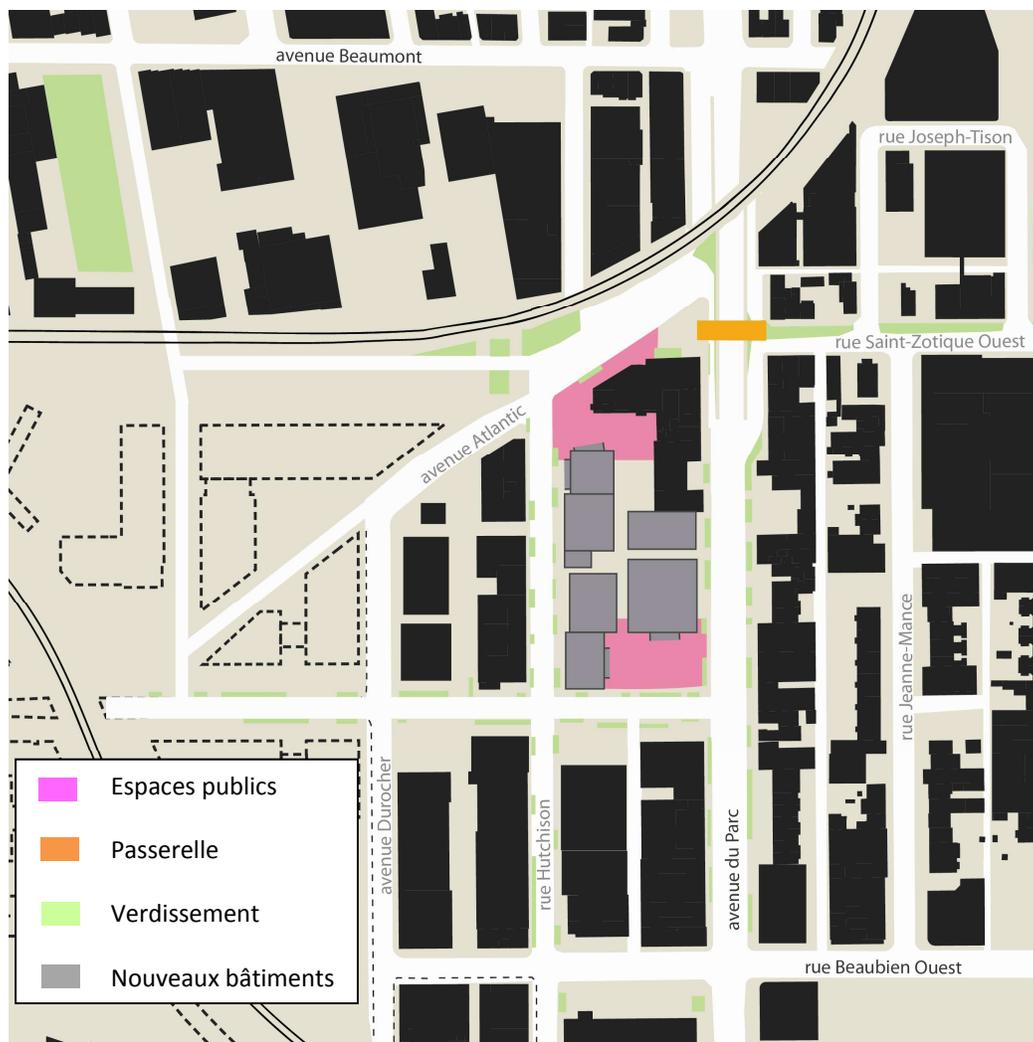


Figure 3 : Plan de projet de réaménagement du secteur ouest de Marconi-Alexandra

2.1 Passerelle piétonne et cycliste

La première de ces propositions, soit la mise en place d'une passerelle piétonne et cycliste entre les rues Atlantic et Saint-Zotique, comporte l'avantage de faciliter et sécuriser les déplacements piétons et cyclistes entre le futur campus et La Petite Patrie, tout en s'inscrivant bien dans le cadre bâti actuel. En effet, les deux rues sont directement alignées sur le même axe, et comme le viaduc routier passant sous la voie ferrée commence déjà à descendre, l'élévation de la passerelle n'aurait pas à être très importante, rendant les déplacements agréables (voir figures 4 et 5). Cet aménagement permettrait aux piétons arrivant du campus ou des lieux d'emploi de transiter par la rue Hutchison ou le lot redéveloppé pour rejoindre la rue Saint-Zotique, et donc les lieux de rencontres et commerces de la Petite Italie et de Marconi-Alexandra. L'élévation devrait tout de même permettre le déplacement des camions sous le viaduc, mais advenant un réaménagement de celui-ci, le creusement du viaduc pourrait même être revu pour que les camions de plus de 4 mètres de hauteur puissent facilement traverser à la fois le viaduc ferroviaire et la passerelle piétonne et cycliste.

Cet aménagement pourrait s'accompagner d'une priorisation de l'amélioration de l'aménagement de Saint-Zotique, déjà prévue au PDUES, pour y intégrer du verdissement et faciliter les déplacements piétons. En ce sens, les participants à l'atelier ont suggéré un aménagement asymétrique, où le trottoir nord serait élargi et planté d'arbres, mais le trottoir sud demeurerait étroit et non planté de façon à ce que le camionnage et les chargements puissent s'effectuer facilement (voir figure 5).



Figure 4 : Vue de la rue Saint-Zotique vers le secteur Atlantic



Figure 5 : Aperçu du potentiel de réaménagement de la rue Saint-Zotique, incluant la passerelle vers Atlantic

2.2 Acquisition et redéveloppement du lot à l'angle de l'avenue du Parc et de l'axe est-ouest du campus

La deuxième proposition, soit l'acquisition et l'aménagement du lot 1 868 713, nous semble ambitieuse, mais réalisable, puisque la Ville de Montréal a déjà prévu acquérir la partie sud de ce lot pour y faire le percement du futur axe est-ouest vers le campus Outremont. La présence, sur ce lot, d'un ancien centre commercial avec, à l'avant, un stationnement (voir figure 6), comporte une opportunité importante d'utiliser cet espace peu attractif et non développé à son plein potentiel en le transformant en espace favorisant les rencontres et échanges entre étudiants, travailleurs, artistes et résidents du secteur (voir figure 7).



Figure 6 : Vue sur le lot 1 868 713 à partir de l’avenue du Parc



Figure 7 : Aperçu du potentiel de réaménagement à l’angle de l’avenue du Parc et de l’axe est-ouest du campus Outremont

L’acquisition de l’ensemble du lot, plutôt que de simplement une partie, par la Ville de Montréal, permettrait de mettre à contribution l’ensemble du milieu pour maximiser les impacts du redéveloppement du secteur sur les plans économiques, sociaux, environnementaux et culturels. Selon les propositions issues de l’atelier d’urbanisme, le lot pourrait être redéveloppé en une mixité de bâtiments et d’espaces publics reliés entre eux par des ruelles piétonnes, aussi accessibles aux camions de livraison (voir figure 3).

Les espaces publics viendraient répondre à plusieurs besoins dans le secteur : verdissement, lieux de rencontres et d’échanges, lieux de diffusion artistique et culturelle... Ils pourraient être bordés de restaurants, cafés et bars avec terrasses, de commerces et services de proximité et de galeries d’art (voir figures 7 et 9). Leur aménagement serait en phase avec de nombreuses orientations du PDUES, dont le soutien à la consolidation de milieux mixtes et diversifiés, la contribution à la qualité du paysage urbain et l’amélioration du cadre de vie. Ils viendraient compléter le réseau déjà prévu d’espaces publics et de parcs, tous situés dans Parc-Extension ou sur des terrains privés, à l’est de Marconi-Alexandra.

Pour ce qui est des bâtiments, celui situé au nord du lot, d'un certain intérêt patrimonial, pourrait être conservé à des fins d'emploi, mais l'ancien centre commercial (voir figure 8) pourrait être enlevé pour faire place aux espaces publics et à de nouveaux bâtiments, d'une hauteur plus élevée afin d'être en phase avec leur environnement (voir figure 9). Ces bâtiments pourraient faire place à une mixité de fonctions, avec des rez-de-chaussée commerciaux et des étages consacrés soit à l'emploi, à du logement communautaire ou abordable ou à des fonctions complémentaires au campus, comme des appartements-hôtels ou des lieux de contact avec la communauté. La mixité devrait être pensée de façon à faciliter une cohabitation harmonieuse, que ce soit par une mixité verticale ou horizontale.

Nous proposons que la disposition et l'occupation des bâtiments et espaces publics soient réfléchis avec les partenaires économiques, communautaires, sociaux, culturels et universitaires, en mettant à contribution la créativité des architectes, designers, artistes, travailleurs et résidents du secteur, de façon à faire de ce lieu un projet-phare et un point de convergence du quartier. Nous proposons aussi de développer la majorité des projets en économie sociale, notamment en impliquant des promoteurs immobiliers d'économie sociale et développant des commerces et services d'économie sociale. La CDEC serait prête à mettre à contribution toute son expertise et ses liens avec la communauté pour travailler avec la Ville et l'Arrondissement au redéveloppement de ce lot.



Figure 8 : Vue vers le 400, Atlantic (au centre) et l'ancien centre commercial (à gauche), à l'angle des rues Atlantic et Hutchison



Figure 9 : Aperçu du potentiel de réaménagement d'une place publique sur Hutchison en face du 400, Atlantic

En plus d'être en phase avec les orientations du PDUES et complémentaire aux interventions déjà prévues, ces deux propositions rejoignent aussi beaucoup des orientations et suggestions de la démarche de planification participative²² :

- Requalifier en profondeur l'avenue du Parc pour en faire la colonne vertébrale du quartier
- Prioriser et sécuriser les transports actifs
- Redévelopper le terrain du centre commercial situé entre les rues Beaubien et Saint-Zotique
- Faire de l'avenue du Parc un milieu de vie et un espace porteur d'identité
- Créer une réserve foncière pour le logement social
- Maintenir une mixité sociale dans le quartier
- Expérimenter de nouvelles approches de mixité fonctionnelle
- Miser sur l'économie sociale
- Permettre les spectacles en plein air et l'art public
- Augmenter le nombre d'espaces verts

Le redéveloppement du lot permettrait aussi la mise en place d'une proposition issue du deuxième atelier de réflexion, soit la création de la Maison du bon voisinage, « un lieu d'information et d'échange entre l'Université de Montréal et la communauté ». ²³ Il avait été proposé que ce lieu soit situé dans le secteur Atlantic et inclue des activités commerciales et d'autres activités génératrices d'achalandage. Il pourrait donc être intégré au redéveloppement du lot, et prendre la forme que l'Université de Montréal et la communauté jugeront la plus appropriée, comme des salles accessibles au public ou des activités d'animation et de diffusion sur les espaces publics.

Les propositions rejoignent aussi les concepts mis de l'avant par les citoyens et acteurs socioéconomiques ayant participé à l'Opération Avenue du Parc : connectivité et sécurité, paysage et espace public. ²⁴ Une proposition d'aménagement d'une place publique sur le lot jouxtant le 6700, avenue du Parc, y avait par ailleurs été développée.

Pour toutes ces raisons, la CDEC soutient que ces deux propositions auront un effet structurant de grande importance sur le développement du quartier et sur l'intégration du campus Outremont de l'Université de Montréal à son environnement. Elles susciteront des contacts fréquents et animés entre la communauté étudiante, les entreprises riveraines et les résidents, amenant la concrétisation d'une vision de « carrefour de la création » à même de susciter l'attraction et le développement d'entreprises et de projets d'envergure.

Recommandation 3 : Acquisition, par la Ville de Montréal, de l'ensemble du lot 1 868 713 du cadastre du Québec (6572 à 6700, avenue du Parc) pour le redévelopper, en concertation avec la communauté, afin d'en faire un lieu de convergence du quartier où se côtoieront commerces, lieux de rencontres, espaces publics, lieux d'emplois, espaces culturels et logements communautaires et abordables.

²² Ouvrir la voie, Rapport final sur la démarche de planification participative, Plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, réalisé par Acertys pour la Ville de Montréal, décembre 2012

²³ *Ibid.*

²⁴ Rapport de l'Opération Avenue du Parc, en annexe au Rapport final sur la démarche de planification participative réalisé par Acertys pour la Ville de Montréal

Recommandation 4 : Aménagement, par la Ville de Montréal, d'une passerelle piétonne et cycliste entre les rues Atlantic et Saint-Zotique.

Recommandation 5 : Priorisation, dans le PDUES, du réaménagement de la rue Saint-Zotique.

Section 3 : Circulation et stationnement

Dans le PDUES, beaucoup de mesures sont prévues pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes, ce qui concorde bien avec les préoccupations évoquées lors des consultations publiques et nous semble tout à fait approprié. Cependant, certaines des mesures proposées nous semblent peu prendre en compte la présence de camionnage dans le secteur. Par ailleurs, la seule étude de déplacement portée à notre connaissance n'étudie les débits de camionnage que sur les artères principales, ne permettant pas un diagnostic de la situation à l'intérieur du secteur ciblé.

Or, le positionnement économique en tant que « carrefour de la création » entraînera le maintien, dans le secteur, de plusieurs activités de camionnage. Notamment, le secteur de la fabrication, dont le maintien et le développement est prévu, amène des entrées de matières premières et des sorties de produits transformés. La conservation et le développement de ce secteur nous semble par ailleurs crucial, car il est complémentaire à plusieurs activités créatives, comme le design ou la recherche et développement, et entraîne la création d'emplois souvent bien rémunérés, variés et exigeant des niveaux de qualification diversifiés. Certaines autres activités prévues dans le positionnement, le design industriel et les activités commerciales notamment, requièrent aussi des activités de camionnage.

Une enquête rapide auprès d'entreprises du secteur ayant des activités de camionnage, dont le compte-rendu peut être trouvé à l'annexe B, a permis de constater que la plupart d'entre elles avaient des activités de camionnage relativement intensives. Pour simplifier leurs déplacements, toutes essaient de rejoindre le plus rapidement possible l'avenue du Parc, le boulevard Saint-Laurent, la rue Clark ou la rue Jean-Talon, en passant notamment par les rues Beaubien ou Marconi (voir figure 10). Lorsqu'elles passent par des rues résidentielles ou par Saint-Zotique, elles le font parce que l'enclavement ou les sens uniques les y obligent.

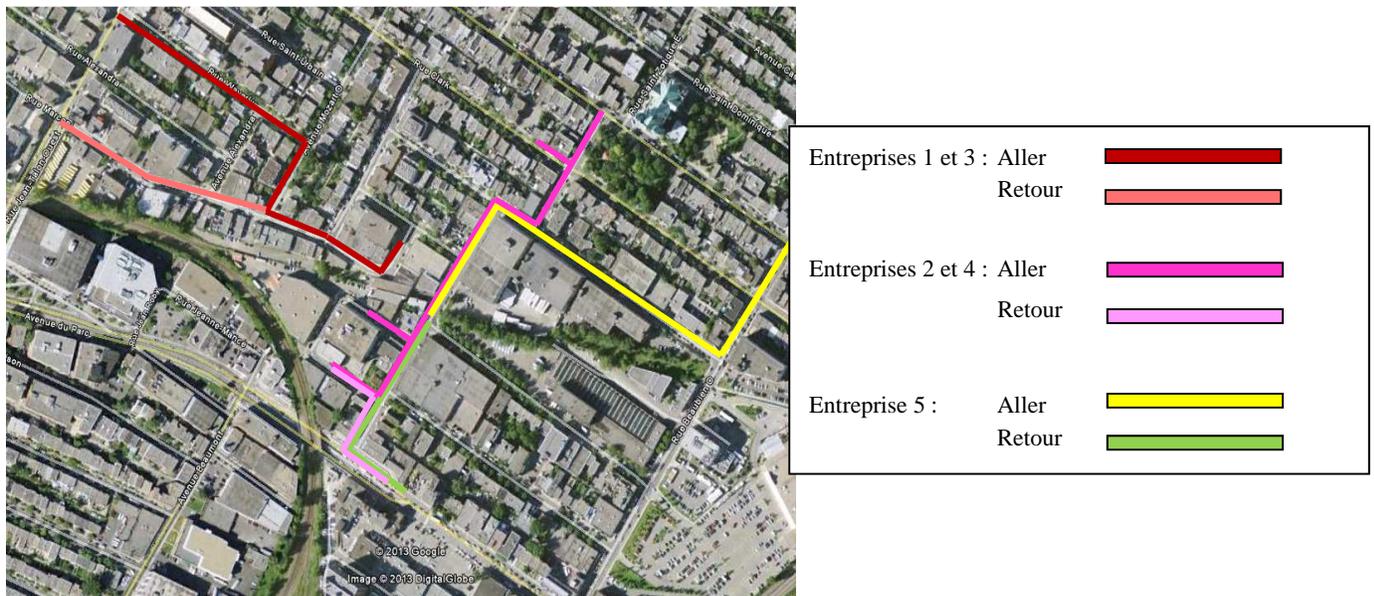


Figure 10 : Trajets de camionnage des entreprises interrogées lors de l'enquête

Dans ce contexte, la CDEC est fort préoccupée par l'aménagement prévu sur la rue Marconi pour la transformer en « Promenade Marconi ». En effet, cet aménagement semble impliquer un rétrécissement de la rue pour intégrer des aménagements paysagers et une voie cyclable. De plus, il entraînera la cohabitation, sur une même voie, de camions et de vélos, ce qui nous semble peu sécuritaire. Or, la rue Marconi est déjà relativement étroite, et on y trouve beaucoup d'industries qui nécessitent le maintien d'activités de camionnage.

En créant des contraintes supplémentaires pour le déplacement des camions, l'idée de « Promenade Marconi » pourrait avoir des impacts négatifs sur le développement des entreprises, voire entraîner le départ de certaines d'entre elles. De plus, cela pourrait entraîner un déplacement de certaines activités de camionnage vers d'autres voies de circulation. Or, toutes les autres voies de circulation possibles au nord de Saint-Zotique ont une forte composante résidentielle. Cela entraînerait donc des désagréments supplémentaires pour les résidents, alors qu'au contraire sur Marconi la majorité des bâtiments est à vocation industrielle.

De plus, plusieurs autres voies de circulation à proximité de la rue Marconi sont beaucoup plus propices à la marche, comme Alexandra ou Waverly, qui sont en majorité résidentielles et ont de larges trottoirs. Dans ce contexte, nous sommes incertains de l'utilisation potentielle et de l'avantage d'aménager aussi intensivement une voie à composante industrielle. De même, il est peu probable que les cyclistes utilisent la rue Marconi comme voie de transit nord-sud, vu la proximité des voies cyclables prévues sur Saint-Dominique et Querbes, qui permettent de poursuivre la route plus au nord ou au sud, alors que la voie prévue sur Marconi se termine sur Faillon, obligeant les cyclistes à poursuivre leur route sur l'une ou l'autre de ces voies cyclables à proximité. Cette voie constituerait donc un détour pour les cyclistes, et les avantages d'y aménager une voie cyclable nous semblent donc incertains.

Considérant les faibles avantages anticipés, les alternatives possibles pour les piétons et cyclistes, ainsi que les forts désavantages potentiels sur les activités de camionnage, la CDEC propose de ne pas réaliser la « Promenade Marconi » telle que proposée, et de diriger plutôt les investissements prévus vers des interventions plus structurantes au plan économique et au plan de la mixité d'usages, comme celles proposées plus haut. Des aménagements plus légers pourraient tout de même prendre place sur Marconi, comme du verdissement sur des murs verticaux, en collaboration avec les propriétaires, ou certaines plantations n'empêchant pas le camionnage et les chargements.

De façon plus générale, la CDEC propose aussi de réaliser une étude de camionnage plus approfondie dans le secteur afin de voir, en collaboration avec les entreprises visées, si certaines améliorations pourraient être apportées pour faciliter une entrée et une sortie plus rapide du secteur pour les camions et, ainsi, diminuer les impacts négatifs pour les résidents concernés. Notamment, une révision de certains sens uniques pourrait être envisagée, ainsi qu'une meilleure signalisation afin d'empêcher que les camions de livraison ne s'égarent dans les rues résidentielles.

Ainsi, comme les déplacements en voiture sont le plus possibles concentrés sur certaines artères afin de dégager les rues résidentielles, le camionnage pourrait être favorisé sur certaines voies de circulation aménagées à cette fin, afin de dégager le plus possible les rues résidentielles du secteur. Nous éviterions cependant toute mesure coercitive à cet égard, car plusieurs industries sont déjà étroitement imbriquées dans la structure mixte du quartier, et il est important de favoriser leur

maintien. Mais le développement d’alternatives facilitant leur sortie du secteur aurait des impacts positifs sur les plans tant économique que social et environnemental.

Dans un autre ordre d’idées, il existe, selon l’étude réalisée par la CDEC et l’Arrondissement²⁵, un fort problème de stationnement pour les entreprises dans le secteur Marconi-Alexandra. En effet, près de 60 % des entreprises interrogées estiment l’offre de stationnement mauvaise ou très mauvaise. Certains ont même été jusqu’à présenter ce problème comme un obstacle à leur développement dans le secteur. Plusieurs témoignent d’une plus grande problématique en ce sens depuis l’arrivée de condos, qui a entraîné l’instauration de stationnements sur rue réservés aux résidents, dont les heures de restriction ne permettent pas aux travailleurs, et parfois même aux clients et visiteurs, de stationner à proximité des entreprises.

Un relevé réalisé sur le terrain en février 2013 a permis d’identifier, contrairement à ce qui est évoqué dans l’étude de circulation, la présence de près d’une centaine de places de stationnement sur rue réservés aux résidents (SRRR) entre les rues Beaubien, Clark, Jean-Talon et la voie ferrée. Il s’agit des zones 72 et 123 de SRRR. Sur la plupart des places de SRRR, le stationnement est réservé aux résidents entre 9 h et 23 h, rendant celui-ci inaccessible pour les travailleurs pendant les heures de travail.

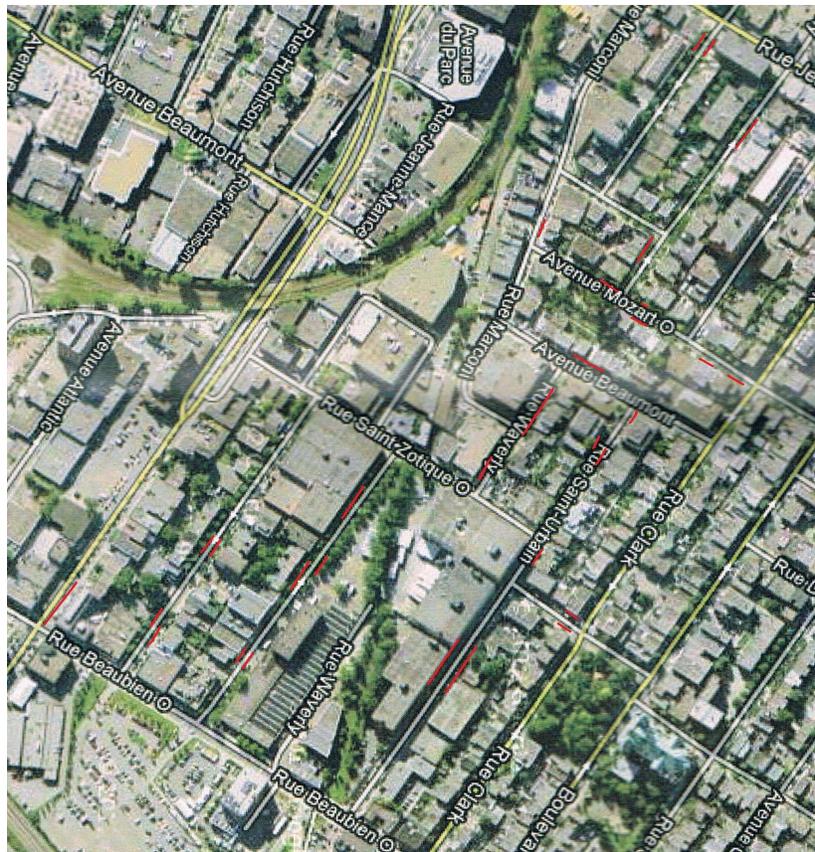


Figure 11 : Emplacement des places de stationnement sur rue réservés aux résidents répertoriées

²⁵ CDEC Rosemont-Petite-Patrie, Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, *op. cit.*

Pour améliorer la situation et faciliter le développement des entreprises dans le secteur sans entraver le stationnement des résidants, la CDEC suggère d'évaluer, en concertation avec les résidants, la possibilité de modifier les heures de restriction afin de permettre le stationnement aux non résidants durant les heures de travail. Par exemple, le stationnement pourrait être réservé aux résidants de 17 h à 9 h, ce qui donnerait le temps aux travailleurs de quitter le soir sans nuire au stationnement des résidants revenant du travail vers ces mêmes heures et inversement le matin.

Recommandation 6 : Retrait du PDUES des aménagements intensifs prévus sur la rue Marconi.

Recommandation 7 : Réalisation d'une étude de camionnage plus approfondie, en concertation avec les entreprises, pour identifier des opportunités d'amélioration des déplacements et de la cohabitation dans le secteur.

Recommandation 8 : Évaluation, en concertation avec les résidants, des possibilités de modifier les heures de restriction des stationnements sur rue réservés aux résidants de façon à faciliter le stationnement des non résidants (travailleurs et visiteurs d'entreprises) pendant les heures de travail.

Section 4 : Habitation

En 2006, le secteur Marconi-Alexandra comptait 1 822 résidants, soit 860 ménages²⁶. Le secteur comptait un taux de chômage près de deux fois plus élevé que dans l'ensemble de Rosemont-La Petite-Patrie, et le revenu des ménages y était 37 % moins élevé. De plus, 38 % des ménages consacraient plus de 30 % de leur revenu pour se loger. Avec l'arrivée, dans les dernières années, de plusieurs projets de condominiums, les données socioéconomiques du secteur ont connu une amélioration notable. Cependant, cette amélioration ne provient pas de l'amélioration des conditions de vie des résidants, mais de l'installation de nouveaux résidants. Cela a créé des hausses de valeurs immobilières et de loyers dans le secteur bien supérieures à la moyenne montréalaise²⁷, fragilisant la présence des ménages à plus faible revenu.

Considérant que le maintien des ménages dans le secteur et le maintien d'une mixité sociale sont importants dans le cadre d'un développement équilibré, la CDEC salue l'initiative annoncée dans le PDUES de créer une réserve foncière en ce sens. Cependant, compte tenu des besoins, cette réserve, qui sera forcément située dans un seul des arrondissements visés, nous semble insuffisante pour répondre aux besoins. De plus, outre le projet Mirelis, actuellement en processus de consultation publique et où sont prévus 56 logements communautaires²⁸, il existe peu d'opportunités de réaliser des projets assujettis à la Stratégie d'inclusion dans le secteur, vu la faible présence de grands immeubles ou terrains pouvant être convertis en ensemble plus de 200 logements. En outre, le prix élevé des valeurs immobilières permet difficilement la réalisation de projets de logements communautaires via une acquisition dans les paramètres actuels du programme Accès-Logis.

Pour augmenter le nombre de logements communautaires réalisés dans Marconi-Alexandra, la CDEC suggère de prévoir, sur le lot 1 868 713 dont l'acquisition par la Ville a été proposée plus haut, le développement de logements communautaires dans les nouveaux bâtiments, en concertation avec la communauté et en favorisant une cohabitation harmonieuse des fonctions.

En ce qui a trait à l'accès à la propriété, notamment pour les familles, les mesures proposées, qui consistent en l'application, sur le territoire, des mesures déjà disponibles en ce sens, nous semblent largement insuffisantes pour réorienter le développement résidentiel, actuellement concentré sur les petites unités de logement, en général peu abordables.²⁹ Pour diversifier l'offre résidentielle, la CDEC propose d'explorer la mise en place de mécanismes d'abordabilité permanente, comme les coopératives à capitalisation ou les fiducies foncières collectives.³⁰ Ces mécanismes pourraient notamment être explorés dans les projets assujettis à la Stratégie d'inclusion et en créant des

²⁶ CDEC Rosemont-Petite-Patrie, Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, Secteur Marconi-Alexandra, Études économique et urbanistique, automne 2011

²⁷ Direction de l'habitation, Plan de développement urbain, économique et social des abords du campus Outremont, Quelques données sur les besoins en logement social et communautaire et sur le marché de l'habitation, juin 2011

²⁸ Office de consultation publique de Montréal, Projet de redéveloppement résidentiel – Mirelis – Secteur Marconi-Alexandra, <http://ocpm.qc.ca/node/3504>

²⁹ Ville de Montréal, Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, Plan de développement urbain, économique et social (PDUES), Projet, décembre 2012.

³⁰ Société canadienne d'hypothèque et de logement, Logement abordable, Financement et modes d'occupation, <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/celoab/celoab/reou/stetcaloab/idloab/fimodo/>

subventions ou programmes facilitant l'acquisition, par des groupes intéressés à implanter ce type d'offre résidentielle, de terrains ou immeubles dans le secteur.

L'approche de Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), actuellement prévue dans le secteur De Castelnau seulement, pourrait aussi être étendue à tous les secteurs mixtes ou résidentiels, y compris les secteurs avoisinants ceux visés par le PDUES. Cela permettrait d'encourager les projets amenant une plus grande diversification de l'offre résidentielle.

Recommandation 9 : Exploration de la mise en place de mécanismes d'abordabilité permanente dans le secteur.

Recommandation 10 : Élargissement de l'approche de Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) à l'ensemble des secteurs mixtes et résidentiels dans et à proximité du secteur visé par le PDUES.

Résumé des recommandations

Recommandation 1 : Maintien de l'ensemble des mesures proposées dans le PDUES afin de maintenir et développer l'emploi dans Marconi-Alexandra, notamment l'affectation de la majorité du territoire en secteur d'emplois.

Recommandation 2 : Mise à contribution de l'expertise des CDEC, CLD et du milieu dans l'élaboration des mesures de soutien à l'économie sociale, à la culture et à l'amélioration des bâtiments industriels.

Recommandation 3 : Acquisition, par la Ville de Montréal, de l'ensemble du lot 1 868 713 du cadastre du Québec (6572 à 6700, avenue du Parc) pour le redévelopper, en concertation avec la communauté, afin d'en faire un lieu de convergence du quartier où se côtoieront commerces, lieux de rencontres, espaces publics, lieux d'emplois, espaces culturels et logements communautaires et abordables.

Recommandation 4 : Aménagement, par la Ville de Montréal, d'une passerelle piétonne et cycliste entre les rues Atlantic et Saint-Zotique.

Recommandation 5 : Priorisation, dans le PDUES, du réaménagement de la rue Saint-Zotique.

Recommandation 6 : Retrait du PDUES des aménagements intensifs prévus sur la rue Marconi.

Recommandation 7 : Réalisation d'une étude de camionnage plus approfondie, en concertation avec les entreprises, pour identifier des opportunités d'amélioration des déplacements et de la cohabitation dans le secteur.

Recommandation 8 : Évaluation, en concertation avec les résidants, des possibilités de modifier les heures de restriction des stationnements sur rue réservés aux résidants de façon à faciliter le stationnement des non résidants (travailleurs et visiteurs d'entreprises) pendant les heures de travail.

Recommandation 9 : Exploration de la mise en place de mécanismes d'abordabilité permanente dans le secteur.

Recommandation 10 : Élargissement de l'approche de Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) à l'ensemble des secteurs mixtes et résidentiels dans et à proximité du secteur visé par le PDUES.

ANNEXES

Annexe 1 :

Compte-rendu de l'atelier d'urbanisme sur l'aménagement du secteur Marconi-Alexandra

Tenu le mercredi 20 février 2013, au Café l'Artère, 7000, avenue du Parc

Personnes présentes :

Carina Rose, Carina Rose Design
Kévin Grégoire, Association des designers urbains du Québec
Émilie Vandal-Piché, Atelier Ville Architecture Paysage
Pascal Deaudelin, Atelier Ville Architecture Paysage
Gabriel Thibaudeau, Éditions musicales Musinova
Louise Dussault, Marc Richardson Designs
Marc Richardson, Marc Richardson Designs
Raquel Peñalosa, Raquel Penalosa Architectes paysagistes
Mary McCutcheon, Société d'histoire de Parc-Extension
Juliette Rochman, CDEC Rosemont-Petite-Patrie
Geneviève Dorval-Douville, CDEC Rosemont-Petite-Patrie

1. Introduction

Tour de table.

Présentation de l'ordre du jour :

1. Tour de table (5 min)
2. Présentation du secteur à l'étude (15 min)
3. Objectifs et fonctionnement de l'atelier (5 min)
4. Travail en équipe (2 h 45)
5. Retour au groupe (10 min)
6. Conclusion et prochaines étapes (5 min)

2. Présentation du secteur à l'étude

Geneviève Dorval-Douville présente les caractéristiques économiques, sociales et urbanistiques du secteur Marconi-Alexandra, notamment en ce qui a trait au nombre et types d'entreprises, à la mixité fonctionnelle et sociale et à l'enclavement. Elle expose le désenclavement prévu par le PDUES pour connecter le campus Outremont et l'avenue du Parc, ainsi que les autres grandes orientations et interventions prévues par le PDUES.

Elle note que la CDEC a identifié certains enjeux urbanistiques qui ne semblent que partiellement résolus par le PDUES :

- Désenclavement seulement partiel dans l'axe est-ouest pour les piétons et cyclistes, les déplacements entre la future rue du campus Outremont et le secteur Marconi-Alexandra

demeurant difficiles et peu sécuritaires, notamment la traversée de l'avenue du Parc et l'accès à la rue Saint-Zotique

- Manque d'espace public, de restaurants et de lieux de rencontres pour les travailleurs et pour intégrer le campus à son environnement
- Certaines interventions peuvent venir limiter, voire déplacer, les activités de camionnage

Elle précise que l'atelier portera principalement sur les deux premiers enjeux.

À l'aide de photos, elle expose quelques-unes des solutions potentielles, identifiées notamment lors d'une marche réalisée dans le secteur la semaine précédente et lors des ateliers de réflexion entourant la planification du PDUES :

1. Réalisation d'une place publique à l'angle de la future rue principale du campus et de l'avenue du Parc, ce qui aurait les avantages suivants :
 - a. Lot dont un achat partiel est déjà prévu par la Ville pour percer la rue, donc possibilité d'acheter l'ensemble du lot
 - b. Revitalisation d'un espace sous-développé, avec stationnement à l'avant
 - c. Ajout de commerces, terrasses, restos, cafés, traiteurs, bars, galeries d'art, espaces d'emplois et logements communautaires
 - d. Ajout d'espaces publics facilitant les rencontres (lunch et restos)
 - e. Amélioration du verdissement
 - f. Meilleure intégration campus
 - g. Potentiel de miser sur l'expertise locale pour réaliser un design innovateur
 - h. Potentiel de retisser trame urbaine
2. Désenclavement de Saint-Zotique pour les piétons et cyclistes, Saint-Zotique se trouvant à être l'axe naturel de transit vers la Petite Italie, le marché Jean-Talon et les lieux de rencontres de Marconi-Alexandra.

Plusieurs scénarios identifiés comme possibles en ce sens :

- a. Ajout d'une deuxième place publique à l'angle Saint-Zotique et avenue du Parc
- b. Réutilisation d'un espace commercial avec stationnement, du côté est de l'avenue du Parc, pour ouvrir un passage vers la ruelle entre Jeanne-Mance et avenue du Parc
- c. Ajout d'une passerelle entre Saint-Zotique et Atlantic
- d. Percement d'une rue jusqu'à Jeanne-Mance, notamment en utilisant un espace de stationnement sur Jeanne-Mance

Il s'ensuit quelques questions et un échange sur les propositions. Il est précisé que toute autre proposition pour favoriser le désenclavement et l'ajout de lieux de rencontres est la bienvenue. Les participants adhèrent à l'idée que Saint-Zotique est une voie de transit plus naturelle vers La Petite-Patrie que Beaubien, et qu'elle nécessite un désenclavement pour retisser la trame urbaine.

3. Objectifs de l'atelier.

Présentation des objectifs et du mode de fonctionnement proposé :

- Remue-méninges de scénarios pour le désenclavement vers la Petite Italie
- Remue-méninges sur l'aménagement de la place publique pour faciliter le lien entre les quartiers tout en aménageant des lieux de rencontre
- Réalisation de plans des propositions d'aménagement
- Descriptions écrites ou coupes des espaces aménagés
- Illustration des concepts (si possible)

Pour faciliter la réflexion, les participants sont séparés en deux groupes de travail multidisciplinaires.

4. Résultat des réflexions/propositions par groupe de travail

4.1 Propositions du Groupe 1

Participants :

Kévin Grégoire, Émilie Vandal-Piché, Louise Dussault, Mary McCutcheon, Juliette Rochman

4.1.1 Traversée et aménagement de l'avenue du Parc

a) Construction d'une passerelle reliant Saint-Zotique et Atlantic

Le groupe propose de construire une passerelle (peu surélevée) qui serait une prolongation de Saint-Zotique et qui viendrait aboutir dans une woonerf³¹ dans la continuité de Saint-Zotique, sur Atlantic. Cette voie irait se connecter jusqu'à l'édifice du 400, Atlantic et ferait le tournant et le lien vers le campus.

La passerelle pourrait venir s'appuyer sur l'emprise actuelle du viaduc. Le groupe précise qu'il y a de la recherche à faire sur le plan technique. Il serait notamment utile de calculer l'inclinaison nécessaire, d'étudier le type de revêtement à choisir, et de s'assurer de la hauteur de dégagement pour les bus et les camions. Cependant, pour le groupe de travail, la proposition semble tout à fait réaliste, surtout de la façon dont elle a été envisagée, c'est-à-dire en collant le début du passage à l'emprise du chemin de fer.

La woonerf aurait le potentiel d'accueillir à la fois le stationnement, la livraison, mais aussi des événements un peu ponctuels des utilisateurs de l'édifice Atlantic et des autres utilisateurs des industries qui se trouvent le long de cette rue. Elle accueillerait et diffuserait le dynamisme créatif du lieu. L'espace identifié pour celle-ci se trouve de l'autre côté de Saint-Zotique (côté Atlantic) et le groupe de travail a réfléchi à son traitement et son intégration. Cet espace est en fait de très grande largeur, entre un grand bâtiment industriel (6700, avenue du Parc) et le bâtiment Atlantic. Cela forme une sorte de courbe de fourche assez large et qui est déjà utilisée de façon peu définie, entre du

³¹ Le terme woonerf provient de la langue néerlandaise et il signifie « cour résidentielle » (Zone résidentielle). Il s'agit d'un aménagement de la rue qui permet à la fonction milieu de vie de prendre le dessus sur la circulation. L'automobile n'y est pas bannie, mais la priorité est donnée au piéton et l'aménagement est propice à la tenue de diverses activités.

camionnage qui manœuvre pour tourner, du stationnement et une rue. Il n'y a pas de délimitation des différentes fonctions, d'où la proposition de le traiter en woonerf, en gardant les limites floues pour ce qui est stationnement mais avec un pavage, par exemple en pavés-gazon, et avec la possibilité d'y tenir de petits événements ponctuels. L'environnement sonore est intéressant à cet endroit en raison de la présence de la voie ferrée et des arbres qui la bordent. En conséquence il est suggéré de prolonger la woonerf et de la faire connecter avec l'esplanade vers l'entrée du campus.

b) Réalisation d'un passage (au sol) surélevé mixte à dominante piétonne sur Parc

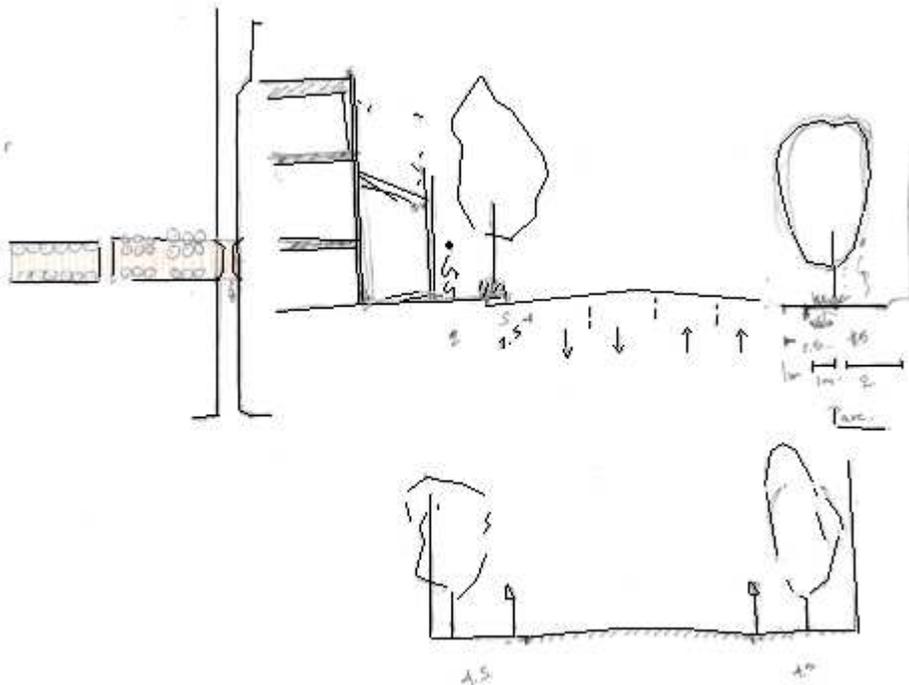
Dans le prolongement de la nouvelle esplanade de l'Université de Montréal, dont la nature exacte n'est pas claire pour le groupe de travail, une promenade pavée-plantée avec des aménagements du type de ceux présents sur Place d'Armes, où des voitures pourraient circuler, est proposée.

À cette hauteur, le groupe de travail propose de réaliser un passage dans la continuité de l'axe de communication avec le campus de l'Université de Montréal (la nouvelle voie) à son intersection avec l'avenue du Parc. Il s'agirait de créer un passage piéton rehaussé, avec un revêtement de rue pavée sur toute la largeur, afin de bien marquer l'espace piétonnier. Il faudrait aussi déplacer les arrêts de bus pour les disposer de part et d'autre du passage pavé, car les bus créent des ornières en freinant sur ce type de revêtement. Le feu de circulation avec appel (pour les piétons) serait également déplacé à cet endroit.

c) Réaménagement de l'Avenue du Parc

Dans l'aménagement actuel de l'Avenue du Parc, 2.5 m sont consacrés au stationnement de part et d'autre et la chaussée est composée de deux fois deux voies :

Parc en coupe



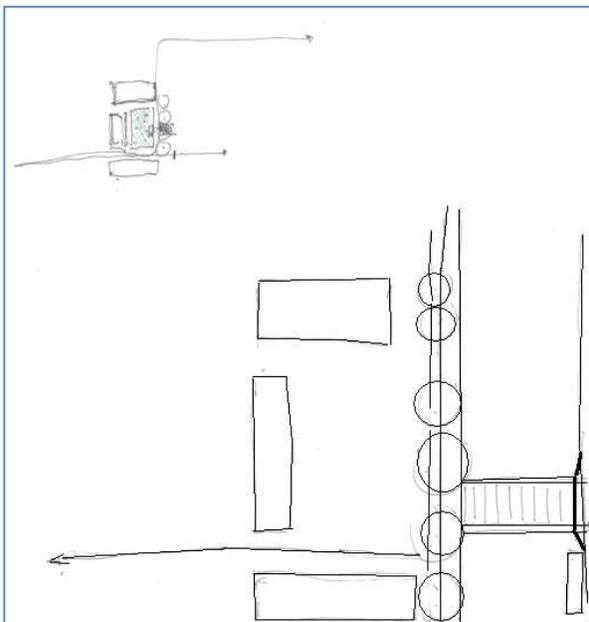
Dans l'optique d'un réaménagement, le groupe de travail amène la possibilité de revoir le stationnement sur Parc de façon à donner la moitié de la place de stationnement (dans sa largeur : soit 1 ou 1.5 m) pour construire une contre-allée plantée (afin de donner plus de protection aux piétons) et donner le surplus pour la circulation des vélos (soit 1 m ou 1.5 m) avec un marquage au sol. Cela ne constituerait pas vraiment une piste cyclable, mais un moyen de faciliter la cohabitation du vélo, car actuellement ceux-ci passent entre les voitures stationnées et la voie de circulation. Si une connexion de la voie cyclable est envisagée, le groupe de travail suggère qu'elle soit reliée au campus ou à l'autre voie de connexion de l'Est vers l'Ouest, avec l'idée de relier les vraies pistes cyclables aux petites rues.

Le groupe de travail ajoute qu'il est aussi possible d'élargir le trottoir sans plantation ni stationnement et de permettre des avancées commerciales. Le résultat serait alors un trottoir en chicane, avec des avancées commerciales et des espaces de déambulations pavées pour les passants. Il est aussi possible d'avoir ce même type d'avancées au niveau de l'arrêt de bus.

4.1.2 Réalisation d'une place publique

Dans tous les cas, le groupe de travail recommande une connexion de ces nouveaux aménagements à une place publique. L'envergure et l'échelle de cette place a été discutée, et il ressort des échanges qu'il ne faudrait pas la faire trop grande.

Les recommandations convergent en faveur de la récupération d'une partie du stationnement et/ou de la destruction ou de la réhabilitation partielle du centre d'achat. Les recommandations convergent également vers la construction d'un bâtiment supplémentaire au fond de l'îlot qui viendrait se connecter à l'avenue du Parc. L'intention est de venir ouvrir les façades de ces bâtiments vers une place centrale (voir plan), qui pourrait être de type à la fois minéral et végétal, avec des espaces de pavés, de pavés-gazon et de poussières de pierre. Ces types de revêtement permettraient de laisser le passage aux véhicules de services (police, pompier et ambulance) mais également d'accueillir ponctuellement certains camions de type cantine sur roue pour venir animer la place, ou encore de petites scènes sur roues que la Ville de Montréal amène parfois dans les parcs.



Cela créerait une placette un peu plus établie où il pourrait y avoir des événements ponctuels et des aires de pique-nique. L'idée serait de traiter cet espace comme une sorte d'extension des vitrines et des cafés avec terrasse. L'espace de la place serait donc l'occasion d'avoir des terrasses limitrophes aux vitrines des boutiques. Les bâtiments comprendraient des vitrines commerciales où il pourrait y avoir des galeries d'art, de la restauration, des coopératives, des entreprises d'économie sociale, des organismes communautaires avec, aux étages, des bureaux et /ou ateliers. Le but serait de faire de ces bâtiments un espace de vitrine artistique, avec peut-être un bureau ou un kiosque d'information

pour s'orienter dans le campus ou visiter du quartier. Tout serait ouvert sur la place avec un chapelet de ruelles et des espaces de connexion entre les bâtiments et les îlots, favorables à la marche et qui constitueraient également des rues de services permettant aux commerces de recevoir leurs livraisons.

Place publique en coupe



Ainsi, le groupe précise qu'on aurait deux places/espaces avec des potentiels différents. La première est celle sur Parc, qui posséderait une grande visibilité, vue qu'elle serait à l'angle de Parc et de la future esplanade menant jusqu'au campus. La deuxième est la Woonerf derrière vers Atlantic, où il y a une qualité sonore très particulière.

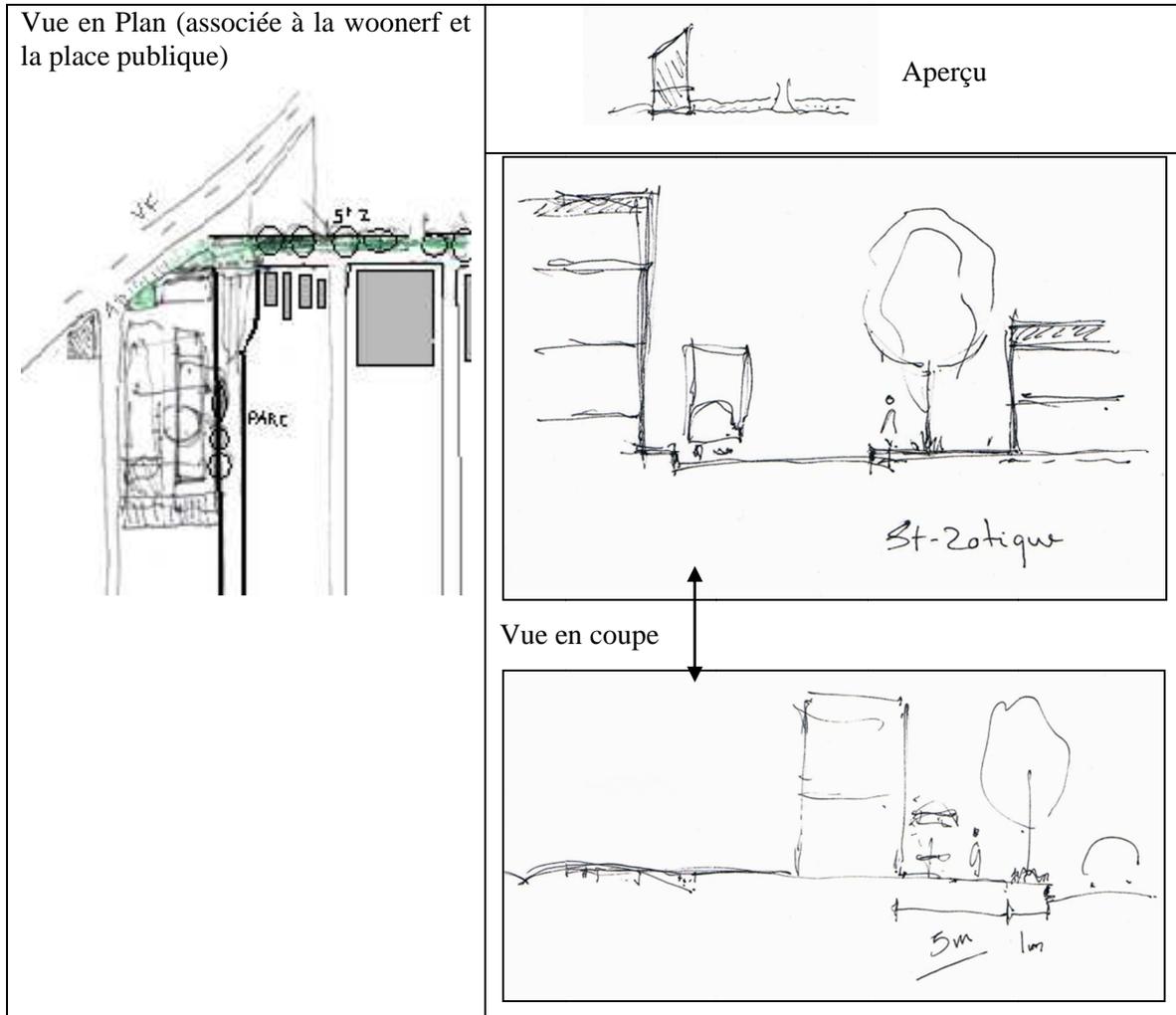
Dans ce contexte, le groupe de travail note qu'il serait possible d'envisager une série de petits événements en chapelet qui seraient tous connectés les uns aux autres, car une quantité de petites ruelles seraient laissées entre les nouveaux bâtiments et la place de façon à permettre aux piétons de « court-circuiter » et de circuler entre les bâtiments. Ces petites ruelles permettraient de connecter entre eux les différents lieux d'évènement potentiels.

4.1.3 Aménagement de la rue Saint-Zotique

Le groupe de travail identifie une problématique sur la rue Saint-Zotique, soit la cohabitation entre le camionnage et sa vocation cycliste et piétonne.

Pour concilier ces fonctions, une coupe plutôt asymétrique de la rue est suggérée, ce qui permettrait une conciliation avec le camionnage qui, selon le groupe de travail, devrait être conservé. Pour ce faire, il serait possible de venir réduire l'emprise de la rue Saint-Zotique, mais seulement du côté nord, dans la mesure où les bâtiments du côté nord sont davantage de type résidentiels/petits commerces et de faible hauteur (2-3 étages). L'idée serait de venir élargir le trottoir de ce côté pour permettre des plantations ponctuelles, le long de la rue, et de garder de l'autre côté le trottoir étroit pour continuer de permettre aux camions d'accéder facilement aux portes de garages des bâtiments existants qui sont de grand gabarit.

Ces aménagements et l'accueil d'activités ponctuelles dans la continuité de l'avenue du Parc dans l'axe du viaduc permettrait d'attirer et de retenir le dynamisme du quartier en s'inscrivant en complémentarité par rapport au côté Outremont du Campus, préservant ainsi la quiétude de ce dernier.



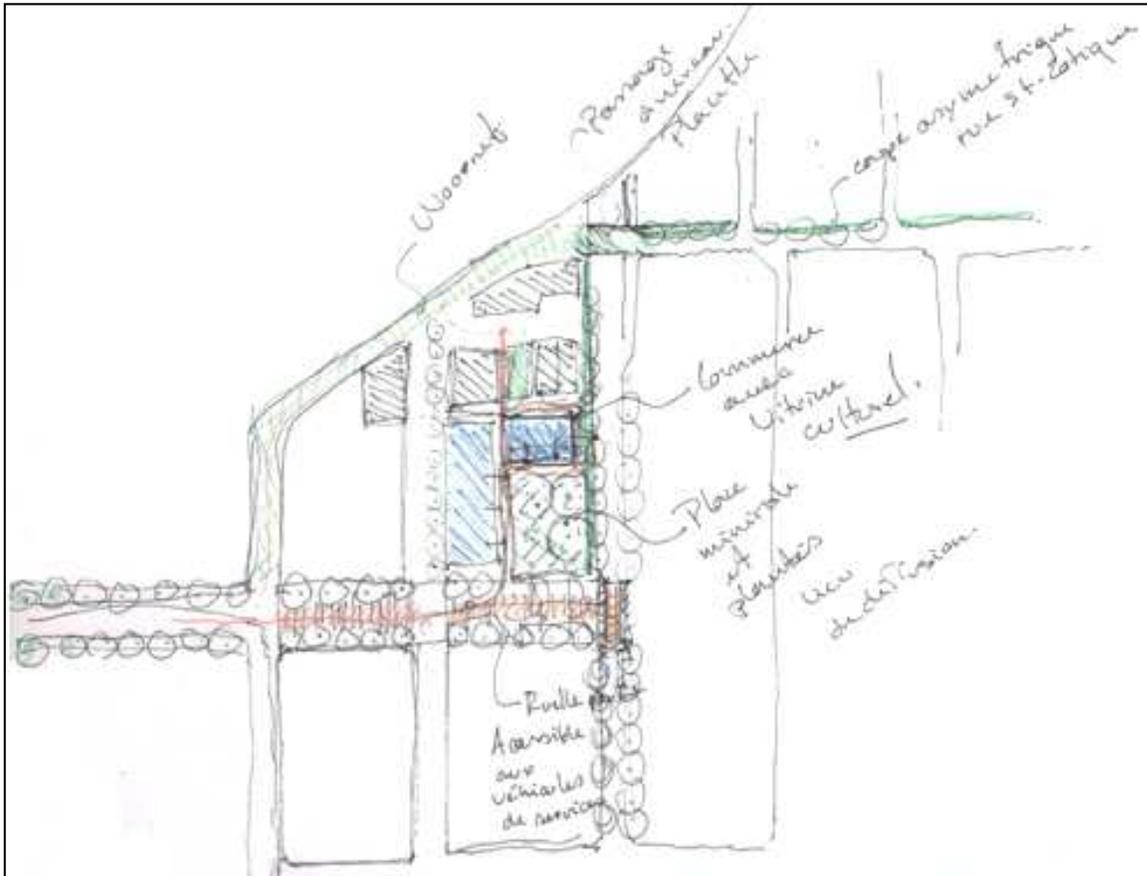
Conclusion

Dans son ensemble, le but que s'étaient donné les participants du groupe était de penser un secteur de sortie du campus de l'Université de Montréal qui soit programmé de manière mixte. La programmation des îlots et de leur contenu doit en effet, selon eux, rester mixte, avec une offre à la fois commerciale et résidentielle, pour favoriser un dynamisme et encourager la marche, dans un modèle d'îlots ouverts. Le groupe identifie plusieurs îlots à redévelopper, soit la sortie de la passerelle sur Atlantic, la rue Saint-Zotique, l'avenue du Parc et la place publique et ses abords. Le dynamisme de ces îlots, qui pourraient supporter plus de bruit, s'inscrirait en complémentarité avec Outremont.

La possibilité de percer un passage ou d'insérer une deuxième place publique de l'autre côté de l'avenue du Parc, jusqu'à la ruelle ou jusqu'à Jeanne-Mance, est déconseillée par le groupe de travail, car cela supposerait beaucoup d'expropriation.

En revanche, l'espace reliant Saint-Zotique et avenue du Parc présente, selon le groupe de travail, un potentiel intéressant. Si jamais il n'y avait pas de passerelle, un espace partagé pourrait y être envisagé.

Synthèse en Plan



4.2 Propositions du Groupe 2

Participants :

Carina Rose, Pascal Deaudelin, Gabriel Thibaudeau, Marc Richardson, Raquel Peñalosa.

4.2.1 Définition de la problématique

Le groupe de travail explique que les problématiques présentées, soit la connexion du campus avec le marché Jean-Talon et la Petite Italie et le désenclavement de Marconi, n'étaient peut-être pas adéquates. Pour alimenter leurs réflexions, les participants du groupe ont décidé de davantage partir de « leur » quartier, de son identité, de son caractère pour tenter d'identifier ses besoins. La question était selon eux de savoir s'il était nécessaire de « désenclaver », au risque de perdre l'identité du quartier.

Cette identité, selon le groupe, est composée des éléments suivants :

- Le quartier est organique et présente une grande complexité
- Il procure une sensation de chaos
- Il est dynamique, jeune et vivant
- Il a une identité particulière qui lui donne un caractère unique

Le groupe propose donc de formuler la problématique en ces termes : c'est ce qui est vivant dans ce quartier qui va donner le caractère à son environnement, soit :

- amener de la diversité et de la surprise
- garder ce feeling un peu chaotique
- ne pas faire quelque chose de trop « grandiose », dans le mauvais sens du terme

Le groupe met en évidence l'intérêt de l'îlot à l'angle de l'avenue du Parc et de la rue Saint-Zotique. Selon le groupe de travail, la mise en valeur doit être pensée dans le but de **préserver cet îlot de créativité et de production**, avec Atlantic comme ancrage de transition du campus au quartier.

Le groupe rappelle la situation particulière du quartier et son relatif retrait par rapport aux flux de déplacements Nord-Sud. En conséquence, il propose que l'espace public soit aménagé de façon à permettre le respect de « l'intériorité » du quartier et le caractère presque campagnard que le quartier a le soir et le matin. Il donne l'exemple de la rue Marconi, qui est très calme après 17 h.

Le transit entre Outremont et le marché Jean-Talon doit donc s'inscrire dans ce caractère et cela doit se faire par la marche :

- Pouvoir marcher le quartier
- Retrouver l'idée d'un jardin
- Mélanger arbres et ruelles avec la vivacité des industries

Selon le groupe de travail, l'aménagement des connexions doit se faire dans le « rythme » du quartier et sa rencontre avec Outremont : « *c'est un orchestre de chambre qui rencontre un band rock et de la musique techno, où le jeu se redéfinit tous les jours* ». Il doit se faire en fonction des piétons et sans oublier les camions.

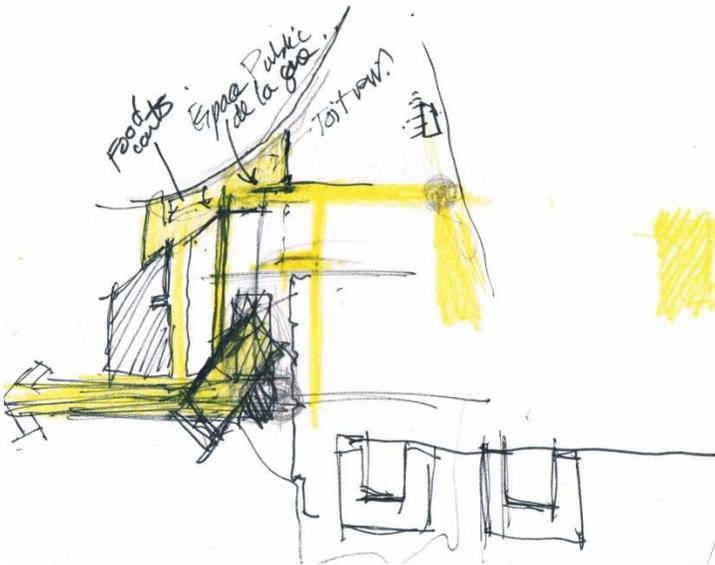
4.2.2 Concepts d'aménagement du lien entre Saint-Zotique et le campus

Le groupe propose de ne pas avoir de lignes droites, mais plein de possibilités de petits parcours. Dans ce cadre, la grande avenue que prévoit l'Université de Montréal semble au groupe trop « grandiloquente ».

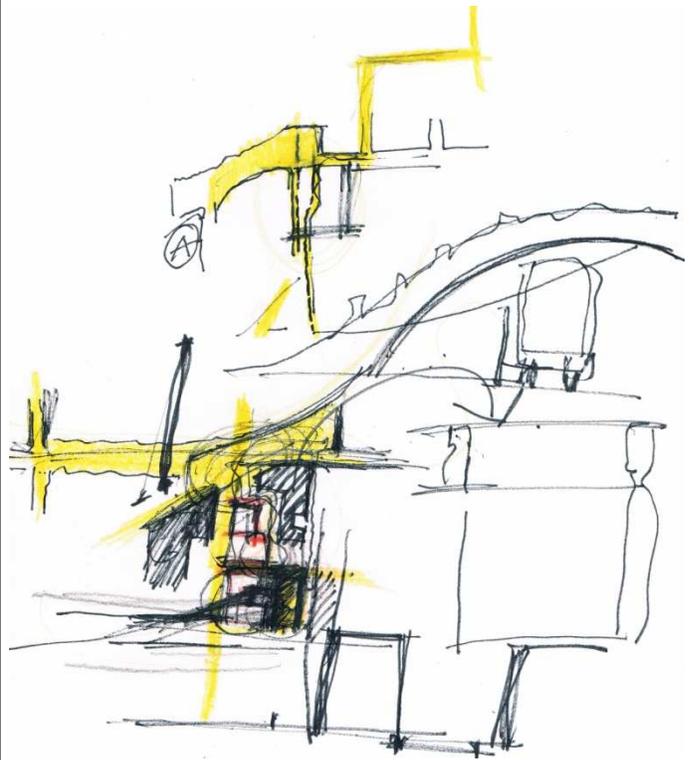
Le groupe pense que l'endroit où s'exprime le plus cette identité est la rue Hutchison, et propose d'y placer l'espace public.

Ainsi, l'accent serait mis sur la voie de chemin de fer, car la présence de ce type de rupture dans le paysage et le tissu urbains favorise le type de rencontre précédemment évoquée. La présence d'édifices d'intérêt (bâtiment Atlantic et l'autre bâtiment en brique sur avenue du Parc) viennent souligner ce caractère et ses possibilités ainsi que la richesse du patrimoine industriel local concentré autour du chemin de fer.

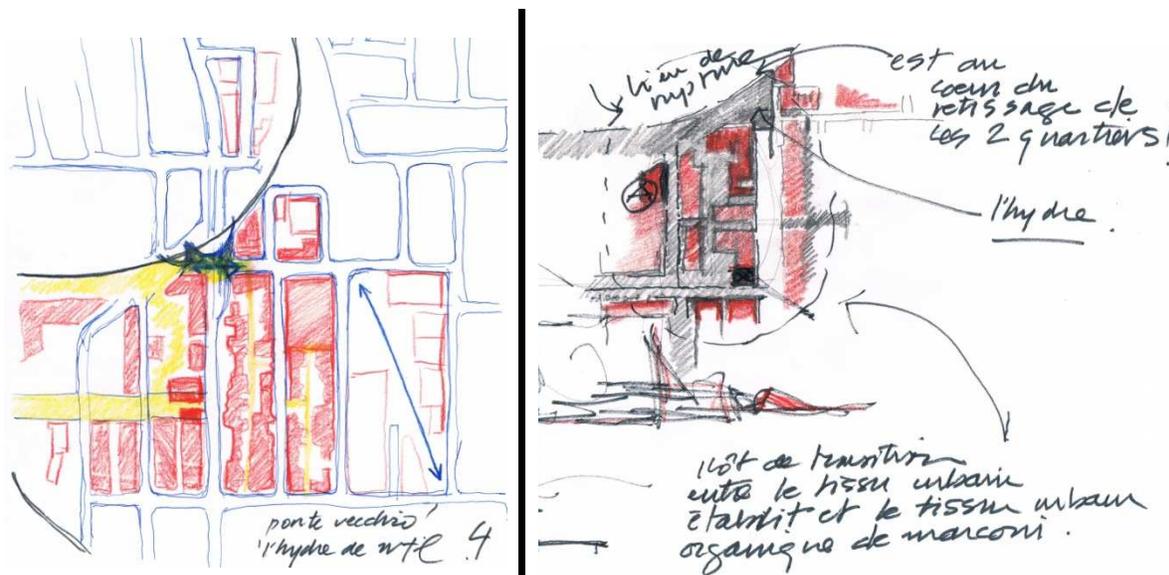
Concept 1 :



Concept 2 :



Le groupe propose également de construire une passerelle entre cette place publique à l'angle des rues Atlantic et Hutchison et la rue Saint-Zotique. Le tablier y prendrait la forme d'une plateforme, plutôt que d'un simple passage. Le groupe évoque, pour cette passerelle, la figure de l'hydre et le Ponte Vecchio à Florence; elle pourrait se déployer au-dessus de l'avenue du Parc et du chemin de fer pour mettre en valeur l'urbanité particulière de ce secteur. Cette grande plateforme pourrait même accueillir de petits commerces, voire quelques logements. Il serait traversé par des passages pour piétons et vélos.



La possibilité de pouvoir rejoindre directement l'avenue Beaumont est même évoquée, car il est probable que les gens souhaitent traverser le chemin de fer, ce qui nécessiterait une voie d'accès. Le groupe a focalisé son attention sur avenue du Parc au niveau de sa connexion avec Saint-Zotique, car à cet endroit, avenue du Parc est entrecoupée et difficile à traverser pour les piétons et cyclistes.

4.2. Concept d'aménagement de l'îlot à l'angle de l'esplanade du campus

En ce qui concerne le lien vers Saint-Zotique, quel que soit l'accès choisi pour faciliter le lien entre Outremont et l'avenue du Parc, le groupe préconise de conserver la créativité de cet îlot.

Le groupe propose donc, plutôt que de créer une place publique à cet endroit, de s'en servir pour venir dévier l'axe de connexion au campus à ce niveau et de recomposer le lot dans le même grain que le quartier, avec des petits espaces.

Ainsi, l'îlot pourrait contenir des bâtiments, illustrés en noir dans le plan, mais pouvant être moins nombreux et denses. Lorsque la grande voie du campus arriverait dans ce secteur, elle serait retenue et devrait se faufiler pour pénétrer le quartier. La connexion serait là, mais la rencontre avec le quartier se ferait donc plus loin. Tout le long de ce secteur serait occupé par des cafés et de l'habitation.



Annexe 2 :

Résultats de l'enquête sur le camionnage réalisée auprès d'entreprises de Marconi-Alexandra en février 2013

Entreprises	Gabarit des camions	Fréquence des déplacements	Nombre de camions	Horaire de camionnage	Voies de camionnage habituelles	Voies alternatives de camionnage
Entreprise 1	Tous les gabarits, le plus grand étant de 52 pieds	Tous les jours	7 à 10 camions	De 6 h 30 à 16 h	Aller : Marconi, Mozart et Waverly Retour : Marconi	Marconi Beaumont Clark
Entreprise 2	26 pieds	Tous les jours	2-3 camions	De 7 h à 17 h	Aller : Esplanade, Saint-Zotique, Saint-Laurent Retour : Parc, Saint-Zotique, Esplanade	Aucune, car la rue Esplanade ne donne que sur Saint-Zotique
Entreprise 3	Camionnettes familiales Location de « cubes » Location de camions de 45 à 53 pieds Réception de produits en camions de 43 pieds	Tous les jours Environ 2 fois par mois 2 fois par année De 3 fois par semaine à tous les jours	Une dizaine	De 7 h 30 à 16 h	Aller : Esplanade, Saint-Zotique, Clark ou Saint-Laurent Retour : trajet inverse	Aucune, à cause des sens interdits
Entreprise 4	Majorité des camions : environ 53 pieds Quelques camions de 16 pieds	Tous les jours	10 à 20 camions	De 6 h à 19 h Pointe de l'activité : de 7 h à 15h	Aller : Marconi, Mozart et Waverly Retour : Marconi	Pas d'alternative

Entreprises	Gabarit des camions	Fréquence des déplacements	Nombre de camions	Horaire de camionnage	Voies de camionnage habituelles	Voies alternatives de camionnage
Entreprise 5	Majorité des camions : entre 22 et 30 pieds Quelques camions de 43 pieds, mais appelés à devenir plus nombreux	Environ 20 sorties par jour De 7 000 à 8 000 sorties par an, surtout concentrées entre le printemps et l'automne	23 camions	Sortie de l'entrepôt : de 6 h à 8 h Retour : en fonction des lieux de destination (milieu ou fin de journée)	Aller : Esplanade, Saint-Zotique, Clark ou Saint-Laurent Retour : Parc, Beaubien, Saint-Zotique, Esplanade	Pas d'alternative
Entreprise 6	26 pieds	Tous les jours	Une dizaine	De 7 h à 16 h	Tout le secteur Marconi-Alexandra	Pas d'alternative