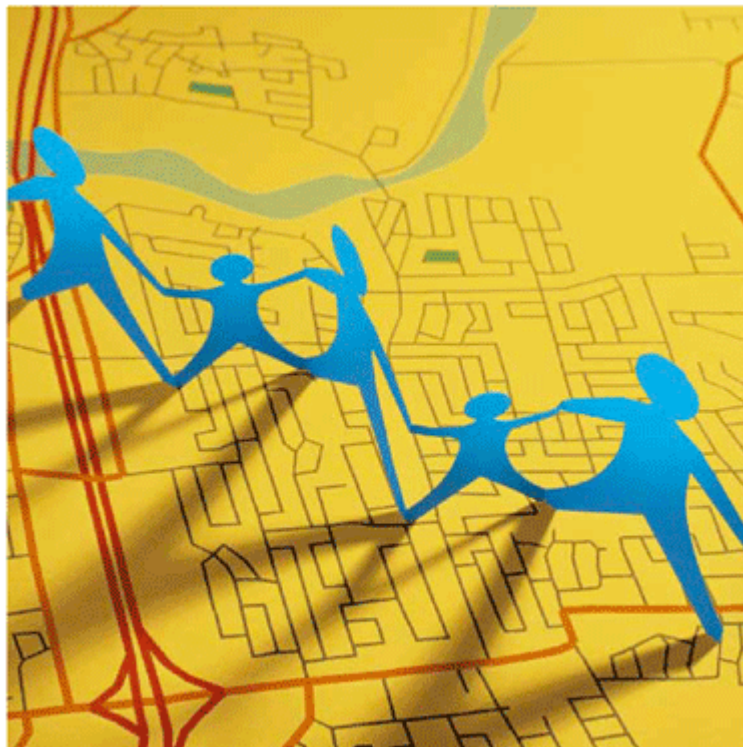


**Requalification du secteur St-Viateur Est :  
Estimation des comportements de mobilité**

Rémy BARBONNE et Richard SHEARMUR

URBANISATION, CULTURE ET SOCIÉTÉ

**INRS**





**Requalification du secteur St-Viateur Est :  
Estimation des comportements de mobilité**

Rémy BARBONNE et Richard SHEARMUR

Laboratoire d'Analyses Spatiales et d'Économie Régionale  
(LASER)

Institut national de la recherche scientifique  
Urbanisation, Culture et Société

Octobre 2007

Responsabilité scientifique :  
Rémy Barbonne  
[remy.barbonne@ucs.inrs.ca](mailto:remy.barbonne@ucs.inrs.ca)

Richard Shearmur  
[richard.shearmur@ucs.inrs.ca](mailto:richard.shearmur@ucs.inrs.ca)

Institut national de la recherche scientifique  
Urbanisation, Culture et Société

Diffusion :  
Institut national de la recherche scientifique  
Urbanisation, Culture et Société  
385, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2X 1E3

Téléphone : (514) 499-4000  
Télécopieur : (514) 499-4065

[www.ucs.inrs.ca](http://www.ucs.inrs.ca)

Projet de recherche financé par la mairie de l'arrondissement  
du Plateau-Mont-Royal.

ISBN 978-2-89575-134-2

Dépôt légal : - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007  
- Bibliothèque et Archives Canada

© Tous droits réservés

# TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux .....	v
Liste des figures .....	vi
SOMMAIRE EXECUTIF .....	1
1. CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE .....	5
1.1 Mandat proposé.....	5
1.2 L'étude.....	5
2. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	9
3. PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE.....	11
3.1 Profil des résidents du quartier St-Viateur et de leurs comportements de mobilité .....	11
3.1.1 Analyse des caractéristiques socio-économiques des résidents actuels du quartier St-Viateur .....	11
3.1.2 Comportements de mobilité des résidents actuels du quartier St-Viateur .....	12
3.1.3 Groupes référentiels de résidents.....	15
3.2 Profil des déplacements à destination du quartier St-Viateur .....	20
3.2.1 Analyse globale des déplacements vers le quartier St-Viateur .....	20
3.2.2 Analyse de l'emploi au sein du quartier St-Viateur.....	21
3.2.3 Analyse des comportements de mobilité des employés du quartier St-Viateur.....	24
3.2.4 Modes de transport utilisés.....	25
4. TRADUCTION DES CHANGEMENTS IMMOBILIERS PROJETÉS EN SCÉNARIO SOCIO-ÉCONOMIQUE .....	27
4.1 Estimation du nombre de résidents supplémentaires .....	27
4.2 Estimation du nombre de travailleurs supplémentaires .....	30
5. ESTIMATIONS DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES PERSONNES CONCERNÉES PAR LE PROJET.....	35
5.1 Estimation des comportements de mobilité des résidents .....	35
5.1.1 Estimation du nombre de déplacements générés .....	35
5.1.2 Répartition selon les différents motifs.....	36
5.1.3 répartition selon les différents modes .....	36
5.1.4 Interaction avec les autres composantes territoriales .....	37
5.2 Estimation des comportements de mobilité des travailleurs .....	40
5.2.1 Estimation du nombre de déplacements additionnels.....	40
5.2.2 Estimation des modes de transports utilisés par les travailleurs.....	41
5.2.3 Interaction avec les autres composantes territoriales .....	42
5.3 Estimation des déplacements totaux générés par le projet .....	45
5.3.1 Estimation du nombre de personnes et de déplacements additionnels.....	45
5.3.2 Estimation des modes de transports utilisés .....	45
5.3.3 Interaction géographique .....	46

---

CONCLUSION ET LIMITES DE L'ÉTUDE .....	51
Résultats quantitatifs .....	51
Interprétation des résultats .....	52
Métro Rosemont .....	53
RÉFÉRENCES.....	57
ANNEXES .....	59
ANNEXE I CARTE DU RECOUPEMENT ENTRE LES AIRES DE DIFFUSION DU RECENSEMENT DE STATISTIQUE CANADA ET LE SECTEUR ST-VIAEUR EST .....	59
ANNEXE II CARTE DU REVENU MÉDIAN DES MÉNAGES DE L'ARRONDISSEMENT DU PLATEAU-MONT-ROYAL EN 2000 .....	60
ANNEXE IV VENTILATION DES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES DEUX GROUPES RÉFÉRENTIELS DE RÉSIDENTS ADULTES SELON LE MOTIF DU DÉPLACEMENT .....	62
ANNEXE V VENTILATION DES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES DEUX GROUPES RÉFÉRENTIELS DE RÉSIDENTS DE MOINS DE 18 ANS SELON LE MOTIF DU DÉPLACEMENT .....	64
ANNEXE VI CALCUL DU RATIO D'INTENSITÉ D'UTILISATION DE L'ESPACE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL AU SEIN DU QUARTIER SELON LE TYPE D'ENTREPRISE .....	65

## Liste des tableaux

Tableau 1	Comparaison des principales données socio-économiques associées aux résidents des trois aires de diffusion composant le quartier St-Viateur et de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal en 2001 .....	12
Tableau 2	Répartition des déplacements des résidents du quartier St-Viateur selon le motif en 2003 .....	13
Tableau 3	Localisation de la destination des déplacements des résidents du quartier St-Viateur selon leurs principaux motifs en 2003 .....	14
Tableau 4	Modes de transport utilisés par les résidents du quartier St-Viateur en 2003.....	14
Tableau 5	Répartition des déplacements et propension à se déplacer des résidents des deux groupes référentiels d'adultes du Plateau-Mont-Royal selon leur motif en 2003.....	16
Tableau 6	Localisation de la destination des déplacements des deux groupes référentiels d'adultes au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003.....	17
Tableau 7	Modes de transport utilisés par les deux groupes référentiels d'adultes au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003 .....	18
Tableau 8	Répartition des déplacements et propension à se déplacer des résidents des deux groupes référentiels de personnes de moins de 18 ans du Plateau-Mont-Royal selon leur motif en 2003 .....	18
Tableau 9	Localisation de la destination des déplacements des deux groupes référentiels de personnes de moins de 18 ans au sein du Plateau-Mont-Royal selon leur motif en 2003 .....	19
Tableau 10	Modes de transport utilisés par les deux groupes référentiels de personnes de moins de 18 ans au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003 .....	20
Tableau 11	Répartition des déplacements à destination du quartier St-Viateur selon leur motif en 2003 .....	20
Tableau 12	Variation de l'emploi au sein du quartier St-Viateur, ventilée selon les principaux secteurs d'activités économiques : 2000-2006.....	22
Tableau 13	Inventaire des entreprises et des emplois localisés en 2006 dans les bâtiments concernés par la requalification du quartier St-Viateur .....	23
Tableau 14	Répartition géographique de la provenance des deux groupes référentiels d'employés du quartier St-Viateur .....	25
Tableau 15	Comparaison des modes de transport utilisés pour se rendre au travail par les employés de type Ubisoft, les autres travailleurs du quartier St-Viateur, les employés du Plateau-Mont-Royal et les résidents de la RMR de Montréal en 2003 .....	25
Tableau 16	Scénarios de croissance du nombre de résidents au sein du quartier St-Viateur .....	29
Tableau 17	Scénarios de croissance du nombre de travailleurs au sein du quartier St-Viateur.....	33
Tableau 18	Estimation des comportements de mobilité des nouveaux résidents du quartier St-Viateur selon les trois types de scénarios .....	39
Tableau 19	Estimation des comportements de mobilité des travailleurs du quartier St-Viateur selon les quatre types de scénarios .....	44
Tableau 20	Nombre de déplacements journaliers additionnels susceptibles d'être effectués par les nouveaux résidents et travailleurs du quartier Saint-Viateur selon le type de scénario .....	45
Tableau 21	Estimation des comportements de mobilité globaux (résidents et travailleurs) susceptibles d'être générés par le projet selon les différents scénarios .....	48

## Liste des figures

Figure 1.	Estimations du nombre de déplacements effectués par les nouveaux résidents du quartier St-Viateur selon le mode de transport utilisé et le type de scénario.....	37
Figure 2.	Estimations de l'interaction spatiale générée par les déplacements effectués par les nouveaux résidents du quartier St-Viateur selon le type de scénarios.....	38
Figure 3.	Estimations du nombre de déplacements supplémentaires effectués par les employés du quartier St-Viateur selon le mode de transport utilisé et le type de scénario.....	42
Figure 4.	Estimations du nombre de déplacements supplémentaires effectués par les employés du quartier St-Viateur selon leur lieu de résidence et le type de scénario. ...	43
Figure 5.	Estimations du nombre de déplacements supplémentaires effectués par les nouveaux résidents et employés du quartier St-Viateur selon le mode de transport utilisé et le type de scénario.....	47
Figure 6.	Estimations de l'interaction spatiale générée par les déplacements effectués par les nouveaux résidents et employés du quartier St-Viateur selon le type de scénario. ....	47



## SOMMAIRE EXECUTIF

1. Le but de cette étude est de fournir certaines estimations quant au volume et aux modes des déplacements qui seront générés par un re-développement éventuel du quartier St-Viateur.
2. Le re-développement proposé est celui décrit par Raymond Chabot Grant Thornton (2007) et se résume ainsi :
  - a) Situation actuelle : 2 859 078 pi<sup>2</sup> d'entrepôt et industrie légère
  - b) Situation projetée : 1 461 022 pi<sup>2</sup> industrie légère (rénové)  
120 999 pi<sup>2</sup> commerce  
1 083 900 pi<sup>2</sup> résidentiel
3. Afin d'estimer les déplacements qui seront générés par jour par ce re-développement, il s'agit d'abord d'estimer quelle sera l'utilisation de ces superficies. Pour ce faire, trois scénarios sont proposés pour le résidentiel (allant de 1,6 à 2,4 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup> de résidentiel). Quatre scénarios sont développés pour les superficies industrielles et commerciales (allant de 2,0 à 3,2 employés par 1000 pi<sup>2</sup> pour l'industrie légère — avec toujours 3,5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup> dans le commerce). Des taux de vacance de 10 % sont intégrés pour les superficies industrielles et commerciales.
4. Il s'agit ensuite d'estimer la nature des occupants. Les résidents adultes n'ont pas le même comportement de déplacement que les enfants. Les travailleurs des secteurs de la nouvelle économie n'ont pas les mêmes comportements de déplacement que les travailleurs dans les industries plus traditionnelles. Ces comportements sont estimés à partir des données de l'enquête origine-destination de 2003 de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) de Montréal.
5. Selon les scénarios retenus, le nombre de *nouveaux* résidents projeté se situe entre 1 731 et 2 597 (ce qui représente une augmentation de 112,6 à 169% à l'échelle du quartier Saint-Viateur et de 1,7 à 2,6 % à l'échelle du Plateau-Mont-Royal).
6. Selon les scénarios retenus, le nombre de *nouveaux* travailleurs projeté se situe entre 899 et 2 680 (ce qui représente une augmentation de 18,2 à 54,3% à l'échelle du quartier Saint-Viateur et de 1,6 à 4,7 % à l'échelle du Plateau-Mont-Royal).
7. En combinant les trois scénarios résidentiels aux quatre scénarios d'emploi, nous aboutissons à douze possibilités. Le nombre total de *nouveaux* déplacements générés par jour se situe entre 6 888 et 13 058, soit pour en mesurer l'importance une augmentation

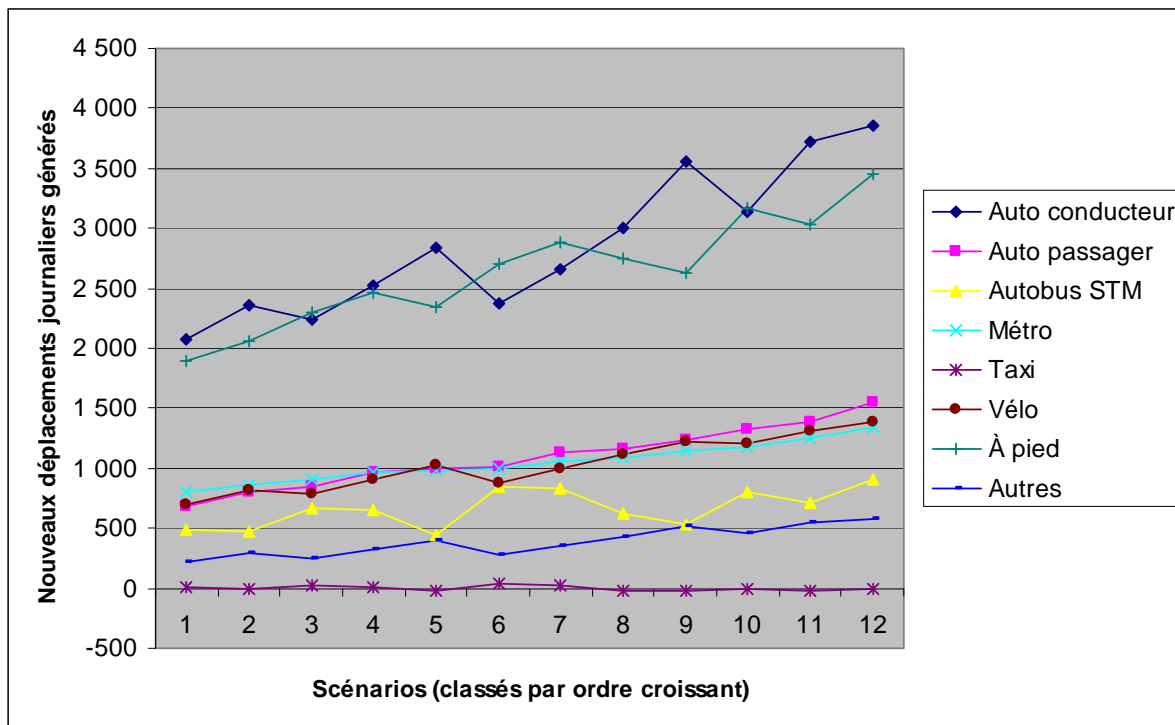
de l'ordre de 48,7% à 92,3 % par rapport à l'ensemble des déplacements journaliers effectués actuellement par les résidents et les travailleurs du quartier Saint-Viateur.

**Nombre de déplacements journaliers additionnels susceptibles d'être effectués par les nouveaux résidents et travailleurs du quartier Saint-Viateur selon le type de scénario**

Scénarios	Déplacements journaliers		
	Actuels (1)	Nouveaux	Var. en %
1	14 149	6 888	48,7
2	14 149	7 677	54,3
3	14 149	8 017	56,7
4	14 149	8 806	62,2
5	14 149	9 010	63,7
6	14 149	9 136	64,6
7	14 149	9 924	70,1
8	14 149	10 139	71,7
9	14 149	10 810	76,4
10	14 149	11 258	79,6
11	14 149	11 939	84,4
12	14 149	13 058	92,3

(1) Déplacements des résidents + travailleurs du quartier  
(incluant leur retour à domicile)

8. Selon tous les scénarios, entre 26 et 30 % des nouveaux déplacements générés par jour se font en voiture.
9. De même, entre 26 et 30 % des nouveaux déplacements générés par jour se font à pied.
10. De 15 à 20 % des nouveaux déplacements se font en transports en commun. Le métro s'accapare toujours de 10 à 11 % des nouveaux déplacements, l'autobus variant de 4 % à 9 %.
11. Environ 10 % des nouveaux déplacements se font à vélo, ce qui est nettement plus encore que ce que l'on observe déjà sur le Plateau-Mont-Royal.
12. Compte tenu de l'importance des modes de transport actifs (vélo et marche), l'aménagement du quartier devrait intégrer harmonieusement les différents modes pour assurer la sécurité et l'efficacité de ces déplacements sur des modes « alternatifs ».



**Nombre de nouveaux déplacements par mode de transport.**

13. Nos projections sont très sensibles aux taux d'occupation des surfaces rénovées et construites. Elles sont moins sensibles aux variations de composition des emplois et des ménages : cela dit, les différentes parts modales observées sont causées par ces variations de composition.
14. Très peu de ces déplacements (mis à part certains pour le magasinage) se font vers Rosemont. La majorité se dirige vers le Plateau-Mont-Royal, Ville-Marie et le reste de l'île. Toutefois, il est important de noter que près de 13 % des travailleurs de la nouvelle économie, actuellement employés dans le quartier St-Viateur, résident à Rosemont. Cette situation indique peut-être une tendance plus importante qui se développera si ce secteur d'activités croît dans le quartier.
15. En effet, un projet d'une telle ampleur pourrait entraîner des dynamiques qui changeront le comportement des gens, notamment leur fréquentation des quartiers avoisinants tels Rosemont, ainsi que l'attractivité résidentielle de Rosemont pour les travailleurs du quartier St-Viateur. De telles dynamiques éventuelles ne sont pas intégrées à nos projections.

16. Notre étude suppose des liens adéquats avec le système de transport en commun. La part modale sera grandement affectée par la qualité des accès aux divers réseaux, ainsi que par des éléments de conception du projet du quartier St-Viateur, tels que le nombre de stationnements, l'intégration des modes actifs au design urbain, la convivialité et la sécurité des liens piétons vers les accès aux réseaux (notamment au métro).
17. Il est à noter que pour être convivial et sécuritaire un lien piétonnier doit, en général, être animé, lumineux, visible en tout point à partir de bâtiments occupés, protégé des intempéries (notamment, à Montréal, bien déneigé et déglacé, et à l'abri des grands vents) et à niveau (sans souterrains ou passerelles) : ces éléments posent un défi pour rendre convivial et sécuritaire un lien vers la bouche actuelle du métro Rosemont.
18. Notre étude, basée sur les enquêtes origine/destination, décrit le comportement qui serait attendu en automne. Pendant les mois d'hiver, il est probable que des comportements différents seraient observés — notamment un report de certains déplacements à pied ou à vélo vers le transport en commun (ou la voiture).

## **1. CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE**

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal explore actuellement la possibilité de requalifier le secteur St-Viateur Est. Ce secteur, situé dans le quartier Mile End, est délimité par le boulevard Saint-Laurent à l'ouest, la rue Maguire au sud, l'avenue Henri-Julien puis la rue Saint-Denis à l'est, et la voie ferrée du Canadien Pacifique au nord.

Dans ce contexte, l'arrondissement commande certaines études exploratoires afin de juger de la pertinence, et éventuellement de la nature, de cette requalification.

En particulier, un rapport a déjà été effectué par les consultants Raymond Chabot Grant Thornton. Ce rapport propose notamment un scénario et un échéancier de re-développement physique des bâtiments et terrains du secteur qui tiennent compte des réalités du marché immobilier et de l'économie de Montréal.

### **1.1 Mandat proposé**

Le 6 septembre dernier, suite aux discussions avec les représentants de l'arrondissement, le mandat suivant a été convenu :

1. Définir des projections de fréquentation du secteur en fonction du scénario de requalification établi par Raymond Chabot Grant Thornton;
2. Identifier, recommander ou confirmer les modes de déplacement privilégiés;
3. Émettre des avis sur les infrastructures nécessaires afin de réaliser les objectifs identifiés, ainsi que sur les avantages et inconvénients de différentes options de lien éventuel vers l'arrondissement Rosemont–Petite-Patrie (soit par passage à niveau, par lien aérien ou par lien souterrain). Ces avis reposeront sur les analyses effectuées aux points 1 et 2 ainsi que sur notre expertise en études urbaines.

### **1.2 L'étude**

Cette étude s'articule en quatre parties.

La première (point 2) décrit la méthodologie employée. La seconde (point 3) résume la situation actuelle au sein du quartier, en termes d'activités économiques, de résidents, et de déplacements. La troisième (point 4) décrit les changements immobiliers projetés et traduit ceux-ci en changements de population de résidents et de travailleurs. Finalement, la quatrième partie traduit l'ensemble des informations présentées aux points 2, 3 et 4 en

scénarios résidentiels et économiques, chacun entraînant des changements concernant le nombre et les modes des déplacements vers le, et à partir du, quartier.

Il est important de bien comprendre la démarche générale que nous suivons.

Dans un premier temps, nous identifions la situation actuelle : tous les changements décrits (en termes de population, d'emplois) sont reliés à cette situation. Il est donc important qu'elle soit bien décrite.

Dans un deuxième temps, afin de traduire ces changements en déplacements, il nous faut établir des hypothèses plausibles sur la manière dont se déplaceront les nouveaux résidents et les nouveaux travailleurs qui s'installeront dans le quartier. Pour y arriver, nous identifions des populations similaires (en termes socio-économiques et de localisation au sein de Montréal), nous établissons leurs comportements de déplacement et nous posons l'hypothèse que les nouveaux arrivants dans le quartier suivront ce comportement. Il va de soi que cette hypothèse est une approximation, pour trois raisons :

- les populations attirées par le nouveau développement ne seront pas identiques à celles de référence. Leurs comportements de déplacement ne seront donc pas identiques à ceux que nous estimons. Cependant, et compte tenu de la stabilité relative de ces comportements au niveau de populations, nous ne pensons pas que les écarts seront très significatifs;
- notre raisonnement s'effectue « toutes choses étant égales par ailleurs ». Or, si une dynamique d'entraînement s'instaure aux alentours de ce quartier (notamment s'il y a des évolutions sur les terrains vacants et dans les bâtiments industriels le long du chemin de fer, côté Rosemont), alors nous sous-estimons peut-être les interactions entre les quartiers et les déplacements.
- notre raisonnement s'effectue en supposant le projet achevé, un remplissage de 90 % des espaces commerciaux et industriels, et un remplissage complet du résidentiel. Nous présumons donc que les objectifs du projet sont atteints — nos différents scénarios portent sur la nature de la population qui occupe les résidences et sur la nature des emplois qu'attirent les bâtiments rénovés.

- En gardant ces réserves à l'esprit, nous appliquons les comportements de déplacement estimés aux populations (résidents et travailleurs) projetées, ce qui nous permet d'établir des scénarios d'utilisation des différents modes de transport. Ces scénarios constituent la conclusion de notre rapport.





## 2. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

Afin d'établir des projections de fréquentation du secteur en fonction du scénario de requalification établi par Raymond Chabot Grant Thornton, nous portons une attention particulière d'une part sur les nouveaux résidents et, d'autre part, sur les travailleurs additionnels susceptibles d'être générés par le projet, ces deux catégories de personnes constituant les deux principales composantes que l'on analysera explicitement dans cette étude.

Dans un premier temps, nous dressons un portrait de la situation actuelle au sein du quartier St-Viateur en analysant (1) les principales caractéristiques socio-économiques des résidents actuels ainsi que leurs comportements de mobilité et (2) l'évolution de l'emploi au sein du quartier et dans les bâtiments concernés par le projet de requalification ainsi que les comportements de mobilité des travailleurs qui y sont associés. Cette double analyse nous permet par ailleurs de définir des référentiels (groupes types de résidents et de travailleurs) à partir desquels nous pourrions estimer les comportements de mobilité des nouveaux résidents et travailleurs additionnels selon différents types de scénario.

Dans un second temps, nous estimons le nombre de personnes supplémentaires susceptibles de fréquenter le quartier, selon différents types de scénarios. C'est-à-dire d'une part le nombre de nouveaux résidents (adultes et enfants) susceptibles de venir s'installer dans le quartier selon des scénarios comprenant une plus ou moins grande proportion de familles (ou de personnes vivant seules) et, d'autre part, le nombre de travailleurs additionnels qui pourraient être embauchés dans des entreprises s'installant dans les bâtiments industriels réaménagés, selon des scénarios comprenant une plus ou moins grande proportion d'entreprises de la nouvelle économie, telles Ubisoft, déjà implantée dans le secteur.

Enfin, dans un dernier temps, nous estimons le nombre de déplacements supplémentaires qui seront effectués par ces deux types de personnes (résidents et travailleurs) en portant une attention particulière aux modes de transport qu'ils seront susceptibles d'utiliser ainsi qu'à la répartition géographique de l'origine et de la destination de leurs déplacements, et cela, afin d'être capable d'appréhender l'interaction spatiale nouvelle générée par le projet, particulièrement entre le quartier St-Viateur et les arrondissements du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont-Petite-Patrie.

Pour ce faire, nous avons intégré et recoupé à l'intérieur d'un système d'information géographique plusieurs données provenant de sources diverses, parmi lesquelles :

- les données du recensement de Statistique Canada de 2001 à l'échelle des aires de diffusion

- les données du recensement de l'emploi au sein du quartier St-Viateur pour 2000 et 2006, fournies par les services de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal
- les données de l'enquête origine-destination (OD) de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) de Montréal pour 2003

Quelques éléments méritent d'être soulignés concernant cette dernière source de données.

D'une part, l'enquête OD vise à dresser un portrait fidèle des déplacements effectués un jour de semaine par les habitants de la région métropolitaine de Montréal. Ne sont donc pas inclus les déplacements de fin de semaine, nettement plus propices aux activités de magasinage, loisirs et visites d'amis ou de parenté.

D'autre part, bien qu'elle comporte un certain nombre d'informations très intéressantes sur les caractéristiques sociodémographiques des personnes interrogées, l'enquête OD ne comprend aucune information sur leur statut socio-économique alors que des variables comme la catégorie socioprofessionnelle, le secteur d'activité économique d'emploi ou encore le niveau d'éducation et de revenu des personnes sont déterminantes pour analyser et mieux comprendre leurs comportements de mobilité. C'est la raison pour laquelle nous avons dû procéder par recoupement avec les données du recensement de Statistique Canada.

Enfin, l'enquête est réalisée par téléphone sur un échantillon de la population d'approximativement 4,5 % qui s'étale généralement de la fin de l'été à la fin de l'automne. Il convient donc de bien garder à l'esprit que les comportements de mobilité, particulièrement les modes de transport utilisés, peuvent être bien différents pendant la période de l'hiver.

### **3. PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE**

#### **3.1 Profil des résidents du quartier St-Viateur et de leurs comportements de mobilité**

##### **3.1.1 ANALYSE DES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES RÉSIDENTS ACTUELS DU QUARTIER ST-VIATEUR**

Afin de dresser un premier portrait des caractéristiques socio-économiques des résidents actuels du quartier St-Viateur, nous avons procédé à une analyse à partir des données du recensement de 2001 de Statistique Canada à la plus fine échelle spatiale disponible (aires de diffusion) dont deux d'entre elles (24 661 375 et 24 661 376) s'inscrivent parfaitement dans la zone à l'étude et une troisième (24 661 443) couvre la partie restante du territoire à l'étude mais englobe également le secteur adjacent allant jusqu'à la rue St-Denis. (Voir carte de l'annexe I).

À première vue (Tableau 1), la répartition par classe d'âge et selon la taille des ménages ne traduit pas de différence majeure entre les trois aires de diffusion, si ce n'est que les deux premières ont tendance à comprendre une proportion légèrement plus importante d'enfants. Cependant, on retrouve au sein de ces trois zones une même proportion très forte (autour de 50 %) de personnes vivant seules (ménages solos), proportion par ailleurs similaire à celle observée au sein de l'arrondissement dans son ensemble.

En revanche, les différences sont nettement plus marquées dès lors que l'on observe le taux d'activité ou de chômage, la scolarité ou encore les revenus au sein de ces trois aires de diffusion (Tableau 1). Avec plus de 60 % de diplômés universitaires (contre 46 % et 26 % dans les deux autres zones), un taux d'emploi de 85,3 % (contre 71,6 et 51,3 %) et un taux de chômage de seulement 2,2 % (contre 10 et 13,4 %) l'aire de diffusion située la plus à l'est et circonscrite entre les rues Henri-Julien, Boucher, du Carmel et St-Denis se démarque très nettement des deux autres. Il n'est dès lors pas étonnant de constater que les revenus moyens des personnes et des ménages composant cette zone (37 081 \$ et 54 943 \$) soient nettement supérieurs à ceux observés dans les deux autres zones (14 874 \$-15 460 \$ et 20 087 \$-25 323 \$). Ainsi donc, l'analyse des principales données socio-économiques (Tableau 1) révèle un clivage manifeste entre les deux premières zones comprenant une population plus défavorisée et la troisième, située plus à l'est, comprenant une population nettement plus favorisée (plus, même, que la moyenne des résidents de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal).

**Tableau 1**  
**Comparaison des principales données socio-économiques associées aux résidents**  
**des trois aires de diffusion composant le quartier St-Viateur et de l'arrondissement**  
**du Plateau-Mont-Royal en 2001**

**Classe d'âge**

Classes d'âge	24661375		24661376		24661443		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
moins de 15 ans	60	9,8	75	12,9	50	8,5	10 075	9,9
de 15 à 45 ans	370	60,7	385	66,4	345	59,0	60 825	60,0
de 45 à 65 ans	130	21,3	95	16,4	165	28,2	20 740	20,5
plus de 65 ans	50	8,2	25	4,3	25	4,3	9 680	9,6
<b>Total</b>	<b>610</b>	<b>100</b>	<b>580</b>	<b>100</b>	<b>585</b>	<b>100</b>	<b>101 320</b>	<b>100</b>

**Taille des ménages**

Taille des ménages	24661375		24661376		24661443		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
une personne	165	50,0	170	50,0	155	49,2	29 860	52,6
deux personnes	100	30,3	120	35,3	115	36,5	17 475	30,8
3 personnes	40	12,1	35	10,3	30	9,5	5 635	9,9
4-5 personnes	25	7,6	15	4,4	15	4,8	3 485	6,1
6 personnes et +	0	0,0	0	0,0	0	0,0	340	0,6
<b>Total</b>	<b>330</b>	<b>100</b>	<b>340</b>	<b>100</b>	<b>315</b>	<b>100</b>	<b>56 795</b>	<b>100</b>

**Taux d'activité, d'emploi et de chômage**

Activité	24661375		24661376		24661443		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
pop. 15 ans et +	575		510		510		91 245	
pop. active	335	58,3	400	78,4	450	88,2	66 974	73,4
pop. active occupée	295	51,3	365	71,6	435	85,3	60 946	66,8
chômeurs	45	13,4	40	10,0	10	2,2	6 028	9
inactifs	230		105		65		24 271	

**Plus haut degré de scolarité atteint**

Scolarité	24661375		24661376		24661443		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
inférieure à la 9 <sup>e</sup> année	65	12,0	35	7,0	60	11,9	7 990	9,2
de la 9 <sup>e</sup> à la 13 <sup>e</sup> année	105	19,4	75	15,0	30	5,9	12 250	14,2
école de métiers	35	6,5	30	6,0	55	10,9	4 890	5,7
études collégiales	185	34,3	130	26,0	60	11,9	19 135	22,1
études universitaires	160	29,6	230	46,0	305	60,4	42 225	48,8
<b>Pop. de 20 ans et +</b>	<b>540</b>		<b>500</b>		<b>505</b>		<b>86 490</b>	

**Revenus des personnes, ménages et familles**

Revenus	24661375		24661376		24661443		Plateau-Mont-Royal	
	Moyen	Médian	Moyen	Médian	Moyen	Médian	Moyen	Médian
Personnes	15 496	14 874	21 175	15 460	42 560	37 081	27 464	-
Ménages	24 893	20 087	31 027	25 323	64 153	54 943	41 176	-
Familles	32 100	27 397	38 946	26 220	75 950	71 944	57 788	-

**3.1.2 COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES RÉSIDENTS ACTUELS DU QUARTIER ST-VIATEUR**

**a) Propension à se déplacer et répartition des déplacements selon le motif**

L'enquête OD 2003 permet d'identifier 1 537 résidents au sein de la zone d'étude, lesquels effectuent 4 285 déplacements dans une journée type de semaine ouvrable, soit un ratio de 2,79 déplacements par résident (Tableau 2).

Par rapport aux résidents de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, les résidents du quartier St-Viateur ont notamment tendance à se déplacer proportionnellement plus pour le travail (24,2 % vs 18,9 %) et les loisirs (8,3 % vs 7,8 %), tandis que les résidents de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se déplacent dans une plus forte proportion pour le magasinage (8,5 % vs 7,5 %), l'école (8 % vs 5,2 %) ou encore pour d'autres motifs (13 % vs 9,8 %).

**Tableau 2**  
**Répartition des déplacements des résidents du quartier St-Viateur selon le motif en 2003**

Motifs	Résidents St-Viateur			Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	PASD (1)	nbre	%
Travail	1 035	24,2	0,67	44 953	18,9
École	224	5,2	0,15	18 945	8,0
Magasinage	321	7,5	0,21	20 312	8,5
Loisirs	354	8,3	0,23	18 498	7,8
Retour au domicile	1 930	45,0	1,26	104 255	43,8
Autres	421	9,8	0,27	31 022	13,0
<b>Total Déplacement</b>	<b>4 285</b>		<b>2,79</b>	<b>237 985</b>	
<b>Total Résidents</b>	<b>1 537</b>				

(1) Propension à se déplacer = nombre de déplacements / nombre de personnes

#### b) Localisation des destinations des déplacements

Sur les 4 285 déplacements effectués en 2003 par les résidents de St-Viateur, 2 770 (64,6 %) ont pour destination l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, si l'on tient compte également des retours à domicile qui représentent 45 % de l'ensemble de leurs déplacements, c'est surtout pour le magasinage, les loisirs et autres motifs que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal exerce une importante attraction sur les résidents du quartier St-Viateur, polarisant respectivement 68,2, 47,5 et 42,8 % de leurs déplacements pour ces motifs (tableau 3).

674 déplacements (15,7 %) des résidents du quartier St-Viateur ont pour destination l'arrondissement Ville-Marie, qui constitue un pôle d'attraction important pour le travail (31,7 %) les loisirs (42,4 %), et l'école (37,5 %).

Seulement 78 déplacements (1,8 %) des résidents du quartier St-Viateur ont pour destination l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, preuve que l'interaction entre ces deux composantes territoriales est actuellement très limitée du fait de la barrière physique que constitue le passage de la ligne ferroviaire du CN. C'est en effet dans une faible proportion et essentiellement pour le magasinage (14,3 %) que les résidents du quartier St-Viateur se rendent dans cet arrondissement.

Enfin, 764 déplacements (17,8 %) des résidents du quartier St-Viateur ont pour destination les autres composantes territoriales de la région métropolitaine, particulièrement pour le travail (44,3 %), l'école (37,5 %) et les autres motifs (44 %)

**Tableau 3**  
**Localisation de la destination des déplacements des résidents du quartier St-Viateur selon leurs principaux motifs en 2003**

	Tous dépl.(1)		Travail		Magasinage		Loisirs		Ecole		Autres (2)	
	nbre.	%	nbre.	%	nbre.	%	nbre.	%	nbre.	%	nbre.	%
<b>Plateau-Mont-Royal</b>	2 770	64,6	216	20,9	219	68,2	168	47,5	56	25,0	181	42,8
<b>Rosemont-Petite-Patrie</b>	78	1,8	32	3,1	46	14,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<b>Ville-Marie</b>	674	15,7	328	31,7	56	17,4	150	42,4	84	37,5	56	13,2
<b>Autres</b>	764	17,8	458	44,3	0	0,0	36	10,2	84	37,5	186	44,0
<b>Total</b>	4 286		1 034		321		354		224		423	

(1) Somme de tous les déplacements, incluant les retours à domicile

(2) Tous les autres déplacements, sauf les retours à domicile

### c) Modes de transport utilisés

Pour l'ensemble de leurs déplacements, les résidents actuels du quartier St-Viateur recourent nettement moins à l'automobile comme conducteur que les résidents du Plateau-Mont-Royal (20,6 % vs 26,3 % — Tableau 4). En revanche, ils ont une propension plus grande à se déplacer en automobile comme passager (11,5 % vs 8 %). Corrélativement, ils recourent nettement plus fortement au transport en commun (35,7 % vs 26 %). S'ils ont tendance à légèrement plus utiliser les autobus de la STM (15,4 % vs 13,7 %), c'est surtout dans l'utilisation du métro qu'ils se démarquent nettement des autres résidents du Plateau-Mont-Royal (20,3 % vs 12,3 %). Ils se démarquent également par leur plus forte utilisation du vélo (7,5 vs 6,2 %) mais semblent, en revanche, nettement moins se déplacer à pied (21 vs 30,5 %). Finalement, il convient de souligner que, globalement, les résidents actuels du quartier St-Viateur ont des comportements de mobilité plus « durables » que les autres résidents du Plateau-Mont-Royal, qui pourtant se démarquent déjà nettement des autres habitants de la région métropolitaine de Montréal (Barbonne, 2007)

**Tableau 4**  
**Modes de transport utilisés par les résidents du quartier St-Viateur en 2003**

Modes de transport	Résidents St-Viateur		Plateau-Mont-Royal		RMR de Montreal	
	nombre	part (%)	nombre	part (%)	nombre	part (%)
<b>Auto conducteur</b>	884	20,6	62 610	26,3	4 221 653	53,7
<b>Auto passager</b>	492	11,5	18 992	8,0	1 110 718	14,1
<b>Autobus STM</b>	662	15,4	32 705	13,7	550 899	7,0
<b>Métro</b>	872	20,3	29 194	12,3	408 084	5,2
<b>Taxi</b>	54	1,3	3 910	1,6	37 958	0,5
<b>Vélo</b>	323	7,5	14 871	6,2	92 247	1,2
<b>À pied</b>	905	21,1	72 685	30,5	849 275	10,8
<b>Autres</b>	95	2,2	3 018	1,3	589 939	7,5
<b>Total</b>	4 287		237 985		7 860 773	

Les comportements de mobilité des résidents du quartier St-Viateur sont estimés à partir d'échantillons très petits et sont donc présentés à titre indicatif seulement. Cela dit, ils paraissent globalement plus durables (plus axés vers le transport en commun et les modes actifs) que ceux observés à l'échelle de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dans son ensemble, notamment du fait du profil (plus défavorisé) de ses résidents. En effet, malgré l'idée selon laquelle les modes de transport alternatifs seraient plutôt associés à des classes sociales urbaines, sensibles à l'écologie et plus favorisées (Florida, 2004), ce sont, en général, les personnes moins bien nanties, et n'ayant pas les moyens de se déplacer en voiture, qui tendent à se servir de ces modes de transport.

On peut s'attendre à des comportements de mobilité différents de la part des nouveaux résidents, étant donné que le scénario établi par l'étude de Raymond Chabot Grant Thornton préconise dans une proportion nettement plus importante la copropriété (84,6 %) que le locatif (16,4 %), de telle sorte que ces nouveaux résidents auront beaucoup plus tendance à se rapprocher de la moyenne observée à l'échelle de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Dès lors, afin de bâtir nos scénarios de comportements de mobilité des nouveaux résidents, nous nous sommes appuyés sur deux groupes (référentiels) de résidents (plus et moins favorisés) composant la population de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, ce qui par ailleurs présentait l'avantage d'apporter une plus grande fiabilité statistique.

### 3.1.3 GROUPES RÉFÉRENTIELS DE RÉSIDENTS

Afin de déterminer deux groupes types de résidents, nous avons créé un indice synthétique au moyen d'une analyse en composantes principales et à partir de deux des principaux facteurs déterminant les comportements de mobilité des personnes : le revenu des ménages et le niveau de scolarité. Ces deux indicateurs ont par ailleurs été cartographiés à l'échelle des aires de diffusion du recensement de Statistique Canada pour 2001. Cet indice nous a ensuite permis de distinguer les comportements de mobilité d'une population de type plus favorisé de ceux d'une autre de type moins favorisé, et cela, à la fois pour les adultes et les personnes de moins de 18 ans.

#### **a) Adultes**

*Propension à se déplacer selon le motif :*

Globalement, il existe peu de différence dans la propension à se déplacer des adultes résidant au sein de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal selon qu'ils appartiennent au groupe des plus favorisés (2,98) ou au groupe moins favorisé (2,96). Chaque adulte effectue donc en moyenne pratiquement trois déplacements dans une journée type de semaine ouvrable.

Toutefois, on note des différences dans la répartition de ces déplacements selon le motif. Les adultes plus favorisés ont en effet tendance à se déplacer proportionnellement plus pour le travail (21,6 % vs 18,5 %) et pour autres motifs (14,3 % vs 12,8 %) tandis que les adultes moins favorisés ont une propension plus grande à effectuer des déplacements pour le magasinage (10,1 % vs 8,2 %) et les loisirs (8,7 % vs 7,5 %). Pour les deux groupes référentiels d'adultes, la proportion des déplacements pour motif scolaire est en revanche quasiment la même, se situant autour de 5,5 %.

**Tableau 5**  
**Répartition des déplacements et propension à se déplacer des résidents**  
**des deux groupes référentiels d'adultes du Plateau-Mont-Royal selon leur motif en 2003**

Motifs	Groupe Défavorisés			Groupe Favorisés			Plateau-Mont-Royal		
	nbre	%	PASD (1)	nbre	%	PASD (1)	nbre	%	PASD (1)
Travail	19 945	18,5	0,55	24 867	21,6	0,64	44 812	20,1	0,60
École	6 019	5,6	0,17	6 212	5,4	0,16	12 231	5,5	0,16
Magasinage	10 881	10,1	0,30	9 472	8,2	0,25	20 353	9,1	0,27
Loisirs	9 404	8,7	0,26	8 620	7,5	0,22	18 024	8,1	0,24
Retour au domicile	47 621	44,2	1,31	49 512	43,0	1,28	97 133	43,6	1,30
Autres	13 793	12,8	0,38	16 403	14,3	0,43	30 196	13,6	0,40
<b>Total Déplacements</b>	<b>107 663</b>		<b>2,96</b>	<b>115 086</b>		<b>2,98</b>	<b>222 749</b>		<b>2,97</b>
<b>Total Adultes</b>	<b>36 425</b>			<b>38 579</b>			<b>75 004</b>		

(1) Propension à se déplacer = nombre de déplacements / nombre de personnes

*Localisation de la destination des déplacements (interaction avec les autres composantes territoriales) :*

Globalement, les adultes plus favorisés effectuent une proportion moins importante de l'ensemble de leurs déplacements au sein de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (61,4 % vs 64 %). Proportionnellement, cette différence est plus marquée s'agissant des déplacements pour les loisirs (43,5 % vs 50,6 %) et le travail (17,3 % vs 18,2 %) que pour le magasinage (63,1 % vs 64,4 %). Mais pour ces trois motifs — et à l'exception des autres motifs (31,3 % vs 29,8 %) — les adultes plus favorisés ont nettement tendance à effectuer une plus grande partie de leurs déplacements en dehors de leur arrondissement de résidence que les adultes moins favorisés.

L'arrondissement Ville-Marie exerce une attraction importante sur les résidents adultes du Plateau-Mont-Royal, constituant le lieu de destination de 17,3 % des personnes moins favorisées et de 18 % des personnes plus favorisées. Cependant, cette attraction s'exerce plus fortement pour le travail (autour de 38 % des déplacements), les loisirs des personnes plus favorisées (35,4 %) et les autres déplacements des personnes moins favorisées (36,1 %) que pour le magasinage (15 % des déplacements des personnes moins favorisées et 16,9 % des personnes plus favorisées). Nettement plus faible est la capacité d'attraction de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie qui constitue la destination de seulement 3,2 % des



adultes moins favorisés et de 2,5 % des plus favorisés. Seulement pour le motif magasinage, l'arrondissement parvient à capter 8,8 % des déplacements des résidents moins favorisés et de 6,1 % des plus favorisés. Enfin, respectivement 15,5 % des déplacements des résidents adultes moins favorisés et 18 % des plus favorisés ont pour destination les autres composantes territoriales de la région métropolitaine et surtout pour le motif travail (autour de 40 % des déplacements).

**Tableau 6**  
**Localisation de la destination des déplacements des deux groupes référentiels d'adultes au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003**

	Tous dépl.(1)		Travail		Magasinage		Loisirs		Autres (2)	
	Défav.	Fav.	Défav.	Fav.	Défav.	Fav.	Défav.	Fav.	Défav.	Fav.
Plateau-Mont-Royal (%)	64,0	61,4	18,2	17,3	64,4	63,1	50,6	43,5	29,8	31,3
Rosemont-PP (%)	3,2	2,5	3,9	4,2	8,8	6,1	6,4	3,8	5,4	4,1
Ville-Marie (%)	17,3	18,0	38,9	37,7	15,0	16,9	22,4	35,4	36,1	29,4
Autres (%)	15,5	18,1	39,0	40,8	11,9	13,8	20,6	17,2	28,7	35,1
<b>Total (nbre)</b>	<b>107 663</b>	<b>115 086</b>	<b>19 945</b>	<b>24 867</b>	<b>10 881</b>	<b>9 472</b>	<b>9 404</b>	<b>8 620</b>	<b>19 812</b>	<b>22 615</b>

(1) Somme de tous les déplacements, incluant les retours à domicile

(2) Tous les autres déplacements, sauf les retours à domicile

#### *Modes de transport utilisés :*

C'est concernant les modes de transport utilisés pour se déplacer que les différences sont les plus marquées entre les deux groupes référentiels de résidents adultes. Ainsi, les adultes plus favorisés recourent largement plus à l'automobile comme conducteur (31,7 % vs 25,3 %) tandis que l'utilisation de l'automobile comme passager est similaire entre les deux groupes (7,1 %). Il est par ailleurs intéressant de souligner que cette différence dans l'utilisation de l'automobile comme conducteur présente la même amplitude quel que soit le motif des déplacements (voir tableaux de l'annexe IV) présentant la ventilation des modes de transport utilisés par les deux groupes référentiels d'adultes au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003 selon le motif des déplacements. Corrélativement, les personnes favorisées ont tendance à légèrement moins recourir au transport en commun (26 % vs 27,6 %). En réalité, ils utilisent le métro dans une plus forte proportion (13,6 % vs 12,8 %) que leurs homologues moins favorisés, qui, de leur côté, optent nettement plus fortement pour l'autobus (14,8 % vs 12,4 %). Finalement, les personnes moins favorisées recourent plus fortement aux modes de transport actifs (37 % vs 33,2 %), essentiellement du fait qu'ils se déplacent nettement plus à pied (30,6 % vs 26,2 %) que les adultes plus favorisés. En revanche, ces derniers ont une légère tendance à plus recourir au vélo (7 % vs 6,4 %).

**Tableau 7**  
**Modes de transport utilisés par les deux groupes référentiels d'adultes**  
**au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003**

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	27 204	25,3	37 169	31,7	64 373	28,6
Auto passager	7 639	7,1	8 323	7,1	15 962	7,1
Autobus STM	15 984	14,8	14 564	12,4	30 548	13,6
Métro	13 791	12,8	15 975	13,6	29 766	13,2
Taxi	2 172	2,0	1 740	1,5	3 912	1,7
Vélo	6 911	6,4	8 175	7,0	15 086	6,7
À pied	32 954	30,6	30 779	26,2	63 733	28,3
Autres	1 009	0,9	612	0,5	1 621	0,7
<b>Total</b>	<b>107 664</b>	<b>100</b>	<b>117 337</b>	<b>100</b>	<b>225 001</b>	<b>100</b>

**b) Personnes de moins de 18 ans**

*Propension à se déplacer :*

Les moins de 18 ans ont une propension nettement plus faible que les adultes à se déplacer. Ainsi, effectuent-ils 2,34 déplacements en moyenne par personne pour une journée type de semaine ouvrable (contre 2,96 pour les adultes). De plus, dans leur cas, les différences observées sont plus importantes selon qu'ils appartiennent au groupe des plus favorisés ou des moins favorisés. Les premiers ont une plus forte tendance à se déplacer (2,38 vs 2,32) et à effectuer des déplacements plus variés, notamment pour le magasinage et les loisirs, même s'ils restent relativement marginaux. En effet, quel que soit le groupe concerné, les moins de 18 ans se déplacent essentiellement pour des motifs scolaires et pour retourner à leur domicile, ces deux motifs représentant plus de 90 % de leurs déplacements.

**Tableau 8**  
**Répartition des déplacements et propension à se déplacer des résidents des deux groupes**  
**référentiels de personnes de moins de 18 ans du Plateau-Mont-Royal selon leur motif en 2003**

Motifs	Groupe Défavorisés			Groupe Favorisés			Plateau-Mont-Royal		
	nbre	%	PASD (1)	nbre	%	PASD (1)	nbre	%	PASD (1)
Travail	40	0,5	0,01	134	1,9	0,04	174	1,1	0,03
École	3 788	43,6	1,01	2 930	41,4	0,98	6 718	42,6	1,00
Magasinage	28	0,3	0,01	73	1,0	0,02	101	0,6	0,02
Loisirs	239	2,8	0,06	351	5,0	0,12	590	3,7	0,09
Retour au domicile	4 092	47,1	1,09	3 323	47,0	1,12	7 415	47,0	1,10
Autres	500	5,8	0,13	264	3,7	0,09	764	4,8	0,11
<b>Total Déplacements</b>	<b>8 687</b>		<b>2,32</b>	<b>7 075</b>		<b>2,38</b>	<b>15 762</b>		<b>2,34</b>
<b>Total moins de 18 ans</b>	<b>3 751</b>			<b>2 978</b>			<b>6 729</b>		

(1) Propension à se déplacer = nombre de déplacements / nombre de personnes

*Localisation de la destination des déplacements (interaction avec les autres composantes territoriales) :*

Compte tenu du fait que les moins de 18 ans se déplacent essentiellement pour aller étudier et rentrer chez eux, il n'est guère étonnant de constater qu'ils effectuent une très forte proportion (autour de 80 %) de leurs déplacements au sein du Plateau-Mont-Royal, du moins ayant pour destination finale cet arrondissement. Seulement de 2 à 3 % de leurs déplacements ont pour destination l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie et de 3,5 à 4,3 % Ville-Marie. De 12,7 à 14 % seulement de leurs déplacements concernent les autres composantes de la région métropolitaine.

On constate néanmoins certaines différences entre les deux groupes référentiels d'enfants et d'adolescents. Si, dans les deux cas, 80 % de leurs déplacements s'inscrivent au sein du Plateau-Mont-Royal, les enfants plus favorisés ont tendance à effectuer une plus forte proportion de leurs déplacements à destination de Ville-Marie et de Rosemont (4,3 et 3,1 %) que leurs homologues moins favorisés (3,5 et 2,2 %) qui eux se déplacent proportionnellement plus vers les autres composantes de la région métropolitaine (14,1 % vs 12,7 %).

**Tableau 9**  
**Localisation de la destination des déplacements des deux groupes référentiels de personnes de moins de 18 ans au sein du Plateau-Mont-Royal selon leur motif en 2003**

	Tous dépl.(1)		École		Autres (2)	
	Défav.	Fav.	Défav.	Fav.	Défav.	Fav.
<b>Plateau-Mont-Royal (%)</b>	80,2	79,9	63,1	67,4	60,3	43,3
<b>Rosemont-PP (%)</b>	2,2	3,1	5,0	3,3	0,0	15,0
<b>Ville-Marie (%)</b>	3,5	4,3	3,1	5,8	23,1	16,4
<b>Autres (%)</b>	14,1	12,7	28,7	23,4	16,6	25,3
<b>Total (nbre)</b>	8 686	7 074	3 788	2 930	806	822

(1) Somme de tous les déplacements, incluant les retours à domicile

(2) Tous les autres déplacements, sauf les retours à domicile

*Modes de transport utilisés :*

Fort logiquement, les enfants et adolescents plus favorisés ont une tendance nettement plus marquée à se déplacer en automobile comme passager (20,5 % vs 15,9 %), leurs parents qui les conduisent recourant eux-mêmes plus fortement à l'automobile que leurs homologues moins favorisés. Si la proportion des déplacements effectués en autobus de la STM est globalement la même entre les deux groupes (18,2 % vs 18,6 %), les moins favorisés ont toutefois tendance à nettement plus se déplacer en métro (8,6 % vs 4,3 %). Concernant les modes actifs, on observe peu de différence s'agissant de la marche qui pour les deux groupes et dans une proportion similaire (43,6 et 43,7 %) constitue le mode largement dominant. En revanche, on observe une nette différence entre les enfants et adolescents plus favorisés qui recourent davantage au vélo (10,2 vs 5,8 %).

**Tableau 10**  
**Modes de transport utilisés par les deux groupes référentiels de personnes**  
**de moins de 18 ans au sein du Plateau-Mont-Royal en 2003**

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Auto passager	1 378	15,9	1 448	20,5	2 826	17,9
Autobus STM	1 578	18,2	1 319	18,6	2 897	18,4
Métro	746	8,6	301	4,3	1 047	6,6
Taxi	40	0,5	0	0,0	40	0,3
Vélo	500	5,8	724	10,2	1 224	7,8
À pied	3 793	43,7	3 087	43,6	6 880	43,6
Autres	652	7,5	196	2,8	848	5,4
<b>Total</b>	<b>8 687</b>	<b>100</b>	<b>7 075</b>	<b>100</b>	<b>15 762</b>	<b>100</b>

### 3.2 Profil des déplacements à destination du quartier St-Viateur

#### 3.2.1 ANALYSE GLOBALE DES DÉPLACEMENTS VERS LE QUARTIER ST-VIATEUR

D'après l'enquête OD 2003, on enregistre près de 7 000 déplacements par jour dans et autour des rues qui délimitent le quartier St-Viateur. Parmi ces déplacements, près de la moitié (43,2 %) le sont pour le travail, 27,6 % par des résidents du quartier revenant à la maison et une beaucoup plus faible proportion pour les *lifts* (7,8 %), l'école (6,3 %), les loisirs (5 %) et le magasinage (3,4 %). Le secteur est donc actuellement majoritairement fréquenté pour des motifs travail.

**Tableau 11**  
**Répartition des déplacements à destination du quartier St-Viateur selon leur motif en 2003**

Motifs	Vers St-Viateur		Vers le Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%
Travail	3 018	43,2	45 122	19,0
RDV d'affaires	100	1,4	4 220	1,8
Sur la route	82	1,2	1 282	0,5
École	437	6,3	14 191	6,0
Magasinage	238	3,4	22 230	9,3
Loisirs	352	5,0	25 206	10,6
Visite amis/parenté	83	1,2	8 260	3,5
Santé	0	0,0	5 404	2,3
Reconduire qqn	310	4,4	7 045	3,0
Chercher qqn	239	3,4	5 258	2,2
Retour au domicile	1 930	27,6	104 730	44,0
Autres	202	2,9	8 859	3,7
Indét./Refus/NSP	0	0,0		0,0
<b>Total</b>	<b>6 991</b>		<b>251 807</b>	

### 3.2.2 ANALYSE DE L'EMPLOI AU SEIN DU QUARTIER ST-VIATEUR

Si, considéré globalement, l'emploi au sein du quartier St-Viateur semble avoir peu varié entre 2000 et 2006, passant de 5 200 à 4 932 emplois, ces chiffres masquent néanmoins une profonde transformation de la composition industrielle du quartier (Tableau 12). En effet, tandis que le secteur manufacturier, essentiellement concentré dans la fabrication de vêtements et les industries du textile, a fortement décliné durant cette période, passant de 3 247 emplois en 2000 à 1 705 emplois en 2006, soit une baisse de 52,5 %, le secteur des industries de l'information et de la culture a connu une très forte croissance, notamment du fait du développement spectaculaire de l'entreprise Ubisoft implantée dans le quartier, faisant ainsi passer l'emploi dans ces industries de 462 emplois en 2000 à 1 632 emplois en 2006, soit une croissance de plus de 250 %. D'autre part, même si l'emploi associé à d'autres secteurs reste limité, certains, comme celui des arts et spectacles ou encore du commerce, ont connu également d'importants taux de croissance. Ainsi, la part de l'emploi manufacturier dans la structure industrielle du quartier est passée de 62,4 % en 2000 à 34,6 % en 2006 et celle des industries de l'information et de la culture de 8,9 % à 24,2 %. De plus, il convient de souligner que, de toute évidence, cette tendance se poursuivra au cours des années futures, le secteur de la fabrication de vêtements étant également en déclin à l'échelle métropolitaine et l'entreprise Ubisoft annonçant la création de plus de 1 500 nouveaux emplois. C'est donc dans ce contexte de profonde transformation de la structure industrielle du quartier que s'inscrit le projet de requalification, qui, suivant cette tendance, vise à réaménager un certain nombre d'entrepôts en locaux susceptibles d'attirer des entreprises de la nouvelle économie, particulièrement dans le domaine des industries de l'information et de la culture ou encore des arts et des spectacles. Mais voyons maintenant plus précisément quels sont les emplois qui seront plus particulièrement concernés par le projet de requalification industrielle du quartier St-Viateur.

Afin d'être en mesure d'estimer correctement le nombre de travailleurs supplémentaires susceptibles d'être générés par le projet de requalification, il nous faut, dans un premier temps, identifier le nombre d'entreprises et surtout d'emplois actuellement localisés dans les bâtiments concernés par le projet.

En effet, à la différence des estimations concernant les nouveaux résidents (il n'y a pas de résidents actuels à prendre en compte), celles relatives aux nouveaux travailleurs impliquent de tenir compte de l'emploi qui existe actuellement dans les bâtiments concernés par la requalification et qui, du fait de leur réhabilitation, devrait progressivement disparaître et être remplacé par d'autres types d'emploi, particulièrement dans le secteur de la nouvelle économie.

**Tableau 12**  
**Variation de l'emploi au sein du quartier St-Viateur, ventilée selon les principaux secteurs**  
**d'activités économiques : 2000-2006**

Description	2000		2006		Variation	
	Emplois	Part Emploi (%)	Emplois	Part Emploi (%)	Emplois	Part Emploi (%)
Non déterminé	n/d	n/d	2	0,0	2	n/d
Construction	45	0,9	6	0,1	-39	-0,7
Fabrication	3 247	62,4	1 705	34,6	-1 542	-27,9
<i>Usines de textiles</i>	244	4,7	78	1,6	-166	-3,1
<i>Usines de produits textiles</i>	268	5,2	163	3,3	-105	-1,8
<i>Fabrication de vêtements</i>	2 413	46,4	1 030	20,9	-1 383	-25,5
<i>Fabrication de produits en cuir</i>	2	0,0	1	0,0	-1	0,0
<i>Autres</i>	320	6,2	433	8,8	113	2,6
Commerce de gros	513	9,9	503	10,2	-10	0,3
<i>Grossistes</i>	352	6,8	354	7,2	2	0,4
<i>Autres</i>	161	3,1	149	3,0	-12	-0,1
Commerce de détail	103	2,0	141	2,9	38	0,9
Transport et entreposage	28	0,5	34	0,7	6	0,2
Industrie de l'information et industrie culturelle	462	8,9	1 632	33,1	1 170	24,2
Services immobiliers	13	0,3	25	0,5	12	0,3
Services prof., scientifiques et techniques	249	4,8	257	5,2	8	0,4
Gestion de sociétés et d'entreprises	100	1,9	90	1,8	-10	-0,1
Services administratifs, services de soutien,	82	1,6	90	1,8	8	0,2
Services d'enseignement	9	0,2	60	1,2	51	1,0
Soins de santé et assistance sociale	11	0,2	2	0,0	-9	-0,2
Arts, spectacles et loisirs	18	0,3	95	1,9	77	1,6
Hébergement et services de restauration	189	3,6	222	4,5	33	0,9
Autres services	65	1,3	53	1,1	-12	-0,2
Administrations publiques	111	2,1	15	0,3	-96	-1,8
<b>Total Emplois</b>	<b>5 200</b>		<b>4 932</b>		<b>-313</b>	

Aussi, nous avons fait, bâtiment par bâtiment, l'inventaire des entreprises et des emplois actuellement localisés dans les édifices concernés par le projet de requalification, à partir de données fournies par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Le tableau 13 présente de façon synthétique cette information.

D'emblée, il convient de souligner que l'ensemble des bâtiments concernés par le projet de requalification abritait, en 2006, 236 entreprises totalisant 2 376 emplois, soit 48,2 % de l'emploi total du quartier St-Viateur. C'est donc près de la moitié des emplois du quartier qui se trouve directement concernée par le projet de requalification.

Par ailleurs, l'analyse plus détaillée de ces 236 entreprises révèle que ces 2 376 emplois sont essentiellement des emplois traditionnels associés aux secteurs de la fabrication ou du commerce de gros, seule une cinquantaine d'entre eux pouvant être rattachés à des activités ou des entreprises de la nouvelle économie.

**Tableau 13**  
**Inventaire des entreprises et des emplois localisés en 2006 dans les bâtiments concernés par la requalification du quartier St-Viateur**

no	Adresse	Situation actuelle						Situation projetée					
		Entrepôts			Commerces			Résidentiel	Autre	Entrepôts	Commerces	Résidentiel	Autre
		Sup. pi2	Ent. (1)	Emp. (2)	Sup. pi2	Ent. (1)	Emp. (2)	Sup. pi2	Sup. pi2	Sup. pi2	Sup. pi2	Sup. pi2	Sup. pi2
1	245 Maguire	11 763	0	0						0	0	100 000	0
2	5400 Henri Julien	24 293	1	12						0	0	80 000	0
3	5840 Henri Julien	21 078	0	0						21 078	0	0	0
4	Terrain CN	0	0	0					192 237	0	0	0	192 237
5	5605 Gaspé	250 000	8	188						0	0	150 000	0
6	5555 Gaspé	70 000	7	57						0	0	45 000	0
7	Terrain Vacant	0	0	0					20 248	0	0	0	20 248
8	5455 Gaspé	522 000	45	286						0	50 000	265 000	0
9	5445 Gaspé	520 000	40	510						0	50 000	262 000	0
10	Stationnement Maguire	0	0	0					34 100	0	0	180 000	0
11	5333 Casgrain	425 000	65	493						425 000	0	0	0
12	5425 Casgrain	286 000	13	227						286 000	0	0	0
13	5435 Casgrain	13 650	1	1						13 650	0	0	0
14	160 St-Viateur	457 000	38	428						457 000	0	0	0
15	5555 Casgrain	94 500	17	84						94 500	0	0	0
16	5559 St-Laurent	0	0	0	9 340	0	0			0	9 340		
17	5569 St-Laurent	0	0	0	6 720	0	0			0	6 720		
18	5577 St-Laurent	0	0	0	4 939	0	0			0	4 939		
19	5615 St-Laurent	49 500	0	0						49 500	0	0	0
20	5665 St-Laurent	24 750	1	90						24 750			
21	5675 St-Laurent	38 544	0	0						38 544			
22	5704 St-Dominique	0	0	0				1 900				1 900	
23	5700 St-Dominique	51 000	0	0						51 000			
24	Terrains Vacant St-Dominique	0	0	0					58 020	0			58 020
<b>Total</b>		<b>2 859 078</b>	<b>236</b>	<b>2 376</b>	<b>20 999</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 900</b>	<b>304 605</b>	<b>1 461 022</b>	<b>120 999</b>	<b>1 083 900</b>	<b>270 505</b>
<b>Reaffecté</b>		<b>1 398 056</b>	<b>101</b>	<b>1 053</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34 100</b>	<b>0</b>	<b>100 000</b>	<b>1 082 000</b>	<b>0</b>
<b>Renové</b>		<b>1 461 022</b>	<b>135</b>	<b>1 323</b>	<b>20 999</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 900</b>	<b>270 505</b>	<b>1 461 022</b>	<b>20 999</b>	<b>1 900</b>	<b>270 505</b>

(1) Nombre d'entreprises localisées dans les bâtiments concernés par le projet de requalification

(2) Nombre d'emplois localisés dans les bâtiments concernés par le projet de requalification

Sur ces 2 376 emplois, 1 053 sont localisés dans des bâtiments qui seront transformés en habitat résidentiel et 1 323 dans des entrepôts qui seront réaménagés, et donc, dont nous pouvons raisonnablement penser qu'ils céderont progressivement place à des emplois dans des secteurs de la nouvelle économie, même si les différents scénarios que nous élaborerons

y prévoient également une proportion variable, mais non négligeable, d'emplois associés à des entreprises plus traditionnelles.

### 3.2.3 ANALYSE DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES EMPLOYÉS DU QUARTIER ST-VIATEUR

Puisque l'ambition du projet de requalification est d'attirer des entreprises de la nouvelle économie, nous avons donc porté une attention particulière, dans l'analyse des comportements de mobilité actuels des travailleurs du quartier, à ceux associés aux travailleurs d'une entreprise comme Ubisoft par rapport à ceux associés à des travailleurs employés dans des secteurs plus traditionnels. Ces deux référentiels de comportements de mobilité nous serviront par la suite à élaborer nos différents scénarios.

Sans pour autant être capable au moyen de la géomatique d'isoler uniquement les déplacements associés aux employés d'Ubisoft, l'information fournie par l'enquête OD 2003 nous a permis cependant d'isoler un groupe type très proche de ces employés. Cette information révèle des comportements de mobilité fort différents — et par ailleurs convergeant avec ceux d'autres études (Valex-Roy, 2007) — de ceux des travailleurs employés dans des entreprises plus traditionnelles, comme l'attestent les résultats suivants.

#### a) Provenance des employés du quartier St-Viateur

En 2003, sur les 3 020 travailleurs employés au sein du quartier St-Viateur et recensés par l'enquête OD 2003, seulement 483 (16 %) résidaient au sein de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, 350 (11,6 %) provenaient de l'arrondissement Rosemont–Petite-Patrie et 96 (3,2 %) de l'arrondissement Ville-Marie. Une très forte proportion (69,2 %) de la main-d'œuvre employée dans le quartier provenait donc des autres composantes territoriales de la région métropolitaine de Montréal.

Toutefois, on observe des différences importantes si l'on distingue les employés de type Ubisoft des autres travailleurs, employés dans des secteurs plus traditionnels. Les premiers provenaient dans une nettement plus forte proportion des arrondissements du Plateau Mont-Royal (25,9 % vs 10,7 %), de Ville-Marie (6,5 % vs 1,4 %) mais aussi de Rosemont–Petite-Patrie (13 % vs 10,8 %), de telle sorte que seulement un peu plus de la moitié (54,6 %) résidait au sein des autres composantes de la région métropolitaine de Montréal, alors que les travailleurs associés à des emplois plus traditionnels en provenaient massivement (77 %). On peut donc s'attendre raisonnablement à ce que le projet de requalification, attirant plutôt des travailleurs du type Ubisoft, ait pour effet de renforcer l'interaction territoriale entre le quartier St-Viateur et les arrondissements du Plateau-Mont-Royal, Rosemont–Petite-Patrie ainsi que Ville-Marie.



**Tableau 14**  
**Répartition géographique de la provenance des deux groupes référentiels**  
**d'employés du quartier St-Viateur**

Lieu de résidence	Travailleurs		Ubisoft		Autres	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Plateau-Mont-Royal	483	16,0	271	25,9	212	10,7
Rosemont-PP	350	11,6	136	13,0	214	10,8
Ville-Marie	96	3,2	68	6,5	28	1,4
Autres	2 091	69,2	572	54,6	1 519	77,0
<b>Total</b>	<b>3 020</b>		<b>1 047</b>		<b>1 973</b>	

### 3.2.4 MODES DE TRANSPORT UTILISÉS

Globalement, les travailleurs occupant des emplois dans le quartier St-Viateur recourent moins à l'automobile comme conducteur que les employés du Plateau-Mont-Royal dans son ensemble (43,4 % vs 49,2 %). Ils recourent en effet plus au covoiturage (10,7 % vs 7,5 %), au métro (10 % vs 8,7 %), au taxi (1,9 % vs 0,7 %), au vélo (5,6 % vs 4,3 %) et aux autres modes (4,4 % vs 3,1 %). En revanche, ils ont tendance à moins se déplacer à pied (9,3 % vs 11,7 %) et à recourir autant aux autobus de la STM (14,6 %). Ces résultats s'expliquent notamment par les comportements de mobilité, nettement plus « durables » des employés de type Ubisoft. Ces derniers utilisent en effet beaucoup moins l'automobile comme conducteur que leurs homologues employés dans d'autres secteurs d'activités (39,6 % vs 45,4 %) et recourent plus fortement au covoiturage (12,8 % vs 9,6 %). S'ils utilisent globalement moins les transports en commun (5,7 % vs 19,3 % pour l'autobus et 9,2 % vs 10,4 % pour le métro) que les autres employés du quartier, ils recourent en revanche beaucoup plus massivement aux modes actifs (10,6 % vs 3 % pour le vélo et 15,6 % vs 6 % pour la marche), de surcroît dans une proportion largement supérieure à celle observée pour l'ensemble des employés du Plateau-Mont-Royal. On peut donc s'attendre raisonnablement à ce que le projet de requalification favorise l'utilisation de modes de transport plus durables.

**Tableau 15**  
**Comparaison des modes de transport utilisés pour se rendre au travail par les employés de**  
**type Ubisoft, les autres travailleurs du quartier St-Viateur, les employés du Plateau-Mont-**  
**Royal et les résidents de la RMR de Montréal en 2003**

Modes de transport	Travailleurs	Total	Ubisoft	Autres	Plateau	RMR
		%	%	%	%	%
Auto conducteur		43,4	39,6	45,4	49,2	70,0
Auto passager		10,7	12,8	9,6	7,5	7,0
Autobus STM		14,6	5,7	19,3	14,8	8,1
Métro		10,0	9,2	10,4	8,7	4,6
Taxi		1,9	0,0	2,9	0,7	0,4
Vélo		5,6	10,6	3,0	4,3	1,2
À pied		9,3	15,6	6,0	11,7	4,6
Autres		4,4	6,5	3,3	3,1	4,1
<b>Total</b>		<b>3 020</b>	<b>1 047</b>	<b>1 973</b>	<b>45 122</b>	<b>1 415 803</b>



## 4. TRADUCTION DES CHANGEMENTS IMMOBILIERS PROJETÉS EN SCÉNARIO SOCIO-ÉCONOMIQUE

### 4.1 Estimation du nombre de résidents supplémentaires

D'après le scénario de requalification établi par Raymond Chabot Grant Thornton, 1 082 000 pi<sup>2</sup> de superficies résidentielles seront construites, dont 180 000 pi<sup>2</sup> (16,6 %) pour un usage résidentiel locatif à faible loyer (correspondant au groupe référentiel de résidents moins favorisés) et 902 000 (83,4 %) pour un usage résidentiel en copropriété à prix intermédiaire, voire élevé (correspondant au groupe référentiel de résidents plus favorisés).

À la lumière des caractéristiques actuelles des résidents de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Barbonne, 2007; Ville de Montréal, 2004) ainsi que des normes généralement admises en Amérique du Nord dans le secteur de la construction (San Diego County airport land use compatibility plan policy document, 2005), nous avons défini les critères et élaboré les trois scénarios suivants, quant à l'estimation du nombre de résidents supplémentaires susceptibles d'être générés par le projet de requalification.

#### *Scénario 1* : dominante ménages solos et jeunes couples sans enfants

50 % de ménages solos  $\Rightarrow$  1 personne par 1 000 pi<sup>2</sup>  
40 % de couples sans enfants  $\Rightarrow$  2 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>  
10 % de couples avec 1 enfant  $\Rightarrow$  3 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 $\Rightarrow$  Donc en moyenne 1,6 personne par 1 000 pi<sup>2</sup>

Comme le détaille le tableau 16, la réalisation de ce scénario générerait 1 731 résidents supplémentaires dont 288 en locatif (270 adultes et 18 enfants) et 1 443 en copropriété (1 353 adultes et 90 enfants), équivalant à une augmentation de population de 113 % à l'échelle du quartier St-Viateur et de 1,7 % à l'échelle de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, soit quasiment autant que l'augmentation survenue entre 1996 et 2001 qui fut de 1,8 % (Ville de Montréal, 2004).

#### *Scénario 2* : équilibre ménages solos, jeunes couples sans enfants et couples avec enfants

33,3 % de ménages solos  $\Rightarrow$  1 personne par 1 000 pi<sup>2</sup>  
33,3 % de couples sans enfants  $\Rightarrow$  2 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>  
33,3 % de couples avec 1 enfant  $\Rightarrow$  3 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 $\Rightarrow$  Donc en moyenne 2 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>

Dans ce cas de figure, on enregistrerait 2 164 résidents supplémentaires, dont 360 en locatif (200 adultes et 60 enfants) et 1 443 en copropriété (1 502 adultes et 300 enfants), soit une augmentation de population de 140 % à l'échelle du quartier St-Viateur et de 2,1 % à l'échelle de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

**Scénario 3** : dominante jeunes couples sans enfants et couples avec plusieurs enfants

20 % de ménages solos  $\Rightarrow$  1 personne par 1 000 pi<sup>2</sup>

40 % de couples sans enfants  $\Rightarrow$  2 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>

40 % de couples avec 1,5 enfant  $\Rightarrow$  3,5 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>

$\Rightarrow$  Donc en moyenne 2,4 personnes par 1 000 pi<sup>2</sup>

La réalisation de ce scénario générerait 2 597 résidents supplémentaires, dont 432 en locatif (324 adultes et 108 enfants) et 2 165 en copropriété (1 624 adultes et 541 enfants), équivalant à une augmentation de population de 165 % à l'échelle du quartier St-Viateur et de 2,5 % à l'échelle de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

**Tableau 16**  
**Scénarios de croissance du nombre de résidents au sein du quartier St-Viateur**

	Superficies concernées			Population supplémentaire estimée (nbre)								
	Actuelles pi2	Projetées pi2	Nouvelles pi2	Scénario 1			Scénario 2			Scénario 3		
Usage résidentiel				Adultes	Enfants	Total	Adultes	Enfants	Total	Adultes	Enfants	Total
<b>Usage résidentiel locatif</b>												
À faible loyer	1 900	181 900	180 000	270	18	288	300	60	360	324	108	432
À loyer intermédiaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À loyer supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	1 900	181 900	180 000	270	18	288	300	60	360	324	108	432
<b>Usage résidentiel en copropriété</b>												
À prix abordable	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À prix intermédiaire	0	902 000	902 000	1353	90	1443	1502	300	1802	1624	541	2165
À prix supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	0	902 000	902 000	1353	90	1443	1502	300	1802	1624	541	2165
<b>Total Résidentiel</b>	1 900	1 083 900	1 082 000	1623	108	1731	1802	360	2162	1948	649	2597

## 4.2 Estimation du nombre de travailleurs supplémentaires

D'après le scénario de requalification établi par Raymond Chabot Grant Thornton, sur les 2 859 078 pi<sup>2</sup> de superficies actuellement dédiées à l'activité industrielle (essentiellement des entrepôts), seulement 1 461 002 pi<sup>2</sup> (51 %) demeureront, 1 262 500 pi<sup>2</sup> (85 %) faisant par ailleurs l'objet d'un réaménagement pour être loués à un niveau supérieur (intermédiaire vs faible loyer).

L'estimation du nombre d'employés additionnels susceptibles d'être générés par le projet de requalification s'est avérée être un peu plus complexe que dans le cas de l'estimation des résidents supplémentaires, car les bâtiments concernés abritent actuellement des entreprises et des employés, qui progressivement devraient être remplacés, mais dont il fallait nécessairement tenir compte pour estimer les soldes de nouveaux travailleurs (Tableau 17). Ainsi, sur les 4 932 emplois recensés dans la zone, les bâtiments concernés par l'opération abritent 2 376 emplois (48,2 %), dont 1 053 dans des bâtiments qui seront remplacés par des immeubles résidentiels et 1 323 dans des entrepôts qui feront l'objet d'une rénovation.

Afin de définir nos critères d'estimation du nombre de nouveaux travailleurs (ratios d'intensité d'utilisation de l'espace selon le type d'entreprises), nous nous sommes appuyés à la fois sur les normes généralement admises en Amérique du Nord dans le secteur de la construction (San Diego County airport land use compatibility plan policy document, 2005) mais aussi sur la situation existant actuellement au sein du quartier St-Viateur, à partir d'un certain nombre d'exemples d'entreprises fournis par les services de l'arrondissement. Ainsi, nous avons calculé (voir tableau de l'annexe VI), qu'en moyenne, le ratio d'utilisation de l'espace des entreprises manufacturières traditionnelles implantées dans le quartier est de un employé par 1 000 pi<sup>2</sup> tandis qu'il est cinq fois plus élevé (un employé par 200 pi<sup>2</sup>) pour les entreprises de la nouvelle économie, faisant donc une utilisation nettement plus intensive de l'espace. Par la même méthode, nous avons obtenu un ratio de 3,5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup> pour les entreprises œuvrant dans les secteurs du commerce et des services à la population.

Postulant à la base un taux de vacance inévitable de 10 % (correspondant au roulement normal du marché immobilier), nous avons ensuite fait varier ces ratios d'intensité d'utilisation de l'espace (ratios IUE) en fonction de la plus ou moins grande proportion d'implantation d'entreprises œuvrant dans les secteurs des nouvelles technologies, de la culture et des arts, ce qui nous a conduit à élaborer les quatre scénarios industriels suivants.

**Scénario 1 :** faible implantation d'industries de la nouvelle économie et occupation par des entreprises plus traditionnelles = équivalence d'un taux de vacance important du fait de la plus faible intensité d'utilisation de l'espace

30 % d'entreprises type Ubisoft avec ratio IUE de 5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 70 % d'entreprises plus traditionnelles avec ratio IUE de 1 employé par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 + emplois relatifs au commerce et services avec ratio UE de 3,5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 Taux de vacance de 10 %

Une fois tenu compte du nombre de travailleurs actuellement employés dans les bâtiments concernés par le projet de requalification, la réalisation de ce scénario devrait conduire à un solde de 899 travailleurs supplémentaires, soit une augmentation de 37,8 % de l'emploi à l'échelle des bâtiments concernés par le projet de requalification, de 18,2 % à l'échelle du quartier St-Viateur et de 1,6 % à l'échelle du Plateau-Mont-Royal.

**Scénario 2 :** équilibre entre implantation d'industries de la nouvelle économie et occupation par des entreprises traditionnelles = équivalent à un taux de vacance moyen

50 % d'entreprises type Ubisoft avec ratio IUE de 4 employés par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 50 % d'entreprises plus traditionnelles avec ratio IUE de 1 employé par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 + emplois relatifs au commerce et services avec ratio UE de 3,5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 Taux de vacance de 10 %

Advenant ce cas de figure, on devrait compter 1 293 travailleurs supplémentaires, soit une augmentation de 54,4 % de l'emploi à l'échelle des bâtiments concernés par le projet de requalification, de 26,2 % à l'échelle du quartier St-Viateur et de 2,3 % à l'échelle du Plateau-Mont-Royal.

**Scénario 3 :** plus forte implantation d'industries de la nouvelle économie et plus faible occupation par des entreprises plus traditionnelles = équivalence d'un taux de vacance faible du fait de la plus forte intensité d'utilisation de l'espace

80 % d'entreprises type Ubisoft avec ratio IUE de 3,5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 20 % d'entreprises plus traditionnelles avec ratio IUE de 1 employé par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 + emplois relatifs au commerce et services avec ratio UE de 3,5 employés par 1 000 pi<sup>2</sup>  
 Taux de vacance de 10 %

La réalisation de ce scénario devrait conduire à un solde de 1 960 travailleurs supplémentaires, soit une augmentation de 82,5 % de l'emploi à l'échelle des bâtiments concernés par le projet de requalification, de 39,7 % à l'échelle du quartier St-Viateur et de 3,5 % à l'échelle du Plateau-Mont-Royal.

Compte tenu de sa croissance escomptée, Ubisoft, dont les locaux ne font pas partie des bâtiments concernés, pourrait occuper 450 000 pi<sup>2</sup> dans les bâtiments rénovés et générer du même coup 200 000 pi<sup>2</sup> supplémentaires de ses anciens locaux rendus disponibles. Ces locaux, déjà équipés des plus récentes infrastructures technologiques de communication, pourraient à leur tour être occupés par des entreprises du même type. Cette hypothèse, évoquée par les services de l'arrondissement, nous a amenés à rajouter un ultime scénario.

**Scénario 4 :** le même que le scénario 3 avec en plus implantation de Ubisoft dans les bâtiments concernés libérant du même coup 200 000 pi<sup>2</sup> supplémentaires occupés par des entreprises du même type avec ratio UE de cinq employés par 1 000 pi<sup>2</sup>

Taux de vacance de 10 %

Advenant ce dernier cas de figure, on pourrait compter 2 860 travailleurs supplémentaires, soit une augmentation de 58 % de l'emploi à l'échelle du quartier St-Viateur et de 5 % à l'échelle du Plateau-Mont-Royal.



**Tableau 17**  
**Scénarios de croissance du nombre de travailleurs au sein du quartier St-Viateur**

Types d'usage	Superficies concernées			Nouveaux travailleurs estimés (nbre)				Scénario 2				Scénario 3				Scénario 4 (6)			
	Actuelles pi2	Projetées pi2	Nouvelles pi2	Scénario 1 TNE (1)	Trad (2)	Ccial. (3)	Total	TNE	Trad	Ccial	Total	TNE	Trad	Ccial	Total	TNE	Trad	Ccial	Total
<b>Usage entrepôts</b>																			
À faible loyer	2 859 078	198 522	-2 660 556	0	199	0	199	0	199	0	199	0	199	0	199	0	199	0	199
À loyer intermédiaire	0	1 262 500	1 262 500	1 972	722	0	2 694	2 630	459	0	3 089	3 691	64	0	3 755	4 591	64	0	4 655
À loyer supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2 859 078</b>	<b>1 461 022</b>	<b>-1 398 056</b>	<b>1 972</b>	<b>920</b>	<b>0</b>	<b>2 893</b>	<b>2 630</b>	<b>657</b>	<b>0</b>	<b>3 287</b>	<b>3 691</b>	<b>263</b>	<b>0</b>	<b>3 954</b>	<b>4 591</b>	<b>263</b>	<b>0</b>	<b>4 854</b>
<b>Usage commercial à faible loyer</b>																			
À faible loyer	4 939	104 939	100 000	0	0	331	331	0	0	331	331	0	0	331	331	0	0	331	331
À loyer intermédiaire	16 060	16 060	0	0	0	51	51	0	0	51	51	0	0	51	51	0	0	51	51
À loyer supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>20 999</b>	<b>120 999</b>	<b>100 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>382</b>	<b>382</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>382</b>	<b>382</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>382</b>	<b>382</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>382</b>	<b>382</b>
<b>Usage bureaux</b>																			
À faible loyer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À loyer intermédiaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À loyer supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Usage mixte</b>																			
À prix abordable	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À prix intermédiaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À prix supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres usages</b>																			
À prix abordable	58 050	58 020	-30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À prix intermédiaire	246 766	192 237	-54 529	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À prix supérieur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>304 816</b>	<b>250 257</b>	<b>-54 559</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total nouveaux emplois</b>	<b>3 184 893</b>	<b>1 832 278</b>	<b>-1 352 615</b>	<b>1 972</b>	<b>920</b>	<b>382</b>	<b>3 275</b>	<b>2 630</b>	<b>657</b>	<b>382</b>	<b>3 669</b>	<b>3 691</b>	<b>263</b>	<b>382</b>	<b>4 336</b>	<b>4 591</b>	<b>263</b>	<b>382</b>	<b>5 236</b>
<b>Solde des emplois (4)</b>							<b>899</b>				<b>1 293</b>				<b>1 960</b>				<b>2 860</b>
<b>Total emploi SVT (5)</b>							<b>5 831</b>				<b>6 225</b>				<b>6 892</b>				<b>7 792</b>
<b>(1) Travailleurs de la nouvelle économie : employés de type Ubisoft</b>																			
<b>(2) Travailleurs employés dans des secteurs plus traditionnels</b>																			
<b>(3) Employés des commerces et des entreprises de service à la population</b>																			
<b>(4) Travailleurs additionnels estimés (nouveaux employés auxquels sont retranchés les 2 376 travailleurs actuellement employés dans les bâtiments concernés par le projet de requalification)</b>																			
<b>(5) Total des emplois à l'échelle du quartier Saint-Viateur (incluant donc les emplois existant en dehors des bâtiments concernés par le projet de requalification)</b>																			
<b>(6) Scénario prévoyant l'ajout de 200 000 pi2 supplémentaires libérés par Ubisoft et occupés par des entreprises du même type</b>																			



## **5. ESTIMATIONS DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES PERSONNES CONCERNÉES PAR LE PROJET**

### **5.1 Estimation des comportements de mobilité des résidents**

#### 5.1.1 ESTIMATION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS

Une fois le nombre de nouveaux résidents potentiels estimé, la seconde étape consiste à estimer le nombre de déplacements supplémentaires susceptibles d'en découler. Ainsi, en fonction de la propension des adultes et des moins de 18 ans à se déplacer et dépendamment de leur groupe référentiel d'appartenance, le projet de requalification devrait générer, du point de vue des nouveaux résidents seulement, entre 5 090 et 7 338 nouveaux déplacements provenant ou se terminant au sein du secteur St-Viateur Est.

Plus précisément :

1. Si les nouveaux résidents se rapprochent du profil des résidents du Plateau-Mont-Royal, c'est-à-dire avec une importante proportion de ménages solos et de jeunes couples sans enfants (scénario résidentiel 1), le nombre de déplacements supplémentaires devrait s'élever à 5 090.
2. Si, en revanche, il y existe un plus grand équilibre entre les ménages solos, les jeunes couples sans enfants et ceux avec enfants (scénario résidentiel 2), on peut s'attendre à enregistrer 6 219 déplacements supplémentaires, soit une augmentation de 22,2 % par rapport au scénario initial.
3. Enfin, si le nombre de ménages solos est moins important et que dominant en proportion des jeunes couples sans enfants et des couples avec plusieurs enfants (scénario résidentiel 3), le nombre de déplacements supplémentaires pourrait atteindre les 7 338, soit une augmentation de de 44,2 % par rapport au scénario initial.

La deuxième section du tableau 18 détaille, pour chacun des trois scénarios, le nombre de déplacements associés aux adultes et aux moins de 18 ans, selon le groupe référentiel auquel ils appartiennent, et la proportion que ce nombre représente par rapport à l'ensemble des déplacements.

### 5.1.2 RÉPARTITION SELON LES DIFFÉRENTS MOTIFS

Comme le détaille la troisième section du tableau 18, une très forte proportion de ces déplacements (autour de 44 %), quel que soit le scénario, est constitué de retours à domicile. Viennent ensuite les déplacements pour le travail dont la part décroît (de 20 à 17 %) lorsque le scénario devient plus familial (scénario 3). Représentant selon le type de scénario de 13,5 à 11,9 % des déplacements, ceux effectués pour autres motifs, comme, les rendez-vous d'affaires, la visite d'amis, le fait d'aller chercher ou de déposer quelqu'un ou encore les déplacements pour la santé constituent le troisième motif de déplacement en importance. Viennent ensuite les déplacements pour l'école qui sont ceux qui varient le plus, selon que le scénario résidentiel devient plus familial, passant de 7,3 à 13 % de l'ensemble des déplacements.

Enfin arrivent, dans une proportion presque identique, les déplacements pour le magasinage et les loisirs, les premiers diminuant toutefois légèrement plus selon que le scénario devient plus familial : de 8,2 à 6,9 % vs de 7,5 à 7 % pour les loisirs.

### 5.1.3 RÉPARTITION SELON LES DIFFÉRENTS MODES

La quatrième section du tableau 18 ventile l'ensemble des déplacements projetés, selon le mode de transport utilisé.

Comme l'indique la figure 1, la marche et l'automobile comme conducteur sont de loin les deux modes de transport que les nouveaux résidents risquent fortement de privilégier, représentant respectivement de 27,8 à 30,4 % et de 29,1 à 24,2 % de l'ensemble des déplacements selon les trois différents scénarios.

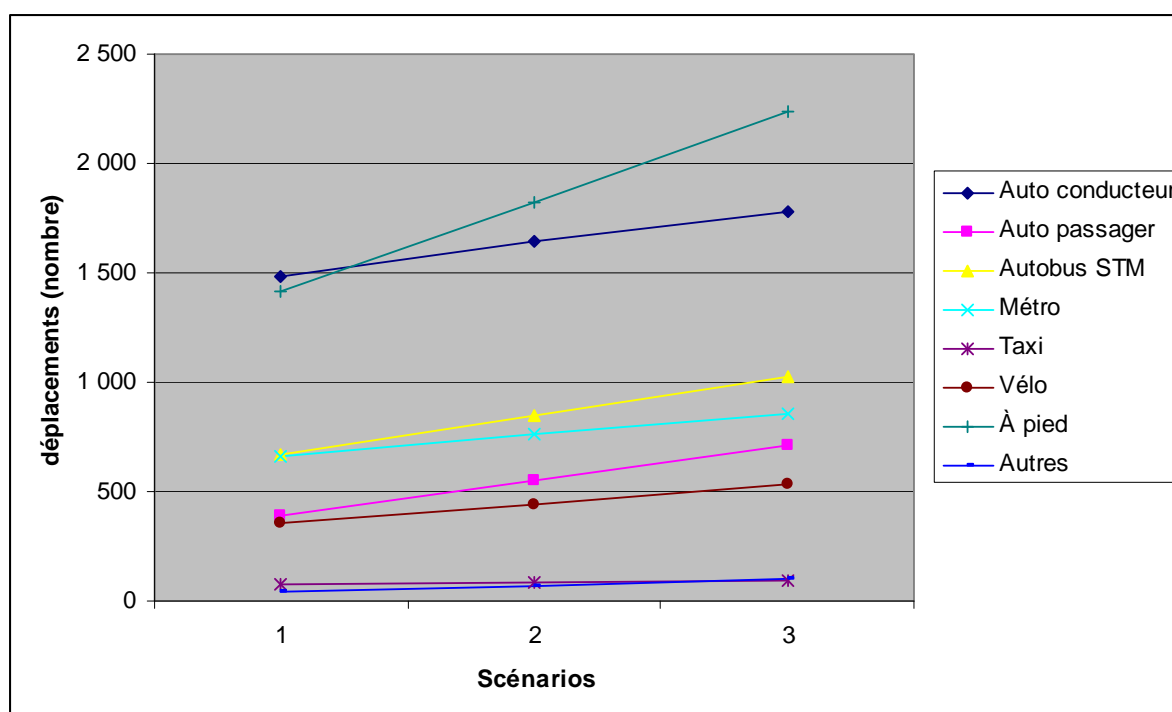
D'après nos estimations, et notamment parce que les personnes plus favorisées recourent davantage à l'automobile, on peut s'attendre à enregistrer de 1 480 à 1 777 nouveaux déplacements en automobile comme conducteur de la part des nouveaux résidents du quartier. À ces effectifs, devrait également être rajoutée une certaine part des quelque 393 à 714 déplacements en automobile comme passager, dont une bonne partie sera effectuée avec un nouveau résident du quartier recourant à l'automobile comme conducteur.

Entre 1 415 et 2 234 déplacements à pied devraient également être effectués par ces nouveaux résidents, la marche connaissant une plus importante croissance proportionnelle à mesure que le scénario résidentiel devient plus familial.

Du côté du transport en commun, on peut raisonnablement s'attendre à une augmentation de l'achalandage de l'ordre de 667 à 1 029 utilisations des autobus de la STM couvrant le

secteur et de 664 à 858 utilisations du métro. Bien que dans le cas d'un scénario avec une dominante de ménages solos et de jeunes actifs (scénario 1), la demande sera la même pour l'autobus et le métro, il convient de souligner que lorsque le scénario devient plus familial, la demande a tendance à se reporter davantage sur les autobus de la STM, nettement plus utilisés par les moins de 18 ans.

Enfin, et parce qu'il représente un mode de transport très utilisé par les résidents de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, il convient également de prévoir entre 354 et 531 déplacements effectués à vélo par les nouveaux résidents, soit un peu plus de 7 % de l'ensemble de leurs déplacements, et ce, quel que soit le scénario considéré.



**Figure 1. Estimations du nombre de déplacements effectués par les nouveaux résidents du quartier St-Viateur selon le mode de transport utilisé et le type de scénario.**

#### 5.1.4 INTERACTION AVEC LES AUTRES COMPOSANTES TERRITORIALES

Compte tenu des retours à domicile, il n'est guère étonnant de constater que de 62,7 à 65,6 % des déplacements des nouveaux résidents se fera à destination du Plateau-Mont-Royal. D'après nos estimations et selon que le scénario devient de plus en plus familial, ce sont de 3 192 à 4 814 déplacements supplémentaires que l'on devrait enregistrer à destination de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

En raison de sa forte capacité d'attraction pour le travail et les loisirs, particulièrement des adultes plus favorisés, l'arrondissement Ville-Marie devrait polariser à lui seul 875 à 1 101 (de 17 à 15 %) déplacements, soit presque autant que toutes les autres composantes territoriales de la région métropolitaine de Montréal qui devraient constituer le lieu de destination de 889 à 1 225 (de 17,5 à 16,7 %) des déplacements des nouveaux résidents du quartier St-Viateur. En revanche, d'après nos estimations, seulement 135 à 197 (de 2,6 à 2,7 %) déplacements additionnels devraient être enregistrés à destination de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie.

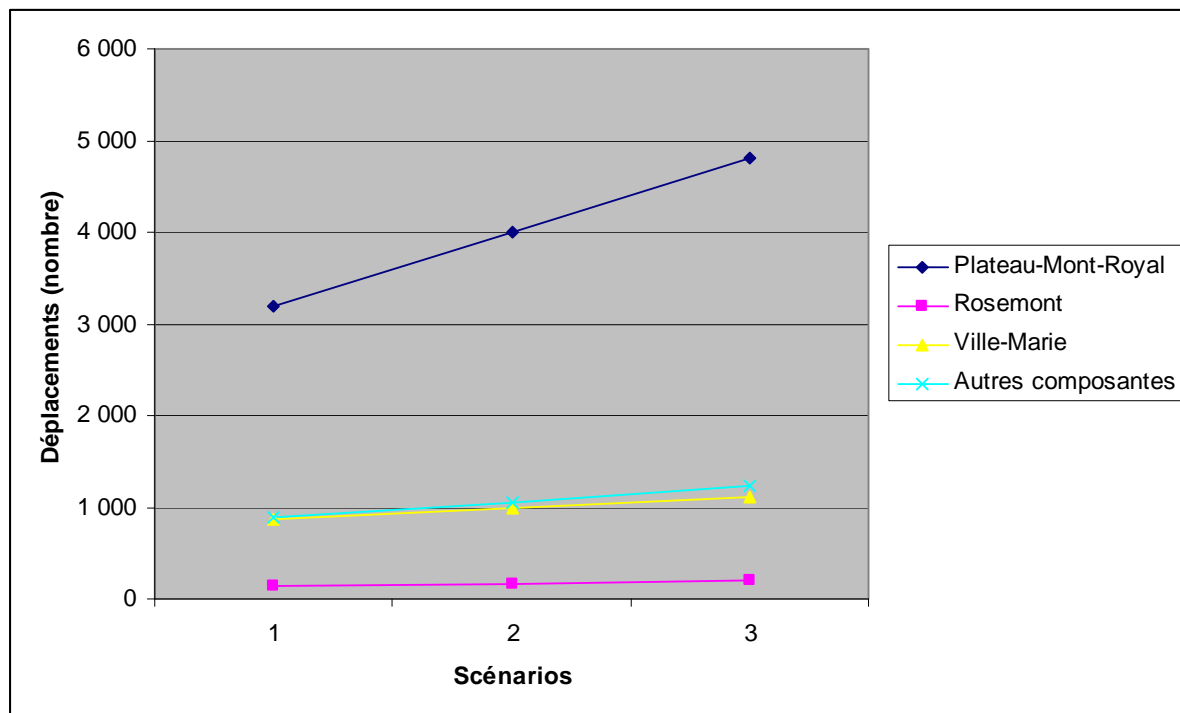


Figure 2. Estimations de l'interaction spatiale générée par les déplacements effectués par les nouveaux résidents du quartier St-Viateur selon le type de scénarios.

**Tableau 18**  
**Estimation des comportements de mobilité des nouveaux résidents**  
**du quartier St-Viateur selon les trois types de scénarios**

	Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Personnes</b>	<b>1 731</b>		<b>2 162</b>		<b>2 597</b>	
Adultes	1 623	93,8	1802	83,3	1948	75,0
plus favorisés	1 353	78,2	1502	69,5	1624	62,5
moins favorisés	270	15,6	300	13,9	324	12,5
Moins de 18 ans	108	6,2	360	16,7	649	25,0
plus favorisés	90	5,2	300	13,9	541	20,8
moins favorisés	18	1,0	60	2,8	108	4,2
<b>Déplacements</b>	<b>5 090</b>		<b>6 219</b>		<b>7 338</b>	
Adultes	4 834	95,0	5 367	86,3	5 802	79,1
plus favorisés	4 036	79,3	4 481	72,0	4 845	66,0
moins favorisés	798	15,7	887	14,3	958	13,1
Moins de 18 ans	256	5,0	852	13,7	1 535	20,9
plus favorisés	214	4,2	713	11,5	1 285	17,5
moins favorisés	42	0,8	139	2,2	250	3,4
<b>Motifs</b>	<b>5 090</b>		<b>6 219</b>		<b>7 338</b>	
Travail	1 024	20,1	1 147	18,4	1 250	17,0
Magasinage	415	8,2	466	7,5	510	6,9
Loisirs	384	7,5	452	7,3	517	7,0
École	369	7,3	647	10,4	956	13,0
Retour à domicile	2 209	43,4	2 720	43,7	3 229	44,0
Autres	688	13,5	787	12,7	876	11,9
<b>Mode</b>	<b>5 090</b>		<b>6 219</b>		<b>7 338</b>	
Auto conducteur	1 480	29,1	1 643	26,4	1 777	24,2
Auto passager	393	7,7	549	8,8	714	9,7
Autobus STM	667	13,1	846	13,6	1 029	14,0
Métro	664	13,1	766	12,3	858	11,7
Taxi	76	1,5	85	1,4	92	1,3
Vélo	354	7,0	442	7,1	531	7,2
À pied	1 415	27,8	1 818	29,2	2 234	30,4
Autres	40	0,8	70	1,1	103	1,4
<b>Destinations</b>	<b>5 090</b>		<b>6 219</b>		<b>7 338</b>	
Plateau-Mont-Royal	3 192	62,7	3 999	64,3	4 814	65,6
Rosemont-PP.	134	2,6	165	2,7	197	2,7
Ville-Marie	875	17,2	995	16,0	1 101	15,0
Autres composantes	889	17,5	1 060	17,1	1 225	16,7

## 5.2 Estimation des comportements de mobilité des travailleurs

### 5.2.1 ESTIMATION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ADDITIONNELS

À partir du nombre d'employés additionnels estimé précédemment, la projection du nombre de leurs déplacements a été effectuée de la façon suivante : à chaque employé a été affecté un déplacement pour le travail et un retour à domicile, soit finalement deux déplacements par employé additionnel. Comme pour l'estimation du nombre de travailleurs additionnels, l'estimation de leurs déplacements tient compte également de la disparition des déplacements des 2 376 employés actuels des entreprises localisés dans les bâtiments concernés par le projet de requalification. À la différence des chiffres présentés concernant les nouveaux résidents, les chiffres présentés dans les quatre scénarios du tableau 19 sont donc des soldes entre les situations projetées et la situation actuelle.

D'après nos estimations, on peut donc s'attendre à ce que les nouveaux employés générés par le projet de requalification effectuent de 1 798 (scénario 1) à 5 720 (scénario 4) déplacements de plus que les 4 752 associés aux employés actuels localisés dans les bâtiments concernés par le projet de requalification.

Plus précisément :

1. Dans l'hypothèse (scénario 1) d'une faible implantation dans les bâtiments réaménagés d'industries de la nouvelle économie et d'une occupation importante par des entreprises plus traditionnelles, on peut s'attendre à enregistrer 899 déplacements supplémentaires pour motif travail à destination du quartier St-Viateur et 899 autres déplacements ayant pour origine le quartier pour retour à domicile, soit au total 1 798 déplacements supplémentaires.
2. Dans l'hypothèse (scénario 2) d'un plus grand équilibre entre l'implantation d'industries de la nouvelle économie et l'occupation par des entreprises plus traditionnelles, on peut s'attendre à enregistrer 1 293 déplacements supplémentaires pour motif travail à destination du quartier St-Viateur et 1 293 autres déplacements ayant pour origine le quartier pour retour à domicile, soit au total 2 587 déplacements supplémentaires.
3. Dans le cas de figure d'une forte implantation d'industries de la nouvelle économie et une plus faible occupation par des entreprises plus traditionnelles (scénario 3), on peut s'attendre à enregistrer 1 960 déplacements supplémentaires pour motif travail à destination du quartier St-Viateur et 1 960 autres déplacements ayant pour origine le quartier pour retour à domicile, soit au total 3 920 déplacements supplémentaires.



4. Enfin, advenant l'hypothèse de l'implantation d'Ubisoft dans les bâtiments concernés par le projet de requalification, libérant du même coup 200 000 pi<sup>2</sup> supplémentaires occupés par des entreprises du même type (scénario 4), on peut s'attendre à enregistrer 2 860 déplacements supplémentaires pour motif travail à destination du quartier St-Viateur et 2 860 autres déplacements ayant pour origine le quartier pour retour à domicile, soit au total 5 720 déplacements supplémentaires.

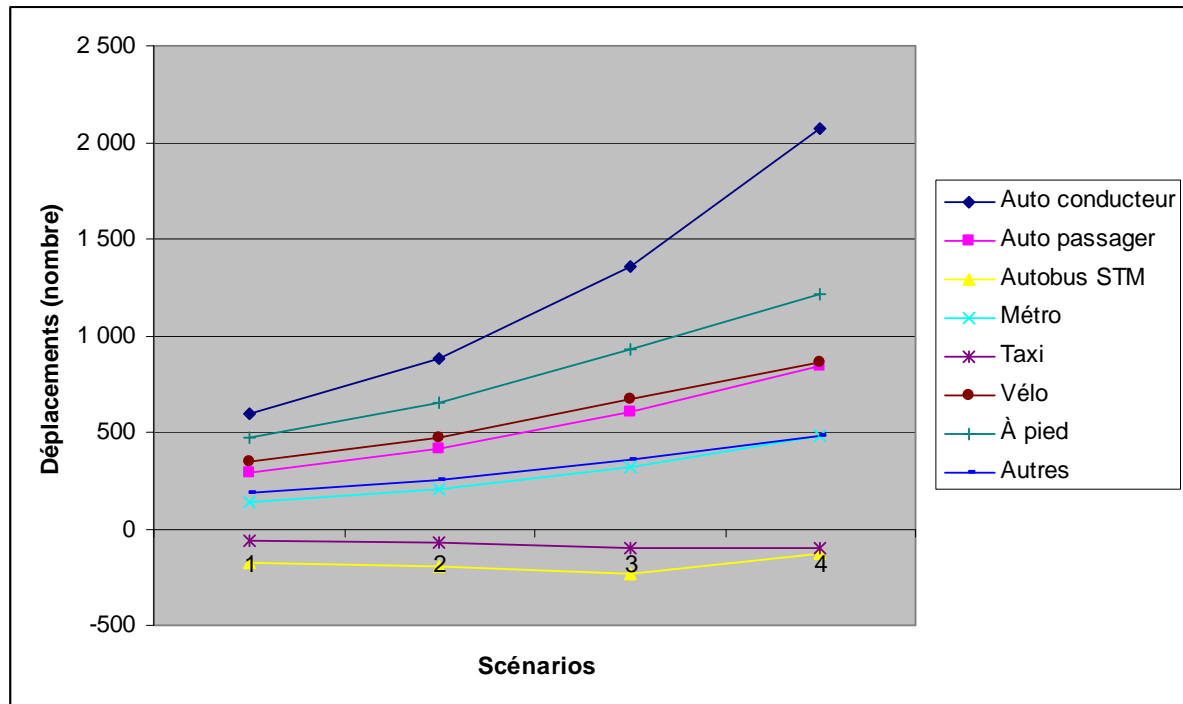
#### 5.2.2 ESTIMATION DES MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS PAR LES TRAVAILLEURS

La quatrième section du tableau 19 ventile l'ensemble des déplacements projetés selon le mode de transport utilisé.

Comme l'indique la figure 3, l'automobile continuera d'être le mode de transport privilégié par les employés du quartier St-Viateur, quoique dans une proportion inférieure à celle constatée actuellement (50 % vs 55 % actuellement). D'après nos estimations, on peut donc s'attendre à enregistrer de 595 à 2 075 déplacements supplémentaires en automobile comme conducteur et de 295 à 839 déplacements comme passager, soit au total de 890 à 2 914 déplacements en automobile.

Cependant, les travailleurs de la nouvelle économie ayant des comportements de mobilité nettement plus durables que ceux employés dans des secteurs plus traditionnels, nos projections indiquent également une forte augmentation du recours aux modes actifs et cela dans une proportion nettement supérieure à celle observée actuellement (de 45,7 % à 36,3 % vs 9,4 % actuellement). D'après nos estimations, on peut donc s'attendre à enregistrer de 475 à 1 211 déplacements supplémentaires à pied et de 346 à 862 déplacements à vélo, soit au total de 821 à 2 073 déplacements par modes actifs.

S'agissant du transport en commun, nos estimations sont contrastées et révèlent un phénomène tout à fait intéressant. En effet, si l'achalandage vers le métro devrait croître de l'ordre de 139 à 482 déplacements supplémentaires, nos estimations indiquent en revanche une diminution du nombre de déplacements en autobus. Ce phénomène s'explique par le fait que les travailleurs de la nouvelle économie utilisent nettement moins ce mode de transport que ceux des secteurs plus traditionnels, qui composent actuellement la quasi-totalité des employés actuels des bâtiments concernés par le projet de requalification. Enfin, il faudra également tenir compte de 181 à 477 déplacements supplémentaires effectués au moyen d'autres modes de transports.



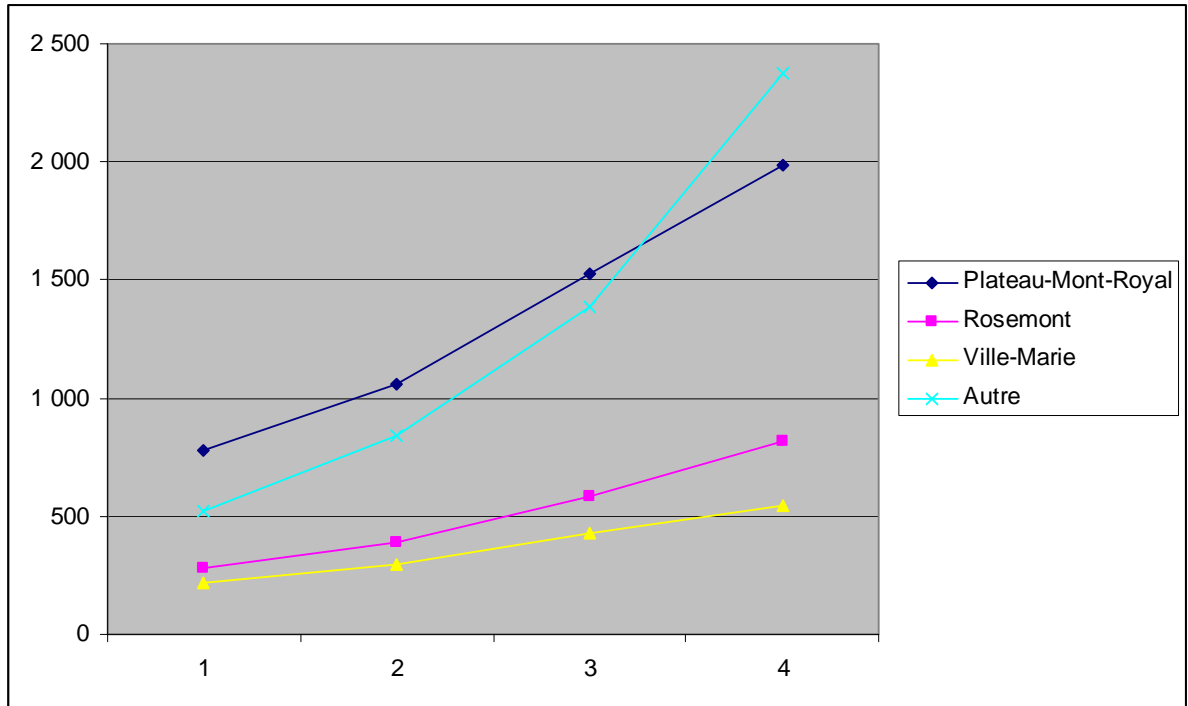
**Figure 3. Estimations du nombre de déplacements supplémentaires effectués par les employés du quartier St-Viateur selon le mode de transport utilisé et le type de scénario.**

### 5.2.3 INTERACTION AVEC LES AUTRES COMPOSANTES TERRITORIALES

Les travailleurs type Ubisoft ayant une tendance nettement plus prononcée que leurs homologues employés dans des secteurs plus traditionnels à provenir des arrondissements du Plateau-Mont-Royal, de Rosemont–Petite-Patrie et de Ville-Marie (Tableau 19), on peut s’attendre raisonnablement à voir l’interaction spatiale se renforcer fortement entre ces trois arrondissements et le quartier St-Viateur.

D’après nos estimations, le projet de requalification devrait ainsi générer de 775 à 1 990 déplacements supplémentaires entre le quartier St-Viateur et l’arrondissement du Plateau-Mont-Royal, de 227 à 815 déplacements supplémentaires avec l’arrondissement Rosemont–Petite-Patrie et de 221 à 542 déplacements supplémentaires avec l’arrondissement Ville-Marie.

Toutefois, les autres composantes territoriales de la région métropolitaine constituant, y compris dans le cas des travailleurs de la nouvelle économie (55 % vs 77 % pour les autres types de travailleurs), la principale source de provenance des employés concernés par le projet de requalification, nos estimations indiquent que l’on peut s’attendre à enregistrer de 525 à 2 373 déplacements supplémentaires entre le quartier St-Viateur et ces autres composantes territoriales.



**Figure 4. Estimations du nombre de déplacements supplémentaires effectués par les employés du quartier St-Viateur selon leur lieu de résidence et le type de scénario.**

**Tableau 19**  
**Estimation des comportements de mobilité des travailleurs du quartier St-Viateur selon les quatre types de scénarios**

	Actuellement		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		Scénario 4	
	Nbre	%	Nbre additionnel	%	Nbre additionnel	%	Nbre additionnel	%	Nbre additionnel	%
<b>Travailleurs</b>	<b>2 376</b>		<b>899</b>		<b>1 293</b>		<b>1 960</b>		<b>2 860</b>	
Type Ubisoft	50		1 922		2 580		3 641		4 541	
Autres types	2 326		-1 023		-1 286		-1 681		-1 681	
<b>Déplacements</b>	<b>4 752</b>		<b>1 798</b>		<b>2 587</b>		<b>3 920</b>		<b>5 720</b>	
Type Ubisoft	100		3 845		5 160		7 282		9 082	
Autres types	4 652		-2 047		-2 573		-3 362		-3 362	
<b>Motifs</b>	<b>4 752</b>		<b>1 798</b>		<b>2 587</b>		<b>3 920</b>		<b>5 720</b>	
<b>Travail</b>	2 376	50,0	899	50,0	1 293	50,0	1 960	50,0	2 860	50,0
<b>Retour à domicile</b>	2 376	50,0	899	50,0	1 293	50,0	1 960	50,0	2 860	50,0
<b>Mode</b>	<b>4 752</b>		<b>1 798</b>		<b>2 587</b>		<b>3 920</b>		<b>5 720</b>	
<b>Auto conducteur</b>	2 150	45,2	595	33,1	878	33,9	1 361	34,7	2 075	36,3
<b>Auto passager</b>	461	9,7	295	16,4	413	15,9	608	15,5	839	14,7
<b>Autobus STM</b>	902	19,0	-174	-9,7	-200	-7,7	-230	-5,9	-127	-2,2
<b>Métro</b>	495	10,4	139	7,7	204	7,9	317	8,1	482	8,4
<b>Taxi</b>	137	2,9	-60	-3,3	-76	-2,9	-99	-2,5	-99	-1,7
<b>Vélo</b>	150	3,2	346	19,3	470	18,2	671	17,1	862	15,1
<b>À pied</b>	296	6,2	475	26,4	648	25,1	931	23,7	1 211	21,2
<b>Autres</b>	162	3,4	181	10,1	249	9,6	360	9,2	477	8,3
<b>Interaction géo</b>	<b>4 752</b>		<b>1 798</b>		<b>2 587</b>		<b>3 920</b>		<b>5 720</b>	
<b>Plateau-Mont-Royal</b>	526	11,1	775	43,1	1 059	40,9	1 524	38,9	1 990	34,8
<b>Rosemont-PP.</b>	518	10,9	277	15,4	391	15,1	581	14,8	815	14,2
<b>Ville-Marie</b>	73	1,5	221	12,3	299	11,5	425	10,8	542	9,5
<b>Autres</b>	3 636	76,5	525	29,2	838	32,4	1 390	35,5	2 373	41,5

### 5.3 Estimation des déplacements totaux générés par le projet

Si l'on croise maintenant les trois scénarios résidentiels avec les quatre scénarios industriels, on obtient ainsi douze scénarios dont les estimations en termes de personnes (résidents et travailleurs) et de déplacements (ventilés selon le motif, le mode et le lieu de destination) supplémentaires sont ordonnées par ordre croissant et présentées synthétiquement dans le tableau 20 et les figures 5 et 6 ci-après.

#### 5.3.1 ESTIMATION DU NOMBRE DE PERSONNES ET DE DÉPLACEMENTS ADDITIONNELS

D'après nos estimations et dépendamment des différents types de scénarios, le projet de requalification pourrait générer de 2 630 à 5 457 personnes supplémentaires (de 1 731 à 2 597 résidents et de 899 à 2 860 employés additionnels).

Ces personnes seraient ainsi susceptibles de générer de 6 888 à 13 058 déplacements journaliers supplémentaires, soit pour en mesurer l'importance une augmentation de l'ordre de 48,7% à 92,3 % par rapport à l'ensemble des déplacements journaliers effectués actuellement par les résidents et les travailleurs du quartier (Tableau 20).

**Tableau 20**  
**Nombre de déplacements journaliers additionnels susceptibles d'être effectués par les nouveaux résidents et travailleurs du quartier Saint-Viateur selon le type de scénario**

Scénarios	Déplacements journaliers		
	Actuels (1)	Nouveaux	Var. en %
<b>1</b>	14 149	6 888	48,7
<b>2</b>	14 149	7 677	54,3
<b>3</b>	14 149	8 017	56,7
<b>4</b>	14 149	8 806	62,2
<b>5</b>	14 149	9 010	63,7
<b>6</b>	14 149	9 136	64,6
<b>7</b>	14 149	9 924	70,1
<b>8</b>	14 149	10 139	71,7
<b>9</b>	14 149	10 810	76,4
<b>10</b>	14 149	11 258	79,6
<b>11</b>	14 149	11 939	84,4
<b>12</b>	14 149	13 058	92,3

(1) Déplacements des résidents + travailleurs du quartier  
(incluant leur retour à domicile)

#### 5.3.2 ESTIMATION DES MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS

S'agissant de la répartition de ces déplacements selon les différents modes de transport, nos estimations indiquent une répartition quasi équivalente entre l'utilisation de l'automobile (conducteur et passager) et le recours aux modes actifs (marche et vélo). En effet, de 2 076 à

3 851 déplacements supplémentaires devraient être effectués en automobile comme conducteur (autour de 30 %) et de 688 à 1 553 déplacements supplémentaires comme passager (de 10 à 12 %). Parallèlement, de 1 890 à 3 445 déplacements supplémentaires (autour de 27 %) devraient être effectués en marchant et de 701 à 1 393 à vélo (autour de 10 %). Sachant qu'une importante proportion des déplacements en automobile comme passager devrait être réalisée avec les mêmes personnes qui se déplacent comme conducteur (parents et enfants nouveaux résidents notamment), il se pourrait même dans la réalité que le taux d'utilisation des modes actifs dépasse légèrement celui de l'automobile.

Du côté du transport en commun, nos estimations s'avèrent relativement contrastées. En effet, si le métro devrait maintenir relativement sa part de marché (autour de 11 %) avec une augmentation attendue de la demande de l'ordre de 803 à 1 340 déplacements supplémentaires, en revanche, une beaucoup plus faible part (moins de 7 %) des déplacements des nouveaux résidents et travailleurs devraient être effectués au moyen des autobus de la STM, nos estimations ne prévoyant que de 493 à 902 déplacements supplémentaires pour ce mode.

Enfin, d'après nos estimations, de 221 à 580 déplacements (de 3 à 5 %) devraient également être réalisés au moyen des autres modes de transport, comme la moto, les autobus scolaires et autres types d'autobus, le train, etc.

### 5.3.3 INTERACTION GÉOGRAPHIQUE

D'après nos estimations, de 3 967 à 6 804 déplacements (autour de 55 %) devraient provenir ou avoir comme destination l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, de 1 095 à 1 643 (de 15,6 à 12,9 %) l'arrondissement Ville-Marie, de 411 à 1 012 (autour de 7 %) l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie et de 1 414 à 3 599 (de 20 à 27,6 %) les autres composantes de la région métropolitaine de Montréal.

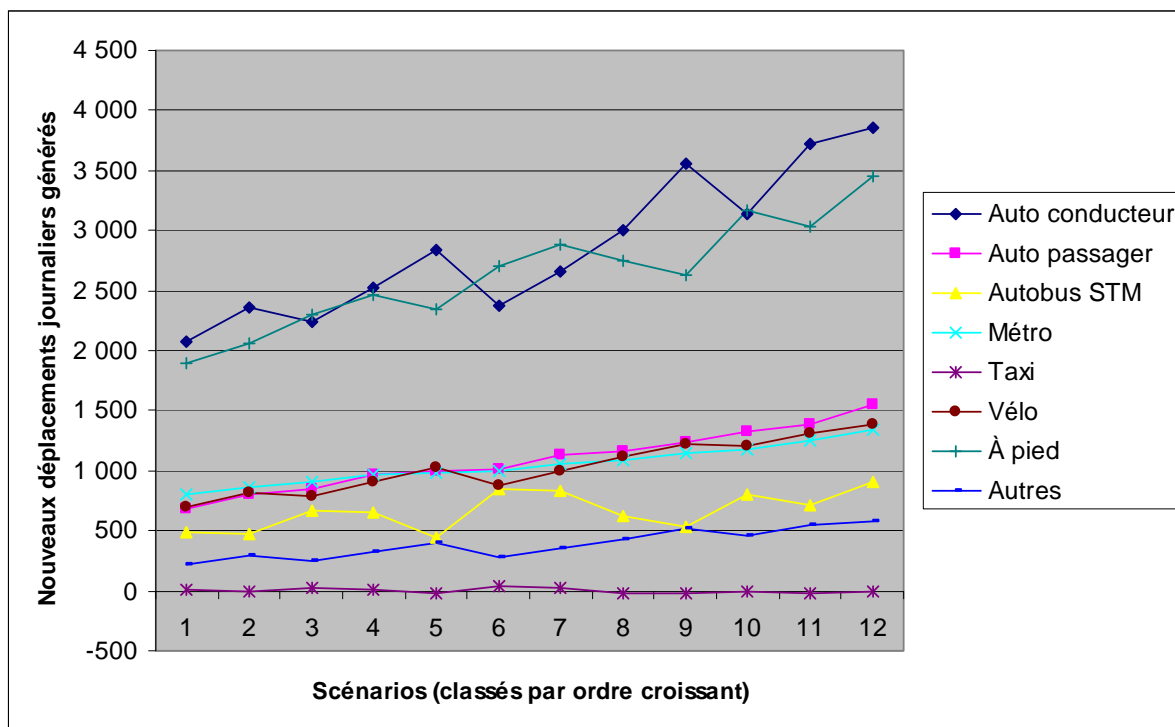


Figure 5. Estimations du nombre de déplacements supplémentaires effectués par les nouveaux résidents et employés du quartier St-Viateur selon le mode de transport utilisé et le type de scénario.

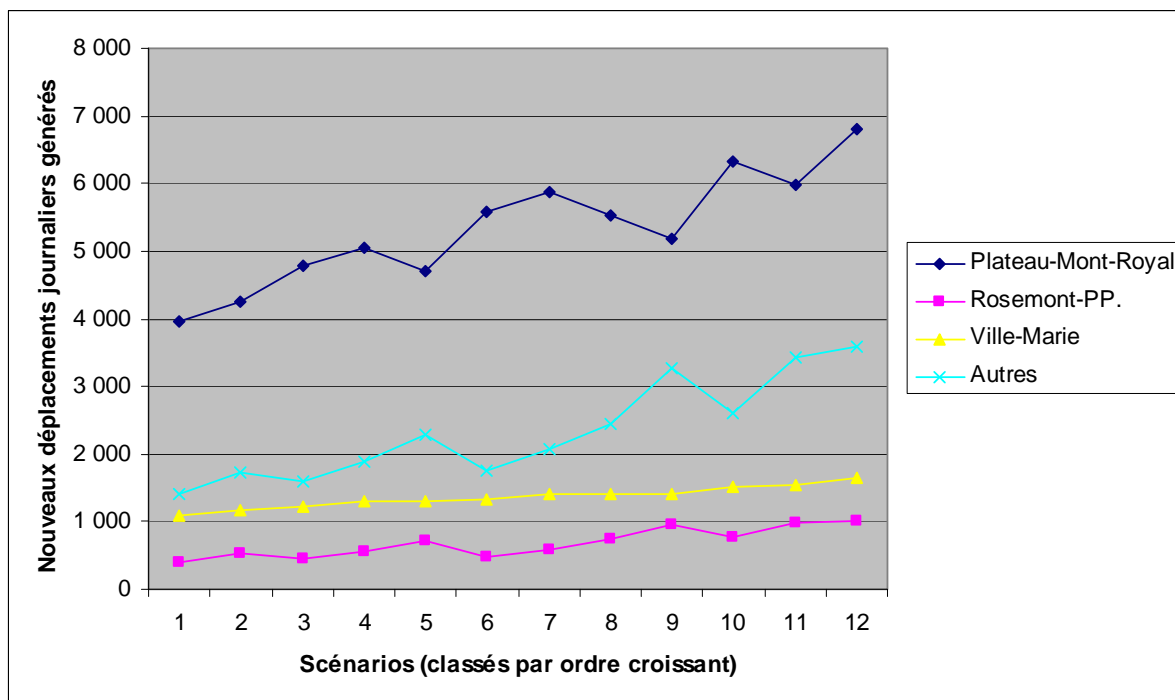


Figure 6. Estimations de l'interaction spatiale générée par les déplacements effectués par les nouveaux résidents et employés du quartier St-Viateur selon le type de scénario.

**Tableau 21**  
**Estimation des comportements de mobilité globaux (résidents et travailleurs) susceptibles d'être générés par le projet selon les différents scénarios**

	Scénario A		Scénario B		Scénario C		Scénario D	
	Résid1 - Weurs 1		Résid1 - Weurs 2		Résid2 - Weurs 1		Résid2 - Weurs 2	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Personnes</b>	<b>2 630</b>		<b>3 024</b>		<b>3 061</b>		<b>3 455</b>	
Résidents - Adultes	1 623	61,7	1 623	53,7	1 802	58,9	1 802	52,2
plus favorisés	1 353	51,4	1 353	44,7	1 502	49,1	1 502	43,5
moins favorisés	270	10,3	270	8,9	300	9,8	300	8,7
Résidents < 18 ans	108	4,1	108	3,6	360	11,8	360	10,4
plus favorisés	90	3,4	90	3,0	300	9,8	300	8,7
moins favorisés	18	0,7	18	0,6	60	2,0	60	1,7
Travailleurs	899	34,2	1 293	42,8	899	29,4	1 293	37,4
Type Ubisoft	1 922	73,1	2 580	85,3	1 922	62,8	2 580	74,7
Autres types	-1 023	-38,9	-1 286	-42,5	-1 023	-33,4	-1 286	-37,2
<b>Déplacements</b>	<b>6 888</b>		<b>7 677</b>		<b>8 017</b>		<b>8 806</b>	
Adultes	4 834	70,2	4 834	63,0	5 367	67,0	5 367	61,0
plus favorisés	4 036	58,6	4 036	52,6	4 481	55,9	4 481	50,9
moins favorisés	798	11,6	798	10,4	887	11,1	887	10,1
Moins de 18 ans	256	3,7	256	3,3	852	10,6	852	9,7
plus favorisés	214	3,1	214	2,8	713	8,9	713	8,1
moins favorisés	42	0,6	42	0,5	139	1,7	139	1,6
Travailleurs	1 798	26,1	2 587	33,7	1 798	22,4	2 587	29,4
Type Ubisoft	3 845	55,8	5 160	67,2	3 845	48,0	5 160	58,6
Autres types	-2 047	-29,7	-2 573	-33,5	-2 047	-25,5	-2 573	-29,2
<b>Motifs</b>	<b>6 888</b>		<b>7 677</b>		<b>8 017</b>		<b>8 806</b>	
Travail	1 923	27,9	2 318	30,2	2 045	25,5	2 440	27,7
Magasinage	415	6,0	415	5,4	466	5,8	466	5,3
Loisirs	384	5,6	384	5,0	452	5,6	452	5,1
École	369	5,4	369	4,8	647	8,1	647	7,3
Retour à domicile	3 108	45,1	3 503	45,6	3 619	45,1	4 013	45,6
Autres	688	10,0	688	9,0	787	9,8	787	8,9
<b>Mode</b>	<b>6 888</b>		<b>7 677</b>		<b>8 017</b>		<b>8 806</b>	
Auto conducteur	2 076	30,1	2 358	30,7	2 239	27,9	2 521	28,6
Auto passager	688	10,0	806	10,5	844	10,5	961	10,9
Autobus STM	493	7,2	467	6,1	672	8,4	646	7,3
Métro	803	11,7	869	11,3	905	11,3	970	11,0
Taxi	16	0,2	1	0,0	25	0,3	9	0,1
Vélo	701	10,2	824	10,7	788	9,8	912	10,4
À pied	1 890	27,4	2 063	26,9	2 293	28,6	2 466	28,0
Autres	221	3,2	289	3,8	251	3,1	319	3,6
<b>Interaction géo</b>	<b>6 888</b>		<b>7 677</b>		<b>8 017</b>		<b>8 806</b>	
Plateau-Mont-Royal	3 967	57,6	4 251	55,4	4 774	59,5	5 058	57,4
Rosemont-PP.	411	6,0	525	6,8	443	5,5	556	6,3
Ville-Marie	1 095	15,9	1 173	15,3	1 215	15,2	1 293	14,7
Autres	1 414	20,5	1 727	22,5	1 585	19,8	1 898	21,6



	<b>Scénario E</b> Résid1 - Weurs 3		<b>Scénario F</b> Résid3 - Weurs 1		<b>Scénario G</b> Résid3 - Weurs 2		<b>Scénario H</b> Résid2 - Weurs 3	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Personnes</b>	<b>3 691</b>		<b>3 496</b>		<b>3 890</b>		<b>4 122</b>	
Résidents - Adultes	1 623	44,0	1 948	55,7	1 948	50,1	1 802	43,7
plus favorisés	1 353	36,7	1 624	46,5	1 624	41,7	1 502	36,4
moins favorisés	270	7,3	324	9,3	324	8,3	300	7,3
Résidents < 18 ans	108	2,9	649	18,6	649	16,7	360	8,7
plus favorisés	90	2,4	541	15,5	541	13,9	300	7,3
moins favorisés	18	0,5	108	3,1	108	2,8	60	1,5
Travailleurs	1 960	53,1	899	25,7	1 293	33,2	1 960	47,6
Type Ubisoft	3 641	98,6	1 922	55,0	2 580	66,3	3 641	88,3
Autres types	-1 681	-45,5	-1 023	-29,3	-1 286	-33,1	-1 681	-40,8
<b>Déplacements</b>	<b>9 010</b>		<b>9 136</b>		<b>9 924</b>		<b>10 139</b>	
Adultes	4 834	53,7	5 802	63,5	5 802	58,5	5 367	52,9
plus favorisés	4 036	44,8	4 845	53,0	4 845	48,8	4 481	44,2
moins favorisés	798	8,9	958	10,5	958	9,6	887	8,7
Moins de 18 ans	256	2,8	1 535	16,8	1 535	15,5	852	8,4
plus favorisés	214	2,4	1 285	14,1	1 285	13,0	713	7,0
moins favorisés	42	0,5	250	2,7	250	2,5	139	1,4
Travailleurs	3 920	43,5	1 798	19,7	2 587	26,1	3 920	38,7
Type Ubisoft	7 282	80,8	3 845	42,1	5 160	52,0	7 282	71,8
Autres types	-3 362	-37,3	-2 047	-22,4	-2 573	-25,9	-3 362	-33,2
<b>Motifs</b>	<b>9 010</b>		<b>9 136</b>		<b>9 924</b>		<b>10 139</b>	
Travail	2 984	33,1	2 149	23,5	2 543	25,6	3 107	30,6
Magasinage	415	4,6	510	5,6	510	5,1	466	4,6
Loisirs	384	4,3	517	5,7	517	5,2	452	4,5
École	369	4,1	956	10,5	956	9,6	647	6,4
Retour à domicile	4 170	46,3	4 128	45,2	4 523	45,6	4 680	46,2
Autres	688	7,6	876	9,6	876	8,8	787	7,8
<b>Mode</b>	<b>9 010</b>		<b>9 136</b>		<b>9 924</b>		<b>10 139</b>	
Auto conducteur	2 842	31,5	2 372	26,0	2 655	26,7	3 005	29,6
Auto passager	1 002	11,1	1 009	11,0	1 127	11,4	1 157	11,4
Autobus STM	437	4,8	855	9,4	829	8,3	616	6,1
Métro	981	10,9	997	10,9	1 063	10,7	1 083	10,7
Taxi	-23	-0,3	32	0,4	17	0,2	-14	-0,1
Vélo	1 026	11,4	877	9,6	1 001	10,1	1 114	11,0
À pied	2 345	26,0	2 709	29,7	2 882	29,0	2 749	27,1
Autres	400	4,4	284	3,1	352	3,5	430	4,2
<b>Interaction géo</b>	<b>9 010</b>		<b>9 136</b>		<b>9 924</b>		<b>10 139</b>	
Plateau-Mont-Royal	4 716	52,3	5 589	61,2	5 873	59,2	5 522	54,5
Rosemont-PP.	715	7,9	474	5,2	588	5,9	747	7,4
Ville-Marie	1 300	14,4	1 322	14,5	1 400	14,1	1 420	14,0
Autres	2 279	25,3	1 750	19,2	2 063	20,8	2 450	24,2

	<b>Scénario I</b> <b>Résid1 - Weurs 4</b>		<b>Scénario J</b> <b>Résid3 - Weurs 3</b>		<b>Scénario K</b> <b>Résid2 - Weurs 4</b>		<b>Scénario L</b> <b>Résid3 - Weurs 4</b>	
	<b>Nombre</b>	<b>%</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
<b>Personnes</b>	<b>4 591</b>		<b>4 557</b>		<b>5 022</b>		<b>5 457</b>	
Résidents - Adultes	1 623	35,4	1 948	42,7	1 802	35,9	1 948	35,7
plus favorisés	1 353	29,5	1 624	35,6	1 502	29,9	1 624	29,8
moins favorisés	270	5,9	324	7,1	300	6,0	324	5,9
Résidents < 18 ans	108	2,4	649	14,2	360	7,2	649	11,9
plus favorisés	90	2,0	541	11,9	300	6,0	541	9,9
moins favorisés	18	0,4	108	2,4	60	1,2	108	2,0
Travailleurs	2 860	62,3	1 960	43,0	2 860	57,0	2 860	52,4
Type Ubisoft	4 541	98,9	3 641	79,9	4 541	90,4	4 541	83,2
Autres types	-1 681	-36,6	-1 681	-36,9	-1 681	-33,5	-1 681	-30,8
<b>Déplacements</b>	<b>10 810</b>		<b>11 258</b>		<b>11 939</b>		<b>13 058</b>	
Adultes	4 834	44,7	5 802	51,5	5 367	45,0	5 802	44,4
plus favorisés	4 036	37,3	4 845	43,0	4 481	37,5	4 845	37,1
moins favorisés	798	7,4	958	8,5	887	7,4	958	7,3
Moins de 18 ans	256	2,4	1 535	13,6	852	7,1	1 535	11,8
plus favorisés	214	2,0	1 285	11,4	713	6,0	1 285	9,8
moins favorisés	42	0,4	250	2,2	139	1,2	250	1,9
Travailleurs	5 720	52,9	3 920	34,8	5 720	47,9	5 720	43,8
Type Ubisoft	9 082	84,0	7 282	64,7	9 082	76,1	9 082	69,6
Autres types	-3 362	-31,1	-3 362	-29,9	-3 362	-28,2	-3 362	-25,7
<b>Motifs</b>	<b>10 810</b>		<b>11 258</b>		<b>11 939</b>		<b>13 058</b>	
Travail	3 884	35,9	3 210	28,5	4 007	33,6	4 110	31,5
Magasinage	415	3,8	510	4,5	466	3,9	510	3,9
Loisirs	384	3,6	517	4,6	452	3,8	517	4,0
École	369	3,4	956	8,5	647	5,4	956	7,3
Retour à domicile	5 070	46,9	5 189	46,1	5 580	46,7	6 089	46,6
Autres	688	6,4	876	7,8	787	6,6	876	6,7
<b>Mode</b>	<b>10 810</b>		<b>11 258</b>		<b>11 939</b>		<b>13 058</b>	
Auto conducteur	3 555	32,9	3 138	27,9	3 718	31,1	3 851	29,5
Auto passager	1 232	11,4	1 323	11,7	1 387	11,6	1 553	11,9
Autobus STM	540	5,0	798	7,1	719	6,0	902	6,9
Métro	1 146	10,6	1 175	10,4	1 248	10,4	1 340	10,3
Taxi	-23	-0,2	-7	-0,1	-14	-0,1	-7	0,0
Vélo	1 217	11,3	1 202	10,7	1 304	10,9	1 393	10,7
À pied	2 626	24,3	3 165	28,1	3 030	25,4	3 445	26,4
Autres	517	4,8	464	4,1	547	4,6	580	4,4
<b>Interaction géo</b>	<b>10 810</b>		<b>11 258</b>		<b>11 939</b>		<b>13 058</b>	
Plateau-Mont-Royal	5 182	47,9	6 338	56,3	5 988	50,2	6 804	52,1
Rosemont-PP.	949	8,8	778	6,9	980	8,2	1 012	7,8
Ville-Marie	1 417	13,1	1 526	13,6	1 537	12,9	1 643	12,6
Autres	3 263	30,2	2 616	23,2	3 434	28,8	3 599	27,6

## Conclusion et limites de l'étude

Les conclusions de cette étude peuvent être déclinées de plusieurs manières.

### Résultats quantitatifs

D'un point de vue quantitatif, il est indéniable — voire évident — qu'un développement réussi du quartier entraînera une hausse des emplois et des résidents, et donc des déplacements. Bien que les scénarios présentés dans cette étude diffèrent non seulement par le nombre, mais aussi par la nature, des nouveaux résidents et des travailleurs, les déplacements qu'ils génèrent diffèrent surtout selon le nombre de personnes, et pas tant selon le mode. En gros, le développement proposé générera entre 7 000 et 13 000 nouveaux déplacements journaliers, et ce, pour 899 travailleurs et 1 731 résidents additionnels (dans notre hypothèse basse) ou pour 2 680 travailleurs et 2 597 résidents additionnels (dans notre hypothèse haute). La variation beaucoup plus importante des hypothèses portant sur les travailleurs est due au fait que nous avons affaire à des utilisations très variées des espaces construits qui vont du quasi-bureau (entreprises multimédias) à l'entrepôt.

Ce sont les déplacements à pied et en voiture qui augmenteront le plus. L'augmentation des déplacements en voiture est due au fait que malgré la propension plus grande pour les travailleurs du Plateau-Mont-Royal — et notamment pour les travailleurs de la nouvelle économie — de se déplacer en modes alternatifs, il n'en reste pas moins que plus de 40 % se servent de leur voiture. Les déplacements à pied sont privilégiés à la fois par les nouveaux résidents et les nouveaux travailleurs.

En ce qui concerne le transport en commun, les prévisions sont plus complexes. En effet, tandis que l'utilisation du métro augmente de manière proportionnelle au total des utilisateurs du quartier (représentant toujours environ 11 % des nouveaux déplacements), l'utilisation de l'autobus fluctue selon leur statut socio-économique. En effet, l'autobus semble être délaissé par les utilisateurs (travailleurs et résidents) plus aisés, mais sera, en revanche, plus utilisé plus on trouvera de personnes de moins de 18 ans dans le nouveau quartier. Au total, de 800 à 1 300 nouveaux déplacements en métro seront générés, et de 440 à 830 déplacements en autobus. Toutefois, il importe également de garder à l'esprit qu'un important report des déplacements effectués à pied et à vélo pourrait se faire, pendant la période de l'hiver, sur le transport en commun, particulièrement le métro que les personnes plus favorisées semblent nettement plus privilégier.

## Interprétation des résultats

Ces résultats vont tous dans le même sens — il y aura augmentation de l'achalandage du quartier, et ceci selon tous les modes de transports. Ils permettent aussi d'estimer la part de cette augmentation qui sera dévolue aux transports en commun. Cette part n'est pas négligeable, mais elle n'est pas non plus dominante. Ce qui semble avoir préséance, dans un quartier comme le Plateau-Mont-Royal, sont les deux extrêmes : la voiture (ceci correspond à la réalité du transport de personnes dans presque toutes les métropoles occidentales) et la marche (ceci correspond à la réalité du Plateau-Mont-Royal, quartier qui combine résidences, emplois, commerces et loisirs dans un rayon restreint). Le vélo, qui accapare 10 % des nouveaux déplacements, reflète aussi cette réalité locale propre au Plateau-Mont-Royal, poussant même cette logique nettement plus loin puisque le vélo y représente actuellement 6,2 % des déplacements des résidents et de 2,5 % des employés non résidents (Barbonne, 2007).

Les déplacements piétons et à vélo dans le quartier, auxquels on doit rajouter les tronçons de déplacement en transport en commun qui se feront à pied, représenteront plus de 50 % des déplacements. Il est donc important, dans la réflexion qui se fera autour des aménagements urbains, de tenir compte de la place centrale de ces modes de déplacement, et de porter une attention particulière à la convivialité et à la sécurité de ces déplacements afin de permettre une coexistence harmonieuse entre les différents modes utilisés.

Une hypothèse forte sous-tend ces résultats : c'est que tout restera égal par ailleurs. Les travailleurs de la nouvelle économie qui viendront travailler dans le quartier auront des comportements semblables aux travailleurs de la nouvelle économie qui y sont déjà, de même pour les travailleurs de « l'ancienne » économie. Les nouveaux résidents auront des comportements semblables aux autres résidents de classe socio-économique « supérieure » du Plateau-Mont-Royal.

Or, un projet de cette envergure est un projet dynamique. Les comportements pourront être — au moins partiellement — modifiés selon la conception du projet (plus ou moins de stationnements? lignes d'autobus qui la desservent? rues vivantes et conviviales?) et selon les aménagements qui la relie aux stations de métro. Si le quartier St-Viateur se développe, un effet d'entraînement pourrait émerger et se répercuter sur le sud du quartier Rosemont. En effet, ce quartier offre une morphologie qui ressemble en certains points à celle du Plateau-Mont-Royal, mais abrite pour le moment relativement peu de travailleurs de la nouvelle économie (nous estimons que 13 % des travailleurs de ce type œuvrant dans le quartier St-Viateur vivent actuellement à Rosemont). Si un noyau d'emplois de cette sorte se développe à St-Viateur, et compte tenu des distances de navettage relativement petites que privilégient les travailleurs de ce secteur, Rosemont deviendra peut-être une option résidentielle viable

pour un plus grand nombre (en termes relatifs et absolus) d'entre eux. À l'inverse, une augmentation importante de la population du quartier entraînera peut-être un achalandage accru de Rosemont pour des fins de magasinage — quoique le chemin de fer constitue une barrière importante à laquelle nous reviendrons ci-dessous.

Bref, l'ensemble de ces effets n'a pas été intégré au modèle.

Notre étude n'a pas tenu compte de la fréquentation du quartier autre que celle des résidents et des travailleurs. Actuellement, cette fréquentation est si basse qu'elle ne ressort pratiquement pas dans les données origine/destination (d'où le fait que nous ne l'ayons pas inclus dans notre analyse). Si elle augmente, ce sera sous l'effet d'un processus d'entraînement que nous n'avons pas modélisé. Cela dit, nous notons que 120 000 pi<sup>2</sup> de commerces sont prévus : il nous semble que ceci est une surface commerciale généreuse pour desservir les résidents et travailleurs du quartier, quartier qui est déjà à proximité d'artères commerciales importantes (notamment la rue Laurier). Il sera donc important de bien cibler qui seront les occupants potentiels de ces commerces et quelle sera leur clientèle. Si une clientèle externe au quartier (autre que ces travailleurs et résidents) n'est pas attirée, alors peut-être que ces surfaces sont trop importantes. Par contre, il suffirait qu'un supermarché s'y installe (qui devrait alors desservir un marché allant au-delà du quartier St-Viateur) pour rendre viables ces surfaces.

Finalement, il importe de noter que nous n'avons pas exploré les scénarios où le projet ne réussirait pas. Notre mandat n'est pas d'évaluer le projet en soi, mais d'estimer son impact en termes de transport : les résultats doivent donc être interprétés dans ce contexte.

## **Métro Rosemont**

Bien que nous ne soyons pas spécialistes en design urbain ou en comportement des piétons, il nous est possible d'émettre quelques idées quant à l'utilisation éventuelle de la station de métro Rosemont par les travailleurs et résidents du quartier.

La bouche du métro Rosemont se trouve à 420 m en ligne droite du coin de St-Viateur et de Gaspé, ou à 530 m si l'on suit le chemin qui passe sous la voie ferrée.

Selon King et Wright (2005) et Park (2003), la distance de 500 m est à la limite de ce que résidents et employés marcheront facilement afin d'accéder au métro. L'emplacement du quartier St-Viateur est donc accessible, mais de façon marginale, à cette station.

Il existe toute une littérature analysant la marche en ville et, en particulier, les liens piétons vers le transport en commun. Sans rentrer dans les détails, il semble que plusieurs conditions

doivent être réunies pour que le chemin entre le quartier re-développé et la bouche de métro soit utilisé de manière régulière par un nombre important de personnes.

- il devrait y avoir une perception de sécurité (Hüsler, 2002);
- le chemin doit être convivial et visible à partir de bâtiments occupés sur toute sa longueur (Moudon et al., 1997);
- les liens souterrains sont à éviter pour des raisons de sécurité et/ou de perception de sécurité (Stafford, 2002).

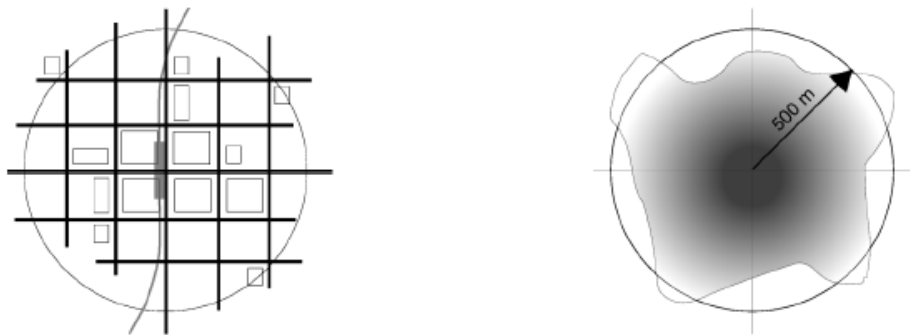


Figure 1. Optimal Station Siting

Figure tirée de Park (2003)

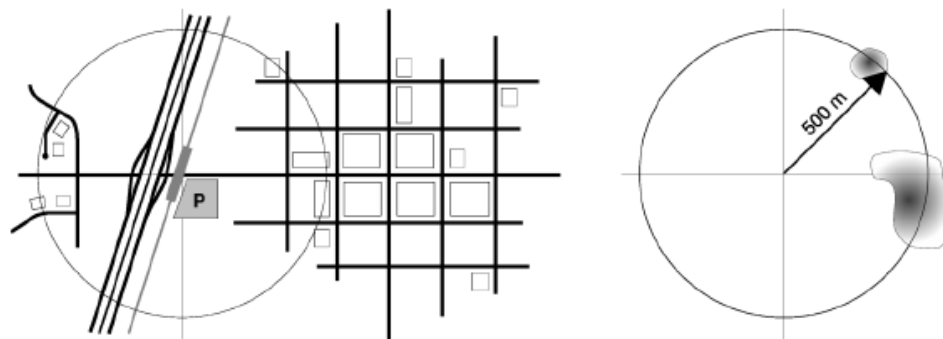


Figure 2. Compromised Station Siting

Figure tirée de Park (2003)

Selon la conceptualisation de Park (2002), la situation de la station Rosemont est « compromise ». En effet, tandis que sa première figure illustre une station qui est au cœur du tissu urbain (semblable à la station Laurier — une situation « optimale »), sa deuxième figure illustre une station qui ressemble plus à la station Rosemont. Le quartier St-Viateur, situé à 500 m de la station Rosemont, est séparé de celle-ci par un vide urbain qu'il s'agit de combler si l'on compte sur un achalandage significatif de la station Rosemont à partir du quartier St-Viateur re-développé. Ceci représente un défi compte tenu de la nature des rues (murs aveugles autour du couvent, passages souterrains, abords de chemin de fer) qui séparent le quartier de la station (Loutzenheiser, 1997).

Deux problèmes peuvent donc être identifiés. D'une part, le chemin entre le quartier re-développé et la bouche de métro n'est pas animé. D'autre part, le chemin de fer constitue une barrière difficile à franchir, toute dénivellation, au-dessus ou en-dessous du chemin de fer, constituant un obstacle à l'accès piéton au métro Rosemont (Pharoah, 2002). Il est donc possible qu'en l'état actuel, ou avec des améliorations mineures d'accessibilité au métro Rosemont, la station Laurier, située à 650 m en ligne droite (ou à 800 m le long des rues) soit plus attrayante malgré son éloignement plus important. Par contre, un effort plus important, qui ne se concentre pas uniquement sur le lien physique entre le quartier et la station mais aussi sur l'animation et la convivialité du lien, pourrait encourager l'utilisation accrue de la station Rosemont.

Il est à noter que nos analyses, qui sont étalonnées sur le comportement des résidents « moyens » du Plateau-Mont-Royal et sur celui des travailleurs du quartier St-Viateur, supposent un accès « moyen » au métro pour les résidents et un accès qui ressemble à celui qui existe actuellement pour les travailleurs. Si l'accès au métro est rendu aisé et convivial, les comportements décrits dans nos analyses pourraient être différents — sans doute plus portés vers l'utilisation du métro.

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, les choix qui seront faits au cours du processus de développement par les développeurs et par la Ville joueront pour beaucoup sur les modes de transports qui seront utilisés.





## RÉFÉRENCES

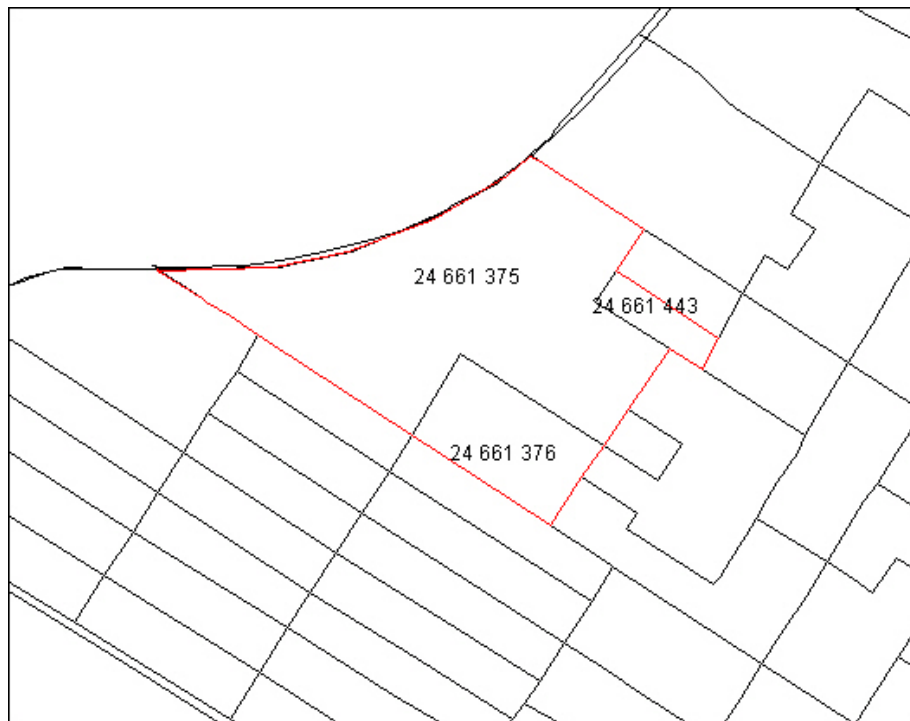
- Barbonne, R. (2007), *Portrait croisé de l'évolution des déplacements des résidents et des personnes fréquentant l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (1998-2003) : vers un développement plus durable?*, Étude réalisée pour le compte de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Ville de Montréal), INRS-Urbanisation, Culture et Société, mars, 87 p.
- Bartlett, R. (2003), « Testing the "Popsicle Test": Realities of Retail Shopping in New "Traditional Neighbourhood Developments" », *Urban Studies*, 40(8), 1471-1485.
- Hüsler, W. (2002), *Intermodality Pedestrian Public Transport (Walk and Ride)*, site Web Walk 21, [http://www.walk21.com/the\\_board/board\\_papers.asp?Board=2&p=12](http://www.walk21.com/the_board/board_papers.asp?Board=2&p=12)
- King, M., et L. Wright (2005), *Safe Routes to Transit in Developing Cities*, site Web Walk 21, [http://www.walk21.com/the\\_board/board\\_papers.asp?Board=2&p=12](http://www.walk21.com/the_board/board_papers.asp?Board=2&p=12)
- Loutzenheiser, D. (1997), « Pedestrian Access to Transit: Model of Walk Trips and Their Design and Urban Form Determinants Around Bay Area Rapid Transit Stations », *Transportation Research Record*, 1604.1, 40-49.
- Moudon, A., P. Hess, M. Snyder et K. Stanilov (1997), « Effects of Site Design on Pedestrian Travel in Mixed-Use, Medium-Density Environments », *Transportation Research Record*, 1578.1, 48-55.
- Park, R. (2002), *Improving Pedestrian Access to Transit Stations in Less Walkable Environments*, site Web Walk 21, [http://www.walk21.com/the\\_board/board\\_papers.asp?Board=2&p=12](http://www.walk21.com/the_board/board_papers.asp?Board=2&p=12)
- Pharoah, T. (2002), *Missing Links to Town and City Centres*, site Web Walk 21, [http://www.walk21.com/the\\_board/board\\_papers.asp?Board=2&p=12](http://www.walk21.com/the_board/board_papers.asp?Board=2&p=12)
- Raymond Chabot Grant Thornton (2007), *Secteur St-Viateur Est – Évaluation du potentiel économique et immobilier et évaluation de la stratégie de développement*, Étude réalisée pour le compte de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Ville de Montréal), INRS-Urbanisation, Culture et Société, juin, 50 p.
- San Diego County airport land use compatibility plan policy document, (2005), consulté sur internet le 10 octobre 2007.
- Stafford, J. (2002), *Personal Security Issues in Pedestrian Journeys*, site web Walk 21, [http://www.walk21.com/the\\_board/board\\_papers.asp?Board=2&p=12](http://www.walk21.com/the_board/board_papers.asp?Board=2&p=12)
- Valex-Roy, M. (2007), « Les territoires de la Nouvelle économie : quelle place et quel rôle pour les arts? », Communication présentée dans le cadre du 4<sup>e</sup> colloque de la relève du réseau Villes-Régions-Monde *Des acteurs qui façonnent le territoire*, Montréal, INRS-Urbanisation, Culture et Société, 16-17 mai. Texte de la communication disponible en ligne : [http://www.vrm.ca/documents/Releve4\\_Roy-ValexMyrtille.pdf](http://www.vrm.ca/documents/Releve4_Roy-ValexMyrtille.pdf)
- Ville de Montréal (2004), *Profil socio-économique de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal*, Division des politiques et du plan d'urbanisme, septembre, 12 p. [www.ville.montreal.qc.ca/montrealenstatistiques](http://www.ville.montreal.qc.ca/montrealenstatistiques)
- Ville de Montréal (2006), *Secteur Maguire – Un territoire en mutation*, Document d'orientation réalisé par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, 15 mai.



## Annexes

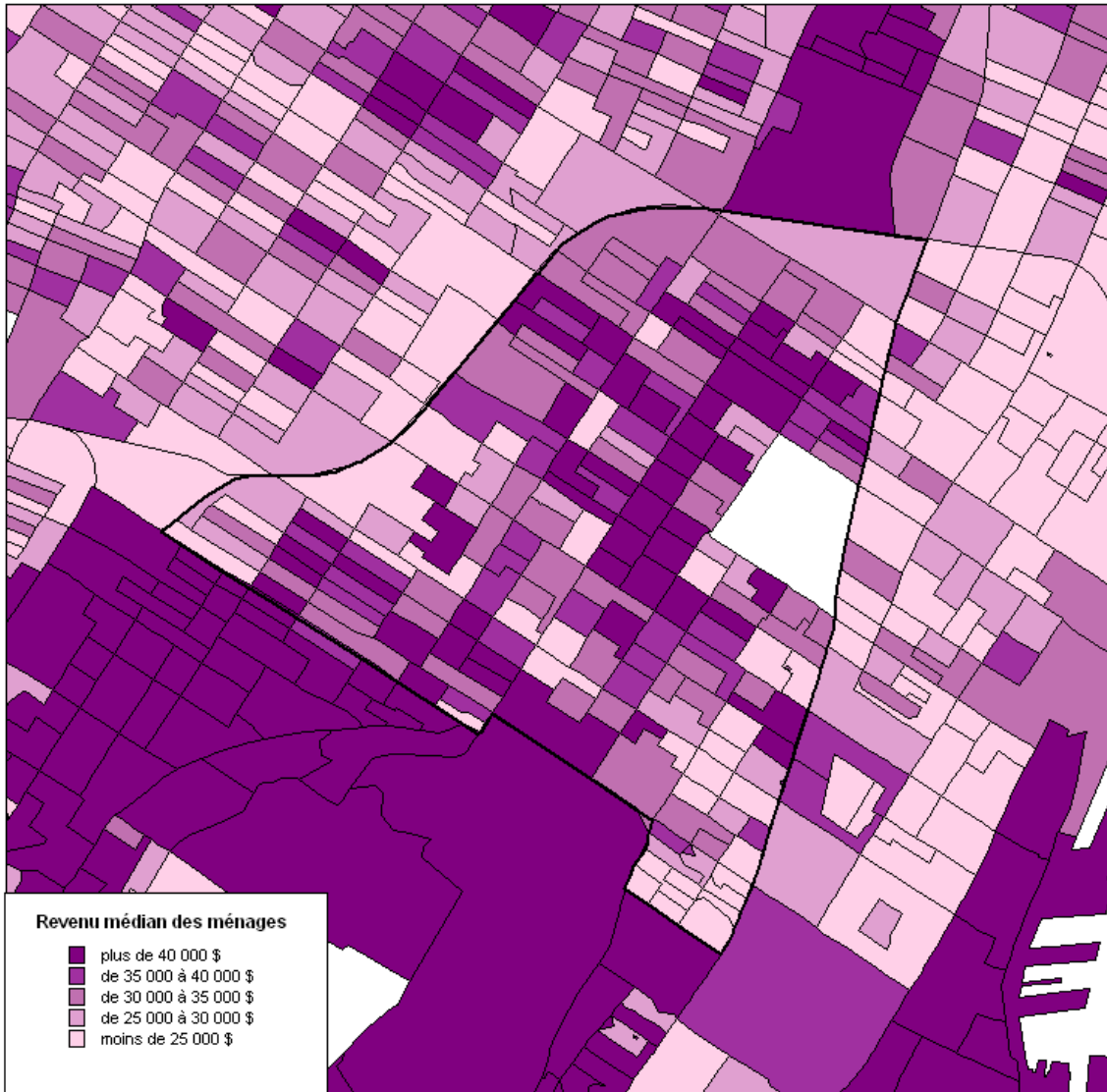
### ANNEXE I

### CARTE DU RECOUPEMENT ENTRE LES AIRES DE DIFFUSION DU RECENSEMENT DE STATISTIQUE CANADA ET LE SECTEUR ST-VIATEUR EST



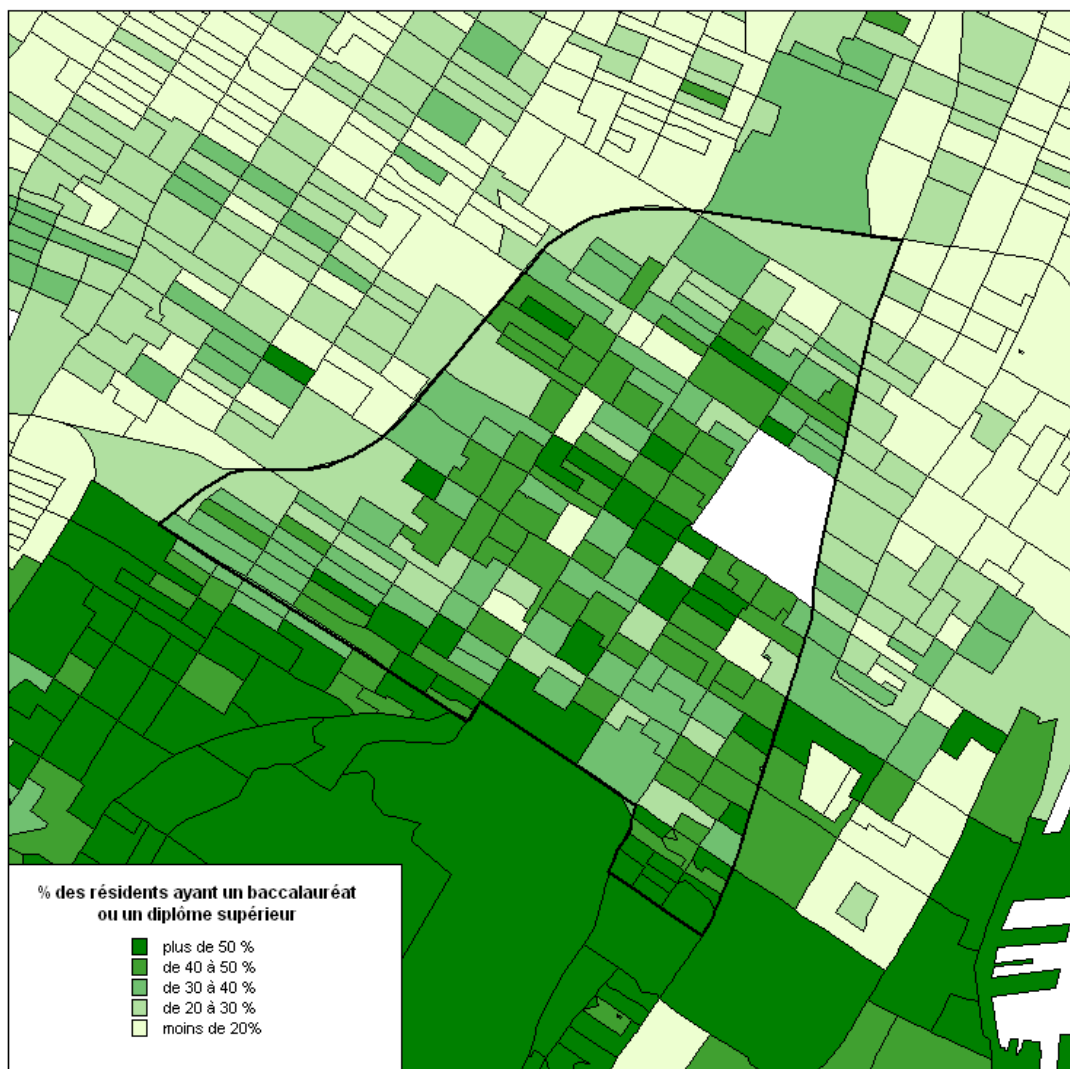
## ANNEXE II

### CARTE DU REVENU MÉDIAN DES MÉNAGES DE L'ARRONDISSEMENT DU PLATEAU-MONT-ROYAL EN 2000



Source : Statistique Canada, Recensement de 2001  
Auteur : Rémy Barbonne - LASER - INRS-UCS

**ANNEXE III**  
**CARTE DU % DES RÉSIDENTS DE 20 ANS ET PLUS DU PLATEAU-MONT-ROYAL AYANT OBTENU UN BACCALAURÉAT OU UN DIPLÔME SUPÉRIEUR EN 2000**



Source : Statistique Canada, Recensement de 2001  
Auteur : Rémy Barbonne - LASER - INRS-UCS

## ANNEXE IV

### VENTILATION DES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES DEUX GROUPES RÉFÉRENTIELS DE RÉSIDENTS ADULTES SELON LE MOTIF DU DÉPLACEMENT

#### Déplacements pour le travail :

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	6 438	32,3	9 313	37,5	15 751	35,1
Auto passager	1 070	5,4	1 422	5,7	2 492	5,6
Autobus STM	4 409	22,1	3 867	15,6	8 276	18,5
Métro	2 480	12,4	4 201	16,9	6 681	14,9
Taxi	280	1,4	201	0,8	481	1,1
Vélo	1 418	7,1	1 869	7,5	3 287	7,3
À pied	3 763	18,9	3 882	15,6	7 645	17,1
Autres	86	0,4	112	0,5	198	0,4
<b>Total</b>	<b>19 944</b>		<b>24 867</b>		<b>44 811</b>	

#### Déplacements pour le magasinage :

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	2 242	20,6	2 333	24,6	4 575	22,5
Auto passager	780	7,2	507	5,4	1 287	6,3
Autobus STM	1 160	10,7	745	7,9	1 905	9,4
Métro	833	7,7	378	4,0	1 211	6,0
Taxi	45	0,4	43	0,5	88	0,4
Vélo	808	7,4	578	6,1	1 386	6,8
À pied	4 941	45,4	4 888	51,6	9 829	48,3
Autres	71	0,7	0	0,0	71	0,3
<b>Total</b>	<b>10 880</b>	<b>100</b>	<b>9 472</b>	<b>100</b>	<b>20 352</b>	

#### Déplacements pour les loisirs :

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	1 611	17,1	1 816	21,1	3 427	19,0
Auto passager	1 225	13,0	1 115	12,9	2 340	13,0
Autobus STM	1 028	10,9	1 055	12,2	2 083	11,6
Métro	1 023	10,9	512	5,9	1 535	8,5
Taxi	289	3,1	267	3,1	556	3,1
Vélo	642	6,8	608	7,1	1 250	6,9
À pied	3 524	37,5	3 174	36,8	6 698	37,2
Autres	63	0,7	73	0,8	136	0,8
<b>Total</b>	<b>9 405</b>	<b>100</b>	<b>8 620</b>	<b>100</b>	<b>18 025</b>	<b>100</b>

**Déplacements pour autres motifs :**

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	5 547	28,0	9 313	37,5	14 860	33,3
Auto passager	1 078	5,4	1 422	5,7	2 500	5,6
Autobus STM	3 566	18,0	3 867	15,6	7 433	16,6
Métro	2 293	11,6	4 201	16,9	6 494	14,5
Taxi	478	2,4	201	0,8	679	1,5
Vélo	996	5,0	1 869	7,5	2 865	6,4
À pied	5 636	28,4	3 882	15,6	9 518	21,3
Autres	219	1,1	112	0,5	331	0,7
<b>Total</b>	<b>19 813</b>	<b>100</b>	<b>24 867</b>	<b>100</b>	<b>44 680</b>	<b>100</b>

**Retour à domicile :**

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	11 366	23,9	14 394	29,1	25 760	26,5
Auto passager	3 486	7,3	3 857	7,8	7 343	7,6
Autobus STM	5 821	12,2	5 030	10,2	10 851	11,2
Métro	7 162	15,0	6 683	13,5	13 845	14,3
Taxi	1 080	2,3	1 028	2,1	2 108	2,2
Vélo	3 047	6,4	3 251	6,6	6 298	6,5
À pied	15 090	31,7	14 953	30,2	30 043	30,9
Autres	570	1,2	315	0,6	885	0,9
<b>Total</b>	<b>47 622</b>		<b>49 511</b>		<b>97 133</b>	<b>100</b>

## ANNEXE V

### VENTILATION DES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES DEUX GROUPES RÉFÉRENTIELS DE RÉSIDENTS DE MOINS DE 18 ANS SELON LE MOTIF DU DÉPLACEMENT

#### Déplacements pour études :

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Auto passager	634	16,7	632	21,6	1 266	18,8
Autobus STM	894	23,6	494	16,9	1 388	20,7
Métro	132	3,5	162	5,5	294	4,4
Taxi	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Vélo	123	3,2	243	8,3	366	5,4
À pied	1 554	41,0	1 300	44,4	2 854	42,5
Autres	451	11,9	99	3,4	550	8,2
<b>Total</b>	<b>3 788</b>		<b>2 930</b>		<b>6 718</b>	

#### Déplacements pour autres motifs :

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Auto passager	88	10,9	204	24,8	292	17,9
Autobus STM	95	11,8	202	24,5	297	18,2
Métro	152	18,8	24	2,9	176	10,8
Taxi	40	5,0	0	0,0	40	2,5
Vélo	29	3,6	136	16,5	165	10,1
À pied	403	49,9	257	31,2	660	40,5
Autres	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<b>Total</b>	<b>807</b>	<b>100</b>	<b>823</b>	<b>100</b>	<b>1 630</b>	<b>100</b>

#### Retour à domicile :

Modes de transport	Groupe Défavorisés		Groupe Favorisés		Plateau-Mont-Royal	
	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Auto conducteur	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Auto passager	656	16,0	612	18,4	1 268	17,1
Autobus STM	589	14,4	623	18,8	1 212	16,3
Métro	462	11,3	115	3,5	577	7,8
Taxi	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Vélo	348	8,5	345	10,4	693	9,3
À pied	1 836	44,9	1 530	46,1	3 366	45,4
Autres	201	4,9	97	2,9	298	4,0
<b>Total</b>	<b>4 092</b>	<b>100,0</b>	<b>3 322</b>	<b>100,0</b>	<b>7 414</b>	<b>100,0</b>



## ANNEXE VI

### CALCUL DU RATIO D'INTENSITÉ D'UTILISATION DE L'ESPACE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL AU SEIN DU QUARTIER SELON LE TYPE D'ENTREPRISE

Entreprises	Superficie (pi <sup>2</sup> )	Emplois	Ratio pour 1 000 pi <sup>2</sup>
<b>Représentatives du passé</b>			
Aluminium Saint-Viateur - 5600, avenue De Gaspé	9 017	10	1,1
Lutex Design - 5605, avenue De Gaspé	46 000	50	1,1
Belgo Lux - 5605, avenue De Gaspé	65 975	90	1,4
Chez Bambini - 5425, avenue Casgrain	6 380	2	0,3
Dominion clothing - 5333, avenue Casgrain	2 500	1	0,4
Importations Aritex - 160, rue Saint-Viateur Est	15 225	10	0,7
Lollytop childrenwear - 160, rue Saint-Viateur Est	19 258	40	2,1
Louben sportswear - 5445, avenue De Gaspé	47 678	80	1,7
Sports Atlantic - 5445, avenue De Gaspé	46 342	10	0,2
Sports Athènes - 160, rue Saint-Viateur Est	2 823	9	3,2
Savron clothes - 5445, avenue De Gaspé	5 185	5	1,0
Web-Tex - 5445, avenue De Gaspé	30 524	22	0,7
Alzintex - 5455, avenue De Gaspé	12 266	10	0,8
Allied knitting - 5445, avenue De Gaspé	3 168	4	1,3
D. Zinman textiles - 5445, avenue De Gaspé	19 817	20	1,0
Manufacture Universelle - 5555, avenue Casgrain	56 850	18	0,3
Kwartz-21 - 5455, avenue De Gaspé	8 368	8	1,0
Entrepôt Presto - 5400, avenue Henri-Julien	11 693	12	1,0
Godinger Canada - 5425, avenue Casgrain	7 567	8	1,1
Scarves & Allied - 160, rue Saint-Viateur	18 301	25	1,4
Noble gift packaging - 5555, avenue Casgrain	25 500	40	1,6
Maternité Du-Date- 5605, avenue De Gaspé	10 200	7	0,7
<b>Total</b>	<b>470 637</b>	<b>481</b>	<b>1,0</b>
Moyenne	21 393	22	1,0
<b>Représentatives de l'avenir</b>			
Ubisoft - 5505, boulevard Saint-Laurent	250 000	1500	6,0
Chen international - 5455, avenue De Gaspé	2 560	10	3,9
Coupes Pineault t- 5555, avenue Casgrain	8 500	15	1,8
Systèmealux- 5455, avenue De Gaspé	49 433	60	1,2
Meubles Biltmore - 5555, avenue De Gaspé	8 480	20	2,4
Flik Studio - 5455, avenue De Gaspé	6 471	15	2,3
Animations Macaques - 5455, avenue De Gaspé	640	5	7,8
Productions du Rapide Blanc - 5455, avenue De Gas	3 200	4	1,3
Convercité - 5570, avenue Casgrain	5 500	18	3,3
François Barbeau - 158, rue Bernard Est	1 913	10	5,2
<b>Total</b>	<b>336 697</b>	<b>1 657</b>	<b>4,9</b>
Moyenne	33 670	166	4,9
<b>Entreprises commerciales</b>			
Duvet Millenium - 160, rue Saint-Viateur Est	3 866	6	1,6
Ventes 5525 - 5525, avenue De Gaspé	2 500	9	3,6
Galerie Simon Blais - 5420, boulevard Saint-Laurent	5 250	9	1,7
Café Esperanza - 5490, boulevard Saint-Laurent	1 700	16	9,4
Café Vienne - 5505, boulevard Saint-Laurent	2195	2	0,9
Rugantino - 5486, boulevard Saint-Laurent	1 794	10	5,6
Whisky Café - 5800, boulevard Saint-Laurent	3 280	20	6,1
<b>Total</b>	<b>20 585</b>	<b>72</b>	<b>3,5</b>
Moyenne	2 941	10	3,5