

**Direction du développement économique et urbain**

---

**Les parcs industriels municipaux:  
constats et pistes d'intervention**

**Octobre 2010**

## Table des matières

1. Contexte	p.1
2. Objectifs et méthodologie	p.4
3. Constats d'ensemble	p.6
a) Surfaces et développement	p.6
b) Évaluations moyennes des terrains et des bâtiments	p.8
c) Accessibilité véhiculaire et transport en commun	p.9
d) Infrastructures	p.10
e) Cadre bâti et paysager	p.11
f) Contraintes	p.12
g) Synthèse des enjeux	p.14
4. Pistes d'intervention	p.15
a) Démarche adoptée par l'arrondissement d'Anjou	p.15
b) PR@M-Industrie	p.15
c) Intervention immobilière	p.16
d) Aménagement paysager	p.16
e) Mesures sur la chaussée	p.17
f) Concept d'écoparc	p.17
g) Mesures informatives	p.17
5. Application des interventions	p.19
6. Conclusion	p.21
7. Annexes	p.22

## **Liste des tableaux**

Tableau 1 : Établissements et emplois dans les parcs industriels	p.2
Tableau 2 : Superficies présentes dans les parcs industriels	p.7
Tableau 3 : Évaluations moyennes des terrains et bâtiments	p.8
Tableau 4 : Contraintes dans les parcs industriels	p.13
Tableau 5 : Classification des parcs	p.20

## **Liste des figures**

Figure 1 : Parcs industriels municipaux à l'échelle l'île de Montréal	p.3
Figure 2 : Schématisation de la méthodologie de travail	p.5

## Liste des annexes :

1. Parc Armand-Bombardier
2. Parc Rodolphe-Forget
3. Parc St-Jean-Baptiste
4. Parc Armand-Chaput
5. Parc Henri-Bourassa
6. Parc Pointe-aux-Trembles I
7. Parc Pointe-aux-Trembles II
8. Parc Pointe-aux-Trembles III
9. Parc Louis-H.-Lafontaine
10. Parc l'Assomption
11. Parc Anjou
12. Parc Pie-IX
13. Parc Jarry
14. Parc Papineau
15. Parc Saint-Charles
16. Cité scientifique
17. Technoparc Montréal
18. Parc Dorval
19. Parc Pointe-Claire
20. Tableau récapitulatif

## 1. Contexte

La conception de ce document s'inscrit dans un contexte de questionnement sur la capacité des parcs industriels à faire face aux changements économiques, aussi bien à l'échelle locale qu'internationale. En effet, malgré les superficies encore développables, le nombre de terrains disponibles dans les parcs industriels est relativement limité. De plus, ceux-ci apparaissent souvent mal adaptés aux nouvelles réalités économiques : cadre bâti mal adapté, mauvaise desserte en infrastructures... Les parcs industriels municipaux, et les secteurs d'emplois de manière plus générale, représentent une part importante de l'emploi sur l'île, emplois menacés à la fois par les délocalisations et par le développement résidentiel dans des zones anciennement industrielles.

C'est depuis 1984 que les municipalités, à travers le Québec, ont le pouvoir de créer des espaces industriels en acquérant, en transformant, en vendant ou en louant des terrains et des bâtiments, le tout à des fins industrielles. Ces pouvoirs sont accordés en vertu de la Loi sur les immeubles industriels municipaux (LIIM), de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et de la Loi sur les compétences municipales (LCM, art.32 à 36). La création d'un parc industriel peut offrir plusieurs avantages comme la relocalisation d'entreprises devenues incompatibles dans leur environnement et le contrôle de la spéculation sur les terrains industriels (*réf.: Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire*).

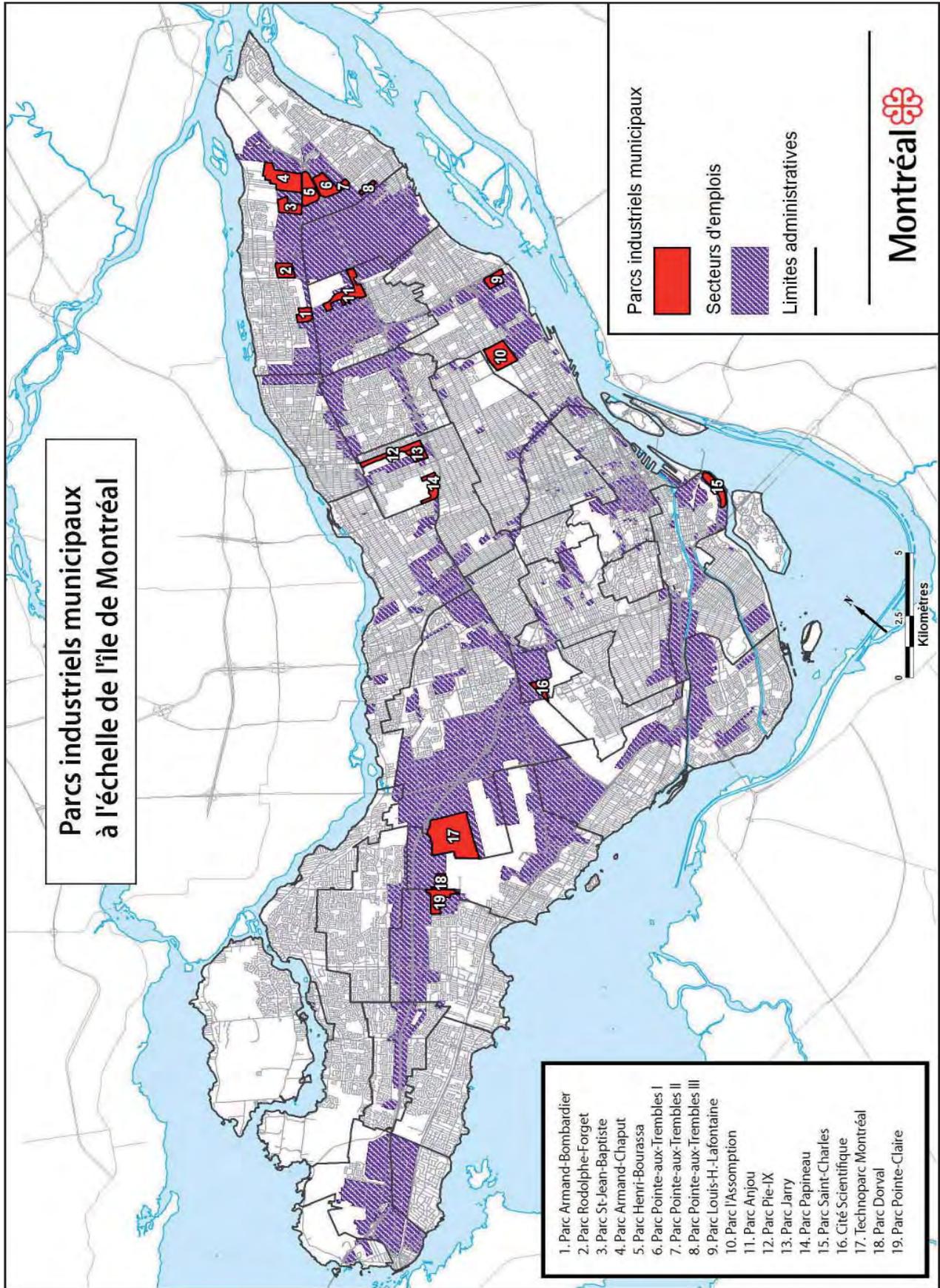
À l'échelle de l'agglomération de Montréal, on dénombre 19 parcs industriels municipaux, répartis dans sept arrondissements et deux villes reconstituées (voir carte à la page 3) et créés entre 1985 et 1995. De tailles variées, ces parcs industriels regroupent environ 550 établissements et emploient plus de 35 000 personnes. À l'échelle de l'agglomération, cela représente respectivement environ 1 % des établissements et 4 % des emplois (*réf.: Profil économique de la Ville de Montréal, novembre 2009*).

L'ensemble des parcs représente une surface utilisée totale de plus de 6 000 000 m<sup>2</sup>. On y retrouve plus de 1 500 000 m<sup>2</sup> d'espaces vacants, c'est-à-dire libres de toute construction. En plus de ces terrains vacants, on trouve plus de 750 000 m<sup>2</sup> d'espaces ou terrains sous-utilisés, c'est-à-dire des terrains déjà développés mais dont l'utilisation pourrait être densifiée (voir section 3.a).

Tableau 1 : Établissements et emplois dans les parcs industriels

#	Parcs industriels	Nombre d'établissements	% par rapport à l'arrondissement	Nombre d'emplois	% par rapport à l'arrondissement
1	Parc Armand-Bombardier	30	1,4	1 000	3,2
2	Parc Rodolphe-Forget	40	1,9	1 500	4,9
3	Parc St-Jean-Baptiste	10	0,5	300	1
4	Parc Armand-Chaput	10	0,5	900	2,9
5	Parc Henri-Bourassa	10	0,5	1 000	3,2
6	Parc Pointe-aux-Trembles I	35	1,6	1 500	4,9
7	Parc Pointe-aux-Trembles II	10	0,5	75	0,2
8	Parc Pointe-aux-Trembles III	2	0,1	400	1,3
9	Parc Louis-H. Lafontaine	5	0,2	1 500	3,1
10	Parc l'Assomption	40	1,6	3 500	7,3
11	Parc d'affaires Anjou	100	7,4	4 000	13,2
12	Parc Pie-IX	110	3,7	6 500	14,4
13	Parc Jarry	60	2	2 300	5,1
14	Parc Papineau	7	0,2	2 100	4,6
15	Parc Saint-Charles	5	0,2	600	2,1
16	Cité scientifique	15	0,4	1 800	2,5
17	Technoparc Montréal	33	0,7	4 500	4,1
18	Parc Dorval	8	0,1	500	1,2
19	Parc Pointe-Claire	15	0,2	1 300	4,4
	<b>Total ou moyenne</b>	<b>545</b>	<b>1.0</b>	<b>35 275</b>	<b>3.6</b>

## Parcs industriels municipaux à l'échelle de l'île de Montréal



Parcs industriels municipaux



Secteurs d'emplois



Limites administratives



**Montréal**

1. Parc Armand-Bombardier
2. Parc Rodolphe-Forget
3. Parc St-Jean-Baptiste
4. Parc Armand-Chaput
5. Parc Henri-Bourassa
6. Parc Pointe-aux-Trembles I
7. Parc Pointe-aux-Trembles II
8. Parc Pointe-aux-Trembles III
9. Parc Louis-H.-Lafontaine
10. Parc l'Assomption
11. Parc Anjou
12. Parc Pie-IX
13. Parc Jarry
14. Parc Papineau
15. Parc Saint-Charles
16. Cité Scientifique
17. Technoparc Montréal
18. Parc Dorval
19. Parc Pointe-Claire

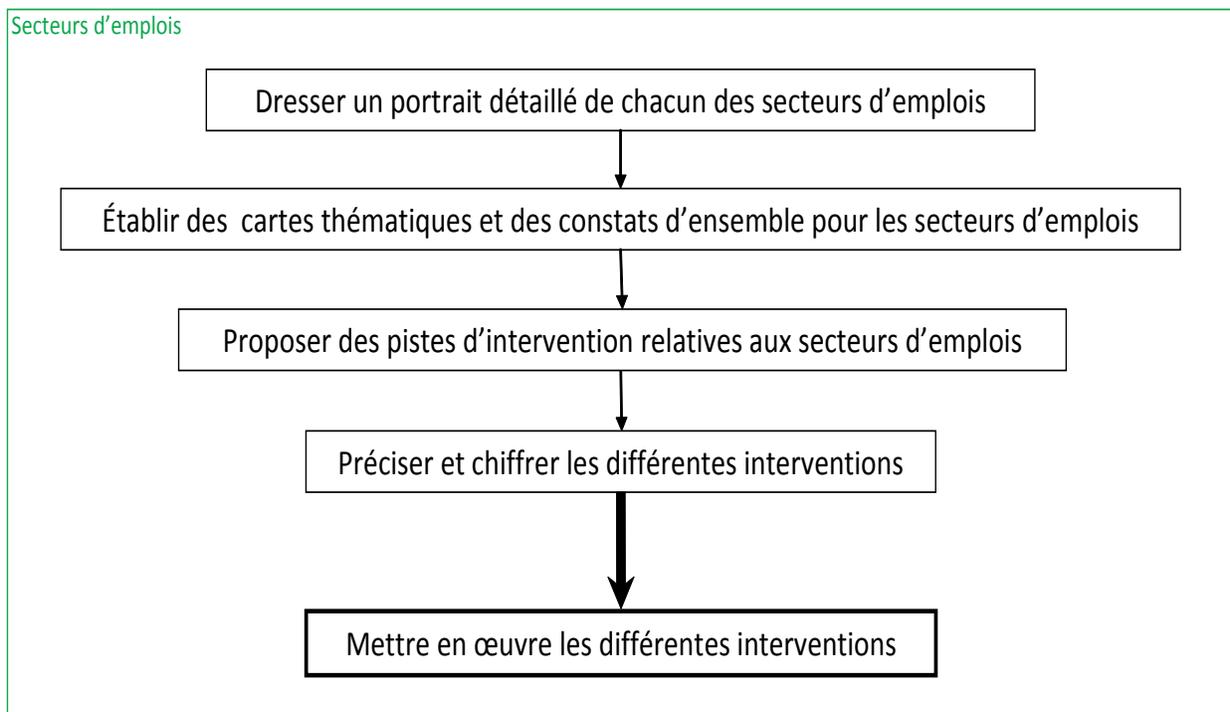
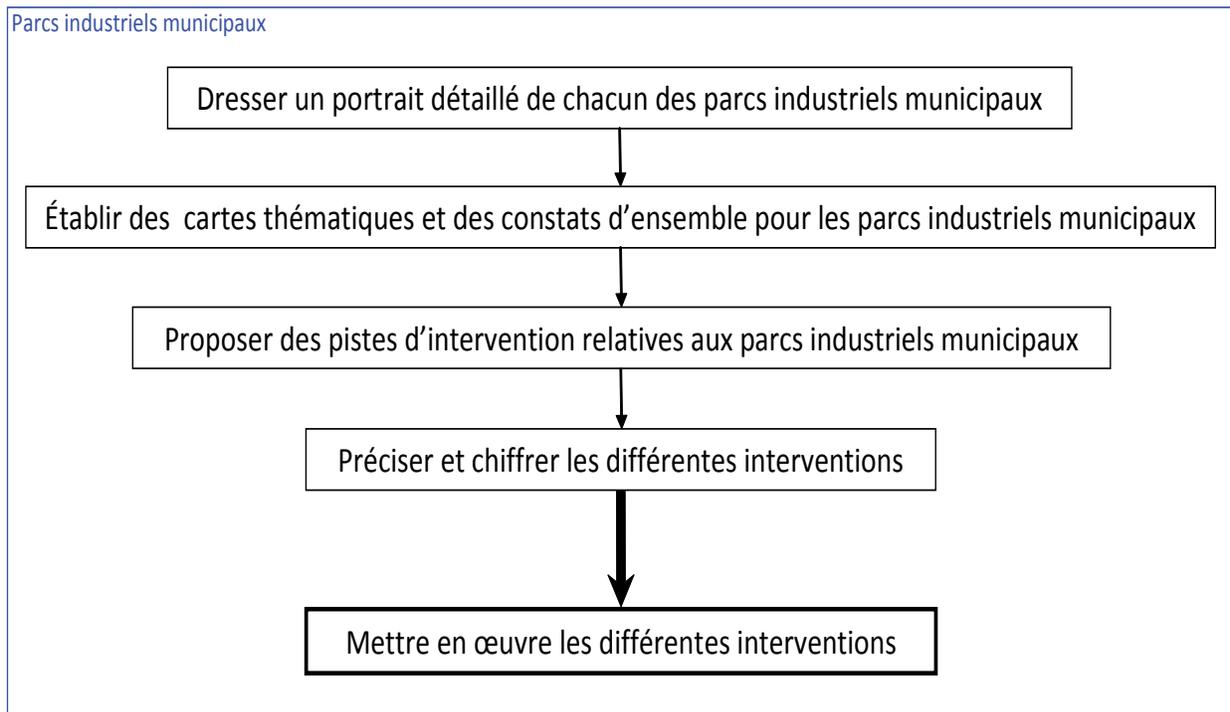
## 2. Objectifs et méthodologie

L'objectif de la démarche est d'améliorer le pouvoir d'attraction et de rétention des parcs industriels municipaux et, de façon plus générale, des secteurs d'emplois. Le présent document permet à la fois de dresser un portrait détaillé des différents parcs industriels municipaux à l'échelle de l'agglomération de Montréal et de proposer une série de pistes d'intervention pour le développement et la consolidation du tissu industriel de ces parcs, le but étant de mieux répondre aux enjeux économiques d'aujourd'hui et de demain. Par la suite, la même démarche pourra être appliquée à l'ensemble des secteurs d'emplois de l'agglomération de Montréal.

L'élaboration de ce document synthèse se base sur l'analyse de chacun des 19 parcs industriels municipaux. Celle-ci a mené à une série de cartes thématiques comprenant pour chacun des parcs industriels : la surface bâtie et les terrains vacants, l'accessibilité véhiculaire et les contraintes au développement. À partir de ces cartes, un bilan des actions à entreprendre pour chacun des parcs a été créé (ces différents documents se trouvent en annexe) et, suite à cela, une série de points principaux communs aux parcs a pu être dégagée. Ces points ont permis d'identifier une série de pistes d'intervention visant le développement et la consolidation des parcs.

Il est à noter que, tout au long de ce document, l'utilisation des mots « parcs », « parcs industriels » et « parcs municipaux » fait référence aux parcs industriels municipaux. De même, il est important de différencier « établissement » et « entreprise ». Le premier est situé à une adresse déterminée et peut être composé d'une usine, d'un garage... mais n'a pas de statut juridique. L'« entreprise » est une unité juridique constituée sous forme de société et peut comprendre plusieurs établissements, contrairement à l'établissement qui n'appartient quant à lui qu'à une seule entreprise (*Profil économique, Montréal, novembre 2009*). De plus, pour faciliter la lecture, les parcs ont été numérotés d'Est en Ouest. Cette numérotation est la même à travers l'ensemble des documents liés à ce projet (voir carte à la page 3).

Figure 2 : Schématisation de la méthodologie de travail



### 3. Constats d'ensemble

Suite à l'analyse des différents parcs (voir fiches descriptives en annexe), un certain nombre de problématiques ressortent comme étant communes à une grande partie des parcs. Celles-ci sont regroupées en thèmes. L'objectif de cette description générale des problématiques est de dresser un portrait global de la situation. Il est important de noter que tous ces points ne s'appliquent pas forcément à chacun des parcs et que toutes les problématiques ne sont pas répertoriées ici (voir les fiches en annexe pour la liste des problématiques au cas par cas).

#### a) Surfaces et état du développement

- On parle ici de « surface utilisée » pour décrire les terrains non développables. Ceux-ci comprennent les terrains déjà construits, les terrains non utilisables à cause de différentes contraintes (lignes électriques, enclavement...), les terrains zonés « résidentiel, espace vert ou institutionnel », ou encore ceux faisant l'objet d'une utilisation non industrielle (dépôt de neige usée...). Cette surface utilisée représente plus de 6 000 000 m<sup>2</sup> à travers l'ensemble des parcs industriels municipaux.
- La « surface non utilisée », ou surface vacante, correspond à l'ensemble des terrains vacants, terrains vides de construction et dont le développement pourrait commencer rapidement. Cette superficie représente presque 1 700 000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble des parcs. Il est à noter que le Technoparc Montréal représente quasiment la moitié de ce total à l'échelle des parcs industriels municipaux.
- La « surface sous-utilisée » correspond à l'ensemble des zones sous-utilisées dans les différents terrains. Ces derniers sont déjà développés mais contiennent des espaces pouvant accueillir plus de développement. Cette superficie représente plus de 750 000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble des parcs.

Le développement des différents parcs n'est pas le même partout. En effet, on retrouve des parcs industriels presque complètement développés, comme les parcs Armand-Bombardier et Dorval, alors que d'autres ont encore beaucoup d'espaces de développement disponibles, comme c'est le cas au Technoparc Montréal et au parc St-Jean-Baptiste. Dans certains cas, le développement pourrait être amélioré si l'utilisation de ces terrains était densifiée ou améliorée. C'est le cas pour les terrains catégorisés comme « sous-utilisé », où des entreprises ou établissements n'occupent qu'une partie limitée du terrain pour leurs activités. Le reste du terrain pourrait, à terme, être développé pour les besoins de l'entreprise ou pour le développement d'une autre entité.

Dans d'autres cas, ce développement est rendu impossible par des contraintes présentes sur le terrain. Celles-ci comprennent aussi bien des zonages incompatibles avec le développement industriel (résidentiel ou espace vert), le passage de lignes électriques au dessus des terrains et limitant grandement les possibilités, le passage de voies ferrées sur le territoire des parcs qui coupent des terrains, les rendant ainsi peu propices au développement ou tout simplement une utilisation actuelle du terrain qui rend toute construction impossible (ex : dépôts de neiges usées).

*Tableau 2 : Superficies présentes dans les parcs industriels*

#	Parcs industriels	Superficie de plancher totale des bâtiments (m <sup>2</sup> )	Surface de terrain utilisée (m <sup>2</sup> )	Surface de terrain non utilisée (m <sup>2</sup> )*	Surface de terrain sous-utilisée (m <sup>2</sup> )
1	Parc Armand-Bombardier	62 893	181 615	5 461	14 719
2	Parc Rodolphe-Forget	82 386	218 696	61 920	5 389
3	Parc St-Jean-Baptiste	20 870	201 198	88 510	0
4	Parc Armand-Chaput	68 070	865 521	163 200	20 882
5	Parc Henri-Bourassa	21 784	255 947	177 862	118 526
6	Parc Pointe-aux-Trembles I	117 290	330 352	51 630	103 244
7	Parc Pointe-aux-Trembles II	21 035	50 686	0	33 306
8	Parc Pointe-aux-Trembles III	5 667	22 747	37 869	3 025
9	Parc Louis-H. Lafontaine	97 608	355 455	18 407	20 681
10	Parc l'Assomption	204 735	604 775	41 142	72 509
11	Parc d'affaires Anjou	59 366	592 741	8 475	55 485
12	Parc Pie IX	242 877	322 229	40 376	10 596
13	Parc Jarry	153 639	159 488	48 580	3 137
14	Parc Papineau	8 191	179 967	18 067	69 664
15	Parc Saint-Charles	13 958	201 105	134 290	29 527
16	Cité scientifique	184 564	167 794	0	60 213
17	Technoparc Montréal	123 639	1 200 615	734 248	107 033
18	Parc Dorval	54 795	173 311	15 759	12 073
19	Parc Pointe-Claire	103 115	325 218	35 970	21 183
	<b>Total</b>	<b>1 646 482</b>	<b>6 409 460</b>	<b>1 681 766</b>	<b>761 192</b>

\* La superficie utilisée comprend les terrains déjà bâtis ainsi que les terrains où le développement est rendu impossible du fait des contraintes existantes (lignes électriques, zonage...).

## b) Évaluations moyennes des terrains et des bâtiments

Ces deux valeurs correspondent à l'évaluation foncière municipale, que ce soit pour le terrain ou le bâtiment. Plus cette valeur est élevée, plus la demande pour cet espace est forte. Au niveau des parcs industriels municipaux, il existe de grandes différences en termes d'évaluation moyenne des terrains et des bâtiments. Les prix varient entre 16 et 84 \$/m<sup>2</sup> pour les terrains et entre 260 et 9 300 \$/m<sup>2</sup> pour les bâtiments. Les grandes variations dans les prix sont à la fois liées aux types d'entreprises dans le parc, aux infrastructures en place, à la qualité de celles-ci ainsi qu'à la localisation du parc.

*Tableau 3: Évaluations moyennes des terrains et des bâtiments*

#	Parcs industriels	Évaluation moyenne des terrains (\$/m <sup>2</sup> )	Évaluation moyenne des bâtiments (\$/m <sup>2</sup> )
1	Parc Armand-Bombardier	41,85	422,12
2	Parc Rodolphe-Forget	41,43	575,63
3	Parc St-Jean-Baptiste	29,73	592,55
4	Parc Armand-Chaput	22,04	798,70
5	Parc Henri-Bourassa	28,07	1 157,42
6	Parc Pointe-aux-Trembles I	31,37	523,37
7	Parc Pointe-aux-Trembles II	48,68	258,56
8	Parc Pointe-aux-Trembles III	37,54	260,46
9	Parc Louis-H. Lafontaine	46,78	669,67
10	Parc l'Assomption	53,44	440,38
11	Parc d'affaires Anjou	42,84	2 557,17
12	Parc Pie IX	60,60	606,58
13	Parc Jarry	53,85	336,63
14	Parc Papineau	83,48	9 308,00
15	Parc Saint-Charles	16,29	3 208,47
16	Cité scientifique	49,53	1 470,57
17	Technoparc Montréal	50,35	1 788,15
18	Parc Dorval	64,50	696,10
19	Parc Pointe-Claire	54,22	877,42

### c) Accessibilité véhiculaire et transport en commun.

Cette section fait référence au transport motorisé et concerne aussi bien le transport en véhicule personnel ou professionnel et le transport en commun.

Il est question dans un premier temps d'accessibilité véhiculaire, c'est-à-dire de l'accès aux parcs par véhicules motorisés personnels (automobiles, motos...) ou professionnels (camions...). Pour ces moyens de transport, l'accessibilité concerne la présence ainsi que le nombre d'axes routiers à proximité du parc industriel. La majorité des parcs de l'île possède une bonne accessibilité véhiculaire. On retrouve en effet à proximité au moins un axe routier d'importance (avenue ou boulevard). De plus, tous les parcs, à l'exception du parc l'Assomption, sont à proximité d'une autoroute. Ces localisations permettent un accès très facile aux automobiles et aux camions et participent à la bonne visibilité des parcs, ce qui est un atout important contribuant à l'attractivité et au développement de ces territoires.

Dans un second temps, il est question d'accessibilité en transport en commun, c'est-à-dire en utilisant les services de bus et de métro. Bien que les parcs soient facilement accessibles grâce aux nombreux axes routiers, cela ne se traduit pas par une bonne desserte en transport en commun. En effet, malgré un nombre souvent relativement élevé de lignes d'autobus passant à proximité des parcs industriels (ou à l'intérieur même), la fréquence de passage des bus reste très faible et ne permet pas une grande flexibilité pour toute personne désirant s'y rendre en transport en commun. L'augmentation de la fréquence de passage permettrait d'augmenter l'utilisation des transports en commun.

Un point mérite d'être mentionné ici. Le parc l'Assomption est le seul possédant une station de métro sur son territoire (ainsi qu'une autre à proximité), palliant ainsi à sa relative faiblesse d'accès par axes routiers d'importance comparativement aux autres parcs. Cet avantage peut servir dans le développement futur du parc pour augmenter son attractivité.

#### d) Infrastructures

Les questions des infrastructures portent sur l'existence ou non d'une trame de rue desservant l'ensemble des terrains, sur l'état de la chaussée ainsi que sur la desserte en aqueduc et en égout pour ces mêmes terrains.

On rencontre une problématique de trame de rue incomplète dans quatre parcs, entraînant une situation d'enclavement de certains terrains. L'absence de rues desservant ces derniers est, entre autre, due à la forme et à la localisation des terrains par rapport aux rues déjà en place. En effet, ceux-ci ont des tailles importantes et demandent un développement de la trame de rue pour être totalement accessibles, par exemple les parcs St-Jean-Baptiste et Armand-Chaput. Dans le cas du parc Pointe-aux-Trembles II, les terrains enclavés sont localisés au milieu du parc et entourés par des constructions, procurant un accès très limité à la rue.

Concernant l'état de la chaussée, on retrouve dans presque la moitié des parcs un état des rues plutôt mauvais. Bien qu'ayant un impact assez limité au niveau de l'accessibilité véhiculaire, l'état de la chaussée peut jouer un grand rôle dans l'attractivité et la valeur même des terrains du parc industriel. En effet, cela joue sur l'aspect visuel du territoire et peut véhiculer une image négative. Ces parcs pourraient grandement bénéficier d'une rénovation ou d'un meilleur entretien de la chaussée, augmentant ainsi l'attractivité et la valeur des terrains et des bâtiments. De plus, dans bien des cas, l'état de la chaussée est souvent le problème principal car la situation globale de ces parcs industriels est bonne. Dans les autres cas, l'état de la chaussée est assez bon et demande un entretien régulier pour maintenir la qualité actuelle.

La desserte en service d'aqueduc et d'égout est quant à elle presque complète à l'échelle des parcs industriels municipaux. Toutefois, lorsque les rues sont absentes, les réseaux d'égout et d'aqueduc sont manquants eux aussi, comme c'est le cas avec certains grands terrains vacants dont seulement une petite partie est actuellement raccordée aux différents réseaux. C'est le cas des parcs Armand-Chaput, Henri-Bourassa, Pointe-aux-Trembles II, St-Jean-Baptiste et le Technoparc Montréal.

#### e) Cadre bâti et paysager

La qualité du cadre bâti, l'entretien des façades et le niveau de verdissement urbain sont des facteurs influençant la valeur des terrains et bâtiments des parcs industriels car ils jouent sur la capacité d'attractivité et de rétention des entreprises sur un territoire donné.

On entend par qualité du cadre bâti ce qui touche à l'état général des bâtiments et leur intégration avec le milieu environnant. Dans certains parcs, par exemple les parcs Pointe-aux-Trembles I et Pie-IX, cette qualité pourrait être améliorée. Pour résoudre ce problème, ou du moins le limiter lors des nouveaux développements, des règles architecturales pourraient être instaurées pour que les constructions s'intègrent mieux avec leur environnement. Ces règles seraient instaurées au niveau du zonage municipal pour la zone en question et pourraient contribuer à la création d'une image de marque pour les parcs industriels. De plus, elles pourraient aussi contribuer à augmenter l'attractivité des parcs, augmentant ainsi la valeur des terrains et bâtiments, tout en facilitant l'intégration et l'acceptabilité des développements par le milieu résidentiel.

L'état des façades des bâtiments est une problématique similaire, avec les mêmes conséquences pour les parcs industriels. Dans le même ordre d'idée, des mesures peuvent être mises en place pour encourager les entreprises en question à s'occuper de l'entretien de leurs façades.

Le cadre paysager fait référence au « niveau de verdure » dans les parcs industriels, à savoir le nombre d'arbres ou d'espaces verts présents sur le territoire, comparativement aux surfaces bâties ou dégagées. Cela concerne principalement la présence d'arbres le long des voies routières ou sur les terrains bâtis. De manière générale, environ le tiers des parcs se retrouvent dans une situation où un verdissement de l'espace serait souhaitable. Des mesures peuvent facilement être mises en place dans les parcs concernés pour améliorer la situation, comme la plantation d'arbres ou d'arbustes dans les espaces dégagés, le tout avec des coûts limités. Comme pour l'entretien des façades, la Ville peut encourager les entreprises présentes à participer au verdissement urbain de leur territoire et ainsi contribuer à améliorer l'aspect et l'attractivité du milieu (voir les pistes d'interventions à la section 4).

## f) Contraintes

Les contraintes correspondent à tous les éléments pouvant mettre un frein au développement des terrains. Celles-ci sont de nature variée et ont des effets plus ou moins importants sur les possibilités de développement des terrains.

La problématique des terrains contaminés est la plus sérieuse des contraintes. Il est toutefois important de noter que les données sur la contamination concernent des potentiels de contamination, c'est-à-dire une probabilité de contamination, et non une contamination assurée. Surtout présent dans les parcs des arrondissements de l'Est, ce potentiel de contamination représente des coûts et mesures supplémentaires importants pour un développement potentiel des terrains, les rendant ainsi moins attrayants. Cette contamination, lorsque jumelée avec d'autres contraintes, rend le développement des terrains particulièrement difficile (voir les pistes d'interventions aux sections 4-a et 4-g).

Le cas du parc Saint-Charles est particulier puisqu'il se trouve sur un ancien site d'enfouissement des déchets. Le potentiel de contamination est ici très élevé et, du fait de la nature du sol, toute construction requiert des investissements spéciaux, par exemple la construction sur pilotis pour pallier à l'instabilité des sols.

Une autre contrainte touchant particulièrement les parcs de l'Est de la ville est la présence de lignes et pylônes électriques sur le territoire. Ces infrastructures ne permettent pas le développement des terrains situés en dessous et occupent beaucoup d'espace. De grands terrains sont ainsi découpés et deviennent difficilement développables.

Le passage de voies ferrées dans certains parcs pose un problème similaire mais à moins grande échelle puisque les limites de terrains suivent généralement ces voies ferrées. Cependant, certains terrains construits ont, sur leur territoire, un accès à la voie ferrée, ce qui vient limiter l'espace sous-utilisé et potentiellement développable, comme c'est le cas dans le parc Armand-Bombardier. On retrouve aussi des situations où la voie ferrée coupe physiquement la trame de rue, sans possibilités de joindre les deux côtés. Bien que limité à deux parcs (Armand-Bombardier et l'Assomption), ce problème réduit grandement l'accessibilité à certaines zones des parcs en question. De plus, l'utilisation de ces voies ferrées apparaît très limitée et des réflexions devraient être entreprises pour juger la pertinence de garder ces voies ferrées ne faisant pas partie du réseau principal et coupant la trame de rue. Les terrains ainsi récupérés pourraient être développés à leur tour.

La concurrence exercée par le milieu résidentiel est très forte dans certaines zones et on assiste à une cohabitation parfois difficile entre l’habitation et l’usage industriel. Le développement des parcs doit prendre en compte les contraintes découlant d’une telle situation, notamment la gestion des nuisances. De plus, le zonage en vigueur dans certains parcs vient aussi restreindre les possibilités de développement industriel, à l’intérieur même des parcs industriels municipaux. En effet, le zonage industriel initial de ces terrains a été modifié et ne permet plus aujourd’hui un usage industriel, souvent remplacé par un zonage limité au résidentiel ou aux espaces verts. On retrouve ces situations dans le Technoparc Montréal et dans certains parcs de l’Est. Cette réalité limite le développement et diminue la superficie réelle des parcs en question. Dans le cas du Technoparc Montréal, le zonage parc a été mis en place dans le but de protéger des milieux humides et ainsi protéger la biodiversité en place.

*Tableau 4: Contraintes dans les parcs industriels*

#	Parcs industriels	Zonage contraignant	Infrastructures problématiques	Terrains enclavés	Proximité du milieu résidentiel
1	Parc Armand-Bombardier	X	X		X
2	Parc Rodolphe-Forget				X
3	Parc St-Jean-Baptiste	X	X	X	
4	Parc Armand-Chaput	X	X		
5	Parc Henri-Bourassa	X	X		
6	Parc Pointe-aux-Trembles I				
7	Parc Pointe-aux-Trembles II		X	X	
8	Parc Pointe-aux-Trembles III			X	X
9	Parc Louis-H. Lafontaine		X		
10	Parc l’Assomption	X	X		X
11	Parc d’affaires Anjou		X	X	
12	Parc Pie-IX				X
13	Parc Jarry				X
14	Parc Papineau				
15	Parc Saint-Charles		X		
16	Cité scientifique				
17	Technoparc Montréal	X			
18	Parc Dorval				
19	Parc Pointe-Claire				X

### g) Synthèse des enjeux

Le potentiel de développement dans l'ensemble des parcs industriels est considérable, autant au niveau des terrains vacants que des terrains sous-utilisés. Le développement de telles surfaces représente un enjeu important pour l'agglomération pour lui permettre de consolider le tissu industriel sur l'île. Toutefois, les parcs industriels font face à plusieurs contraintes pouvant nuire à leur développement.

Le cadre bâti est souvent mal adapté aux besoins des entreprises. Ne répondant pas ou plus aux exigences actuelles, la valeur et l'attractivité des terrains concernés diminuent, ce qui nuit au développement.

Dans certains cas, un investissement est nécessaire pour la réfection ou le parachèvement des infrastructures de base, à savoir la trame de rue, les aqueducs et les égouts. On retrouve un nombre de parcs industriels avec de grands terrains vacants mais dont la plus grande partie n'est pas accessible à partir des infrastructures existantes.

Il existe aussi des besoins en matière de mise en valeur de ces parcs industriels. La promotion et l'accessibilité à des informations sur les terrains ne sont pas adéquates et limitent la visibilité de ces terrains pour des investisseurs potentiels. De même, des mesures peuvent être prises pour améliorer l'image et le cadre de travail de ces parcs industriels, que ce soit au niveau du verdissement ou de la rénovation des bâtiments.

À terme, les parcs industriels risquent de perdre des entreprises et des emplois sur leurs territoires, que ce soit au profit d'autres régions ou de la progression du secteur résidentiel.

## 4. Pistes d'intervention

À la suite des enjeux précédemment mentionnés, plusieurs interventions sont proposées pour tenter d'apporter des solutions aux problématiques de développement touchant les parcs industriels municipaux. Ces pistes prennent notamment la forme de programme de subventions, de mesures visant à améliorer l'aspect visuel des parcs ou d'un accès amélioré à l'information.

### a) Démarche adoptée par l'arrondissement d'Anjou

L'arrondissement d'Anjou a récemment mis en place une démarche dans le cadre d'un questionnaire sur la capacité de son secteur industriel à répondre aux besoins actuels et futurs du contexte économique. Ce travail s'interroge aussi sur les mesures à mettre en place pour permettre aux entreprises de mieux répondre à ce nouveau contexte économique. Basée sur une cueillette d'informations directement auprès des entreprises concernées, cette démarche permettra, une fois appliquée aux parcs industriels municipaux, de saisir les enjeux auxquels font face les entreprises et quelles solutions pourraient être apportées.

### b) PR@M-Industrie

Le PR@M-Industrie est un programme incitatif à l'intention des propriétaires de bâtiments industriels. Il vise à accélérer l'investissement immobilier, améliorer la compétitivité de Montréal et valoriser le cadre bâti industriel. Il prend la forme d'un remboursement sur cinq années de la taxe foncière reliée à l'augmentation de la valeur foncière découlant de la construction, de la reconversion ou de l'agrandissement d'un bâtiment industriel sur un terrain.

Bien qu'ayant fait ses preuves, ce programme arrive à échéance à la fin de l'année. Dans le cadre du développement et de la revitalisation des parcs industriels municipaux, et vu le succès du PR@M-Industrie, il serait souhaitable de reconduire ce dernier pour une période de deux ans. Cette période de temps est assez longue pour permettre aux promoteurs de prendre connaissance du programme et de préparer leurs demandes, et aussi assez courte pour avoir un effet incitatif auprès des promoteurs.

De plus, il serait bon d'apporter dès maintenant quelques modifications à ce programme pour mieux l'adapter aux réalités touchant les parcs industriels municipaux, notamment face à la contamination des terrains et au tissu industriel souvent vétuste.

Ce document propose donc la mise en place d'une nouvelle version du PR@M-Industrie. Basée sur l'ancienne, avec un même système de remboursement des taxes foncières pour les développements des bâtiments industriels, cette nouvelle version viendrait compléter par une bonification des remboursements dans les cas où une décontamination des terrains était nécessaire.

D'un point de vue environnemental, l'objectif serait ici d'intégrer un volet décontamination directement dans le PR@M-Industrie, pour permettre notamment de tout regrouper dans un même programme. Ce nouveau volet serait une bonification de l'actuel système de remboursement et pourrait consister en un allongement de la période de remboursement, passant de cinq à six ans, ou en une augmentation du pourcentage remboursé lors des dernières années du programme, passant ainsi à 100 % de l'augmentation des taxes foncières. Cette bonification ne serait applicable que dans les cas de sites contaminés.

Par ailleurs, le programme actuel prévoit déjà plusieurs mesures applicables dans les cas de démolition ou de transformation de bâtiments industriels et de relocalisation d'industries devenues nuisibles ou incompatibles avec le zonage actuel. De telles mesures sont idéales pour le développement et la densification du tissu industriel dans les parcs industriels municipaux et devraient être mises en valeur lors du renouvellement du PR@M-Industrie.

#### c) Intervention immobilière

Ce document propose aussi que la Ville se dote d'un budget ou crée un fonds pour l'acquisition de terrains et de bâtiments à vocation industrielle dans le but de faciliter les opérations de développement. Ce pouvoir existe depuis de nombreuses années mais son utilisation a grandement diminué, du fait de l'absence de ressources financières. L'objectif serait d'avoir le budget pour permettre de telles acquisitions et ainsi mieux gérer le développement des terrains, notamment en limitant la spéculation foncière. Ce pouvoir a fait ses preuves à la fin des années 80 avec les *Praimont*, notamment sur la rue de Rouen.

#### d) Aménagement paysager

En matière d'aménagement paysager, la Ville ne peut intervenir directement que sur le domaine public. Toutefois, une mesure peu coûteuse pour améliorer l'espace urbain serait de procéder à des dons d'arbres aux entreprises, dans les parcs industriels concernés, pour que celles-ci participent au verdissement de leurs terrains. Au niveau du domaine public, la Ville doit continuer à participer à l'entretien et l'embellissement de la situation, notamment en entretenant des zones de verdure le long des voies publiques, dans les endroits le permettant. Ces mesures sont applicables dans la majorité des parcs mais demandent un suivi constant.

#### e) Mesures sur la chaussée

L'état de la chaussée participe aussi à l'attractivité d'un parc industriel. Or, de nombreux parcs de l'île de Montréal ont une chaussée pouvant grandement bénéficier de rénovation ou d'un meilleur entretien. Les parcs en question verraient leur attractivité augmenter suite à de tels travaux, se traduisant aussi par une hausse de la valeur foncière des terrains et des bâtiments adjacents.

#### f) Concept d'écoparc

Le concept d'écoparc industriel propose aux entreprises des parcs une démarche à la fois individuelle et collective de gestion environnementale respectant les principes du développement durable. L'objectif de ce concept est d'encourager les entreprises à adopter des pratiques vertes dans leurs activités et de les aider à s'organiser collectivement pour améliorer les aspects environnementaux des parcs où elles se trouvent. Nombre des parcs industriels municipaux, notamment dans l'Est, souffrent d'une mauvaise image pouvant affecter le développement ou la modernisation des terrains. Le concept d'écoparc permet d'améliorer l'image de ces parcs et de renforcer l'attractivité en faisant participer les entreprises locales à la qualité de vie générale de leur milieu. De plus, l'application de ces nouvelles pratiques permet de lutter contre les délocalisations et d'attirer de nouvelles entreprises et ainsi de redynamiser le secteur actuel. Ce concept s'inscrit dans le Plan de développement durable mis de l'avant sur la période 2010-2015.

#### g) Mesures informatives

Les mesures suivantes ont pour but de faciliter la transmission et la mise à jour des informations concernant les parcs industriels municipaux. Un des constats ressortant de la présente démarche est la difficulté d'accès à l'information. Il est donc important de travailler sur ce partage.

- Une première mesure proposée est de rendre le site Internet de la Ville plus accessible, notamment sa section des affaires où les parcs industriels sont présentés. Une carte interactive est déjà disponible mais les informations disponibles sont limitées. En plus de faciliter l'accès à cette section, il faudrait compléter les informations avec les données sur les terrains vacants appartenant à la Ville et leur localisation par parc. Un meilleur accès à de telles données peut faciliter la promotion des terrains développables.
- Un second outil de nature informative concerne la mise à jour des données sur les parcs industriels municipaux. Il serait en effet pertinent de soumettre annuellement un rapport, destiné à l'interne et non au grand public, sur l'état du développement des parcs. Ce rapport pourrait notamment contenir:

- une description des constructions, des transactions ou des modifications touchant les différents parcs.
- le nombre de terrains vacants et la superficie.
- une série de cartes localisant les travaux réalisés au cours de la dernière année dans les parcs : aménagement paysager, réfection de la chaussée, constructions, etc.
- un état des enjeux principaux dans les parcs.

Avec une meilleure accessibilité et une mise à jour régulière de l'information, cela soutiendra le développement des parcs industriels municipaux.

L'application de ces pistes d'intervention aux parcs industriels municipaux pourrait, dans un second temps, être étendue à l'ensemble des secteurs d'emplois de l'agglomération de Montréal.

## 5. Application des interventions

Les besoins étant inégaux et les ressources limitées, il est jugé pertinent, dans le cadre de ce document et à la suite des pistes soulevées précédemment, de proposer des priorités en fonction du potentiel de développement des parcs, basé sur la surface développable présente et l'ampleur des travaux requis. Ces travaux concernent les interventions sur les infrastructures, les travaux de réfection de la chaussée, la qualité de l'aménagement paysager et du cadre bâti. Une fois définies, ces priorités guident le raffinement et l'application des différentes pistes d'intervention vues précédemment.

- Le premier groupe, « priorité 1 », concerne les six parcs demandant une intervention plus importante de la Ville à court terme pour des questions de promotion des terrains ou encore de travaux sur les réseaux d'infrastructures (voirie, aqueduc et égout). Ces parcs sont ceux offrant le potentiel de développement le plus élevé et devraient être prioritaires dans l'application des pistes d'interventions proposées précédemment.
- Le deuxième groupe, « priorité 2 », concerne les dix parcs où la situation du développement est assez bonne. L'amélioration de cette situation requiert des interventions mineures de la Ville, par exemple des travaux sur l'aménagement paysager ou encore la rénovation de certaines parties de la chaussée dans le but d'améliorer l'attractivité. Ces parcs offrent un potentiel de développement limité.
- Le dernier groupe, « priorité 3 », regroupe trois parcs qui, pour en assurer le développement, exigent des interventions très importantes. Il n'est donc pas réaliste à court terme de les placer au même niveau que les autres, en raison, notamment, des terrains contaminés ou du coût des infrastructures requis pour permettre un développement.

Tableau 5: Classification des parcs

Priorité 1	Superficie vacante
Armand-Chaput	163 000 m <sup>2</sup>
Henri-Bourassa	178 000 m <sup>2</sup>
L'Assomption	40 000 m <sup>2</sup>
Pointe-aux-Trembles III	38 000 m <sup>2</sup>
Rodlphe-Forget	62 000 m <sup>2</sup>
St-Laurent	735 000 m <sup>2</sup>
	<b>Superficie totale: 1 216 000 m<sup>2</sup></b>

Priorité 2	Superficie vacante
Anjou	8 500 m <sup>2</sup>
Armand-Bombardier	5 500 m <sup>2</sup>
Cité scientifique	0 m <sup>2</sup>
Dorval	16 000 m <sup>2</sup>
Jarry	50 000 m <sup>2</sup>
Louis-H.-Lafontaine	18 000 m <sup>2</sup>
Papineau	18 000 m <sup>2</sup>
Pointe-aux-Trembles I	52 000 m <sup>2</sup>
Pie-IX	40 000 m <sup>2</sup>
Pointe-Claire	36 000 m <sup>2</sup>
	<b>Superficie totale: 244 000 m<sup>2</sup></b>

Priorité 3	Superficie vacante
Poite-aux-Trembles II	0 m <sup>2</sup>
Pointe-St-Charles	135 000 m <sup>2</sup>
St-Jean-Baptiste	88 000 m <sup>2</sup>
	<b>Superficie totale: 223 000 m<sup>2</sup></b>

## 6. Conclusion

D'importants investissements ont été faits dans le passé dans le but de développer les parcs industriels municipaux au niveau de l'agglomération. L'objectif de ce document, en plus de faire un état des lieux de la situation, est de proposer une série de mesures pour attirer et retenir les entreprises dans les parcs. Dans un second temps, cette démarche sera appliquée à l'ensemble des secteurs d'emplois de l'agglomération.

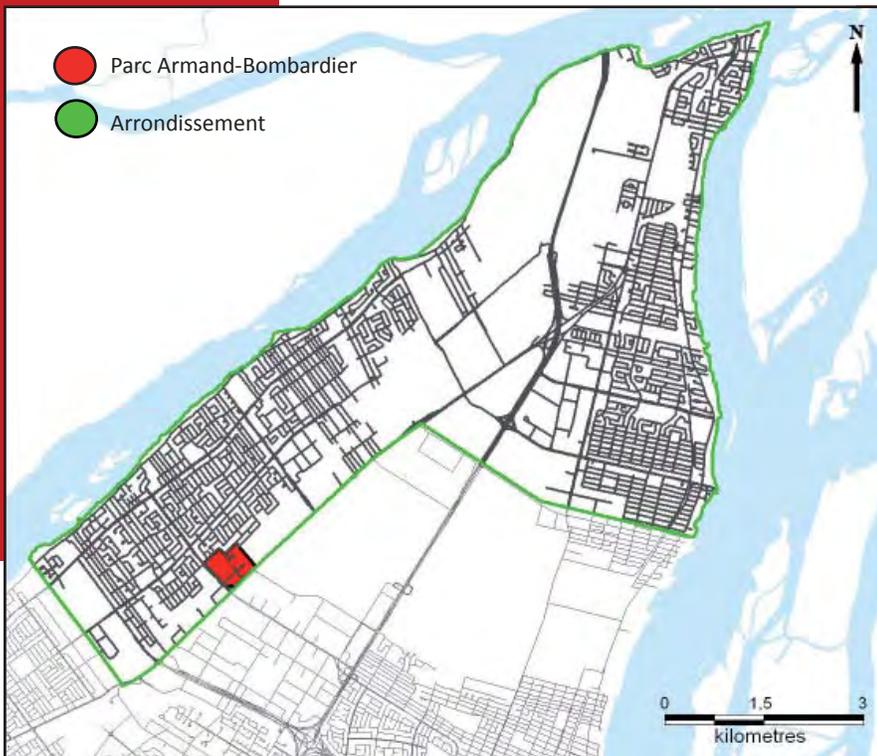
Le potentiel de développement est élevé dans les parcs industriels municipaux. Malgré le nombre limité de terrains disponibles, la superficie totale concernée représente un potentiel de développement considérable sur le territoire de l'agglomération de Montréal, qui permettrait de consolider le tissu industriel. Bien que moins important en terme de superficie, les espaces sous-utilisés représentent eux aussi un potentiel intéressant de développement pour des entreprises existantes, en leur permettant d'agrandir leurs activités sans se délocaliser hors de l'île.

Tout cela requiert des investissements à court et long termes, que ce soit pour la réfection de la chaussée, le développement de la trame de rue ou encore la promotion des terrains vacants. C'est pourquoi il est proposé de fixer des priorités dans les parcs en sélectionnant ceux où les investissements seraient les plus rentables pour la Ville, à moyen terme. Une fois ces priorités fixées, un plan d'action sera mis en place pour mener à bien ce développement, plan d'action comportant différentes incitations au développement, une meilleure diffusion des informations, des mesures liées à l'embellissement des parcs industriels et des moyens de suivis de l'évolution de ce développement.

L'enjeu pour l'agglomération de Montréal est, à terme, d'appuyer sa croissance économique en améliorant la capacité de création, d'attraction et de rétention des entreprises sur son territoire. En effet, il existe des risques importants de pertes d'emplois dans ces territoires, notamment à cause des délocalisations d'entreprises en dehors de l'île ainsi que du développement résidentiel sur des zones industrielles. Les mesures proposées ici visent à apporter des solutions pour répondre aux attentes d'aujourd'hui et de demain.

# 1 - Parc industriel Armand-Bombardier

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard Armand-Bombardier et l'avenue Blaise-Pascal.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

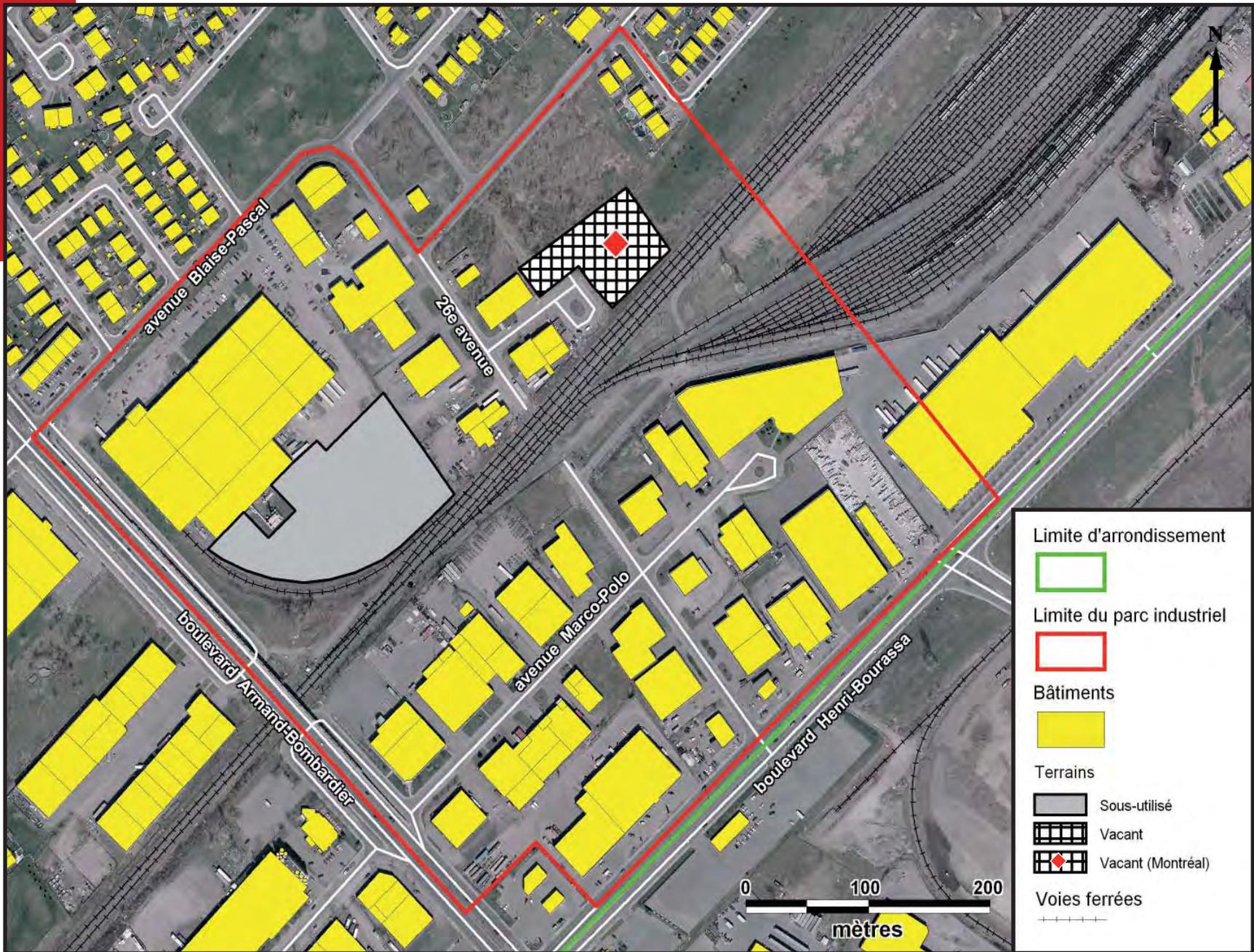
Types d'entreprises:

*Industries légères, imprimeries, industries plastiques, fabrication et assemblage*

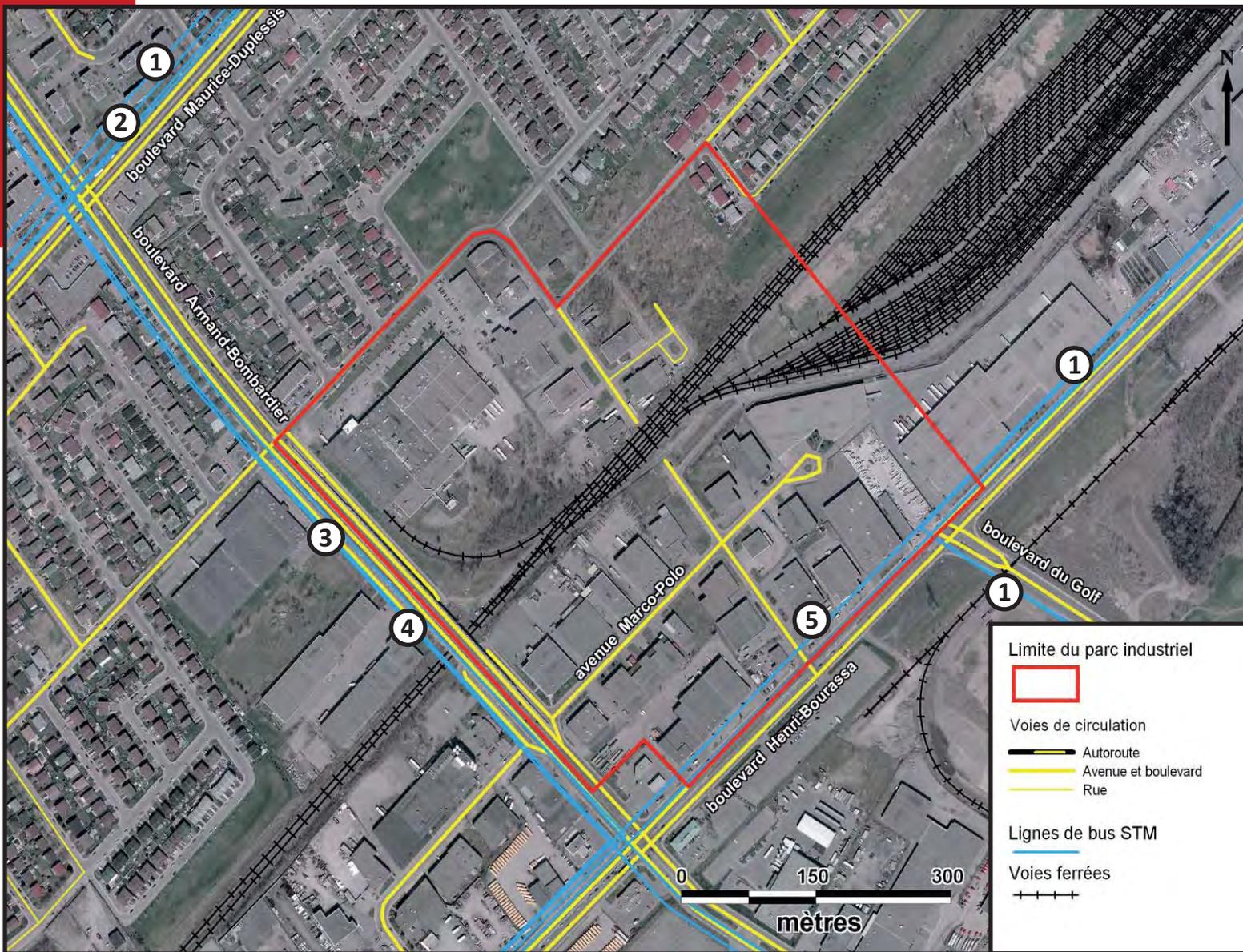
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	201 795 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	0.5 %
Nombre d'établissements dans le parc:	30
Par rapport à l'arrondissement:	1.4 %
Nombre d'emplois dans le parc:	1 000
Par rapport à l'arrondissement:	3.2 %
Évaluation moyenne des terrains:	41.85 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	422.12 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	62 893 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	181 615 m <sup>2</sup> (90.0 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	5 461 m <sup>2</sup> (2.7 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	14 719 m <sup>2</sup> (7.3 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Armand-Bombardier

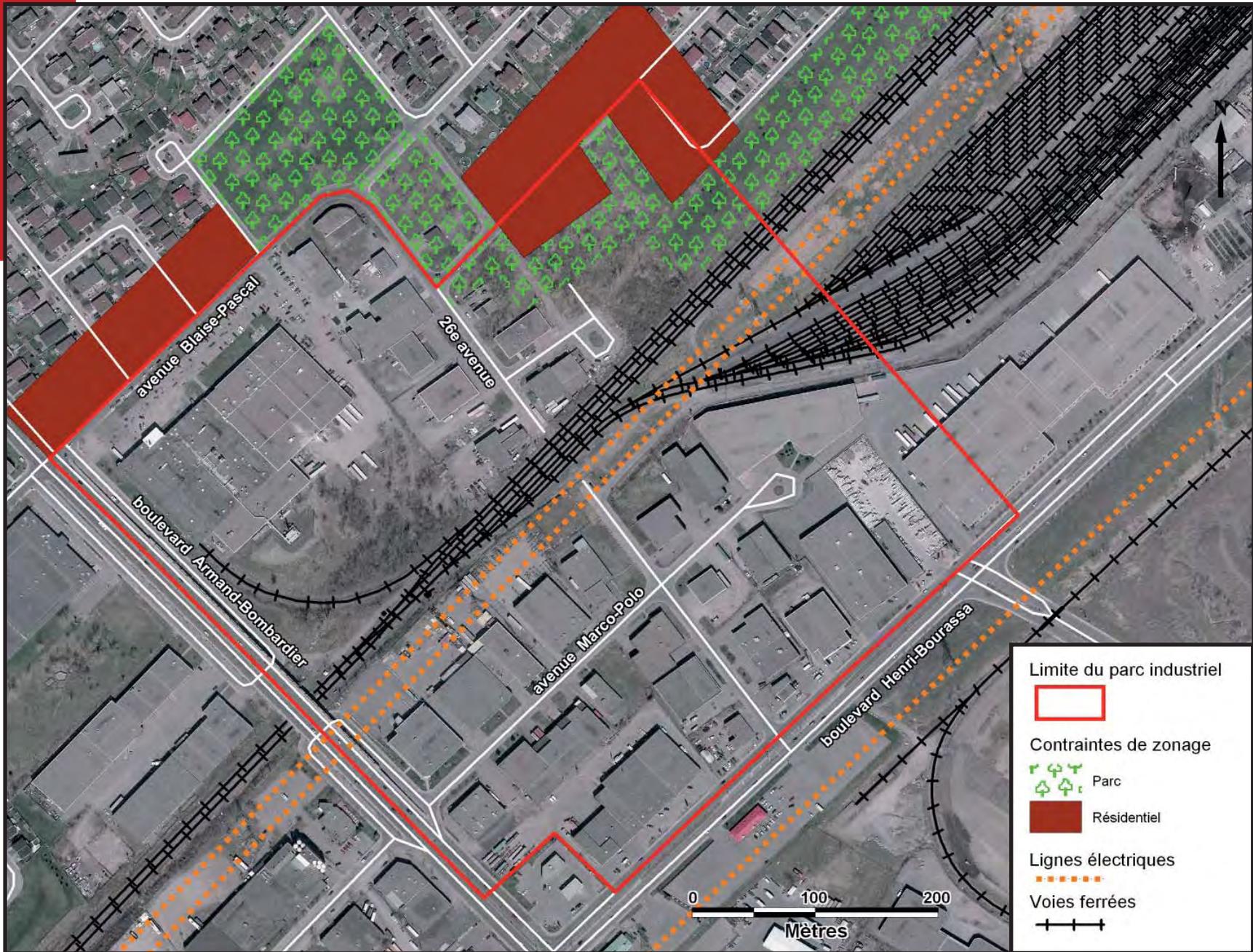


# Accessibilité - Parc Armand-Bombardier



- Lignes de bus**
- 1- 148 Métrobus Maurice-Duplessis
  - 2- 49 Maurice-Duplessis
  - 3- 199 Métrobus Lacordaire
  - 4- 44 Armand-Bombardier
  - 5- 40 Henri-Bourassa

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Armand-Bombardier



# Parc Armand-Bombardier

## Points forts

- Bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de voies de communication importantes facilitant le transport (boulevard Henri-Bourassa et Armand-Bombardier).
- Existence de cinq lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Terrain vacant d'environ 5 000 m<sup>2</sup> disponible pour du développement (appartenant à la Ville).
- Infrastructures déjà existantes : trame de rue, aqueducs, égouts et réseau électrique.

## Points faibles

- Territoire traversé d'Est en Ouest par des voies ferrées et des lignes électriques.
- Situation d'enclavement résultant de ce découpage pour les terrains disponibles dans le Nord du parc.
- Trame de rue pour la 26e avenue incomplète, du fait du passage des voies ferrées.
- Secteur résidentiel présent dans le parc industriel, posant le problème de la gestion des interfaces entre les milieux industriel et résidentiel.
- Présence d'un parc (espace vert) sur le territoire de la zone industrielle.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

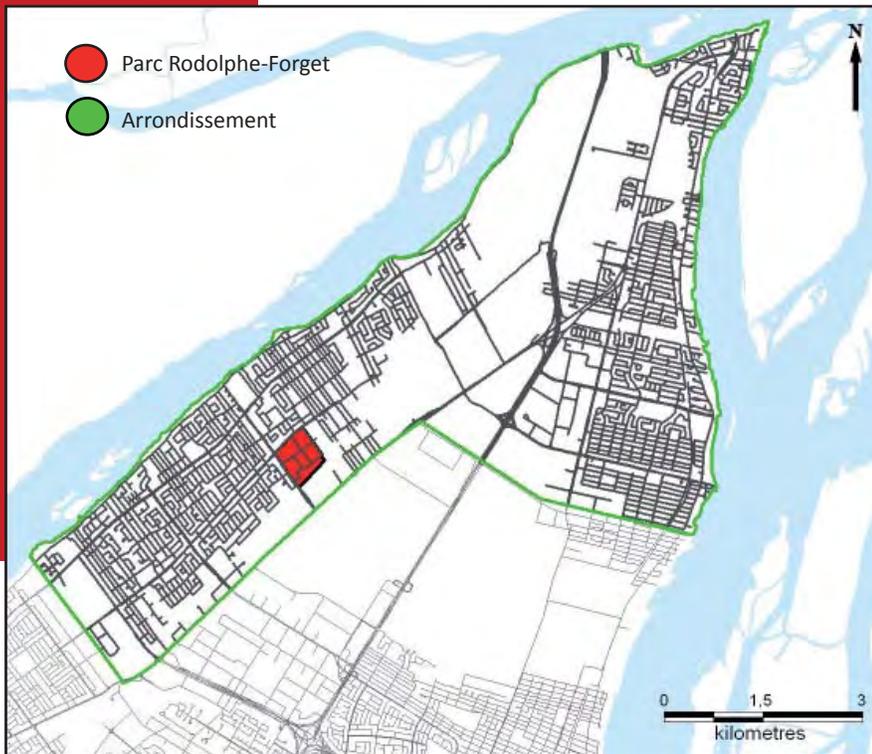
- Consolidation du territoire par le développement du dernier terrain vacant tout en s'intégrant bien avec le milieu résidentiel avoisinant.
- Questionnement sur un changement des limites actuelles du parc pour prendre en compte les espaces non industriels (résidentiel et parc).
- Développement possible très limité pour le dernier terrain vacant, du fait de sa petite taille et son enclavement entre un parc et les voies ferrées.

## Objectifs

- Modifier les limites actuelles du parc industriel pour prendre en compte les différents zonages non industriels (résidentiel et parc).
- Envisager un changement de zonage pour permettre la construction résidentielle dans le Nord du parc.
- S'interroger sur la pertinence de garder les accès aux voies ferrées sur le terrain de certaines industries du parc.

## 2 - Parc industriel Rodolphe-Forget

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



### DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Rodolphe-Forget, le boulevard Maurice-Duplessis, l'avenue Lucien-Gendron et les voies ferrées du CN.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

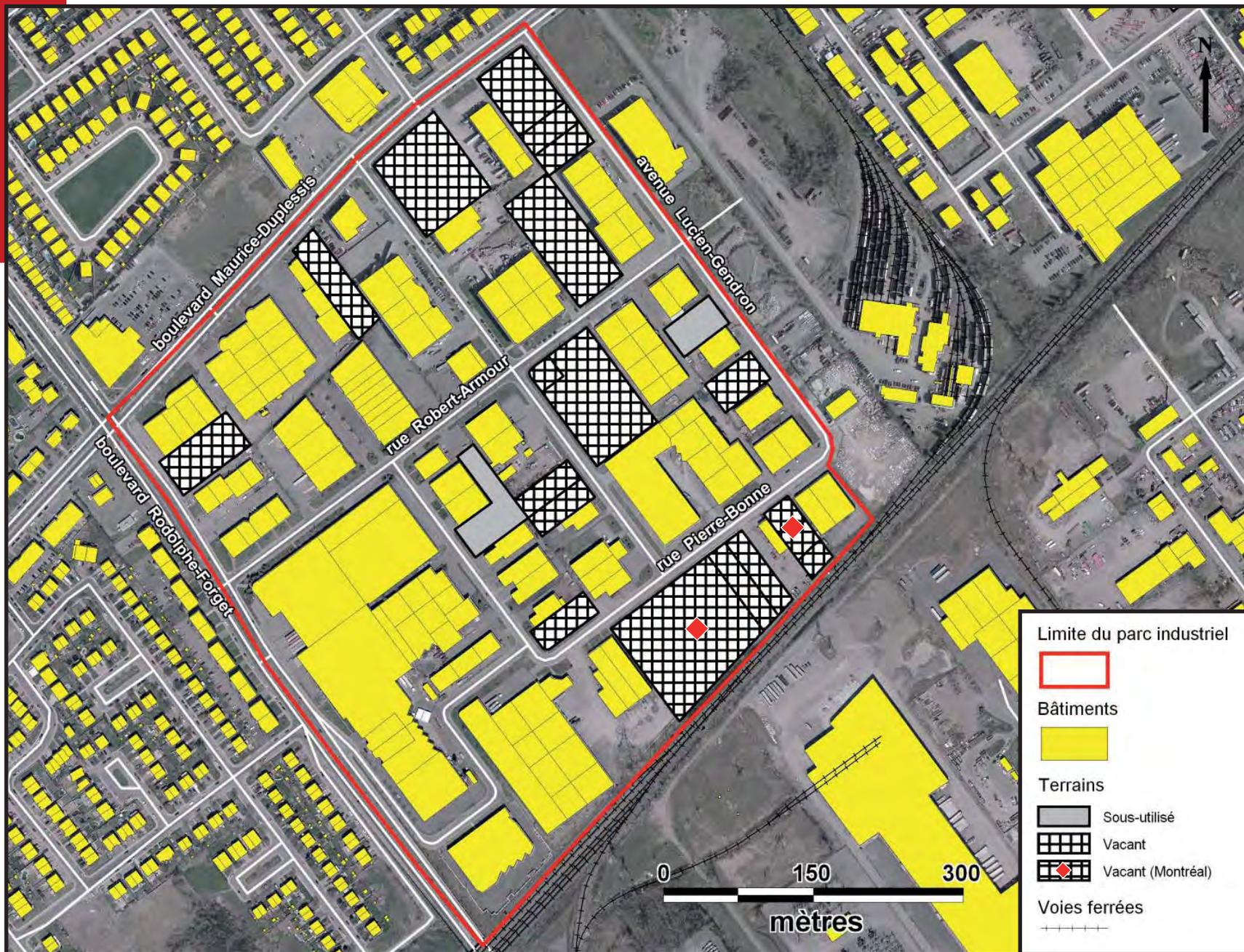
Types d'entreprises:

*Petites et moyennes entreprises*

### CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	286 005 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	0.7 %
Nombre d'établissements dans le parc:	40
Par rapport à l'arrondissement:	1.9 %
Nombre d'emplois dans le parc:	1 500
Par rapport à l'arrondissement:	4.9 %
Évaluation moyenne des terrains:	41.43 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	575.63 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	82 386 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	218 696 m <sup>2</sup> (76.5 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	61 920 m <sup>2</sup> (21.6 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	5 389 m <sup>2</sup> (1.9 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Rodolphe-Forget



## Accessibilité - Parc Rodolphe-Forget



**Lignes de bus**

- 1- 48 Perras
- 2- 89 Gouin/Perras
- 3- 148 Maurice-Duplessis
- 4- 194 Rivière-des-Prairies
- 5- 86 Pointe-aux-Trembles

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Rodolphe-Forget



# Parc Rodolphe-Forget

## Points forts

- Bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de voies de communication importantes facilitant le transport (boulevard Henri-Bourassa, Rodolphe-Forget et Maurice-Duplessis).
- Existence de cinq lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Potentiel de développement important avec plus de 60 000 m<sup>2</sup> de terrains vacants, propices à l'installation de nouvelles entreprises (deux terrains à la Ville de Montréal).
- Présence de trois terrains vacants de plus de 7 000 m<sup>2</sup>.
- Infrastructures déjà existantes : trame de rue, aqueducs, égouts et réseau électrique.

## Points faibles

- Parc bordé au Nord par un secteur résidentiel, posant le problème de la gestion des interfaces entre les milieux industriel et résidentiel.
- Superficie limitée de beaucoup des terrains vacants sur le territoire, limitant les possibilités de développement.
- Faible fréquence de passage des bus.
- Utilisation de certains terrains comme sites d'entreposage.

## Enjeux

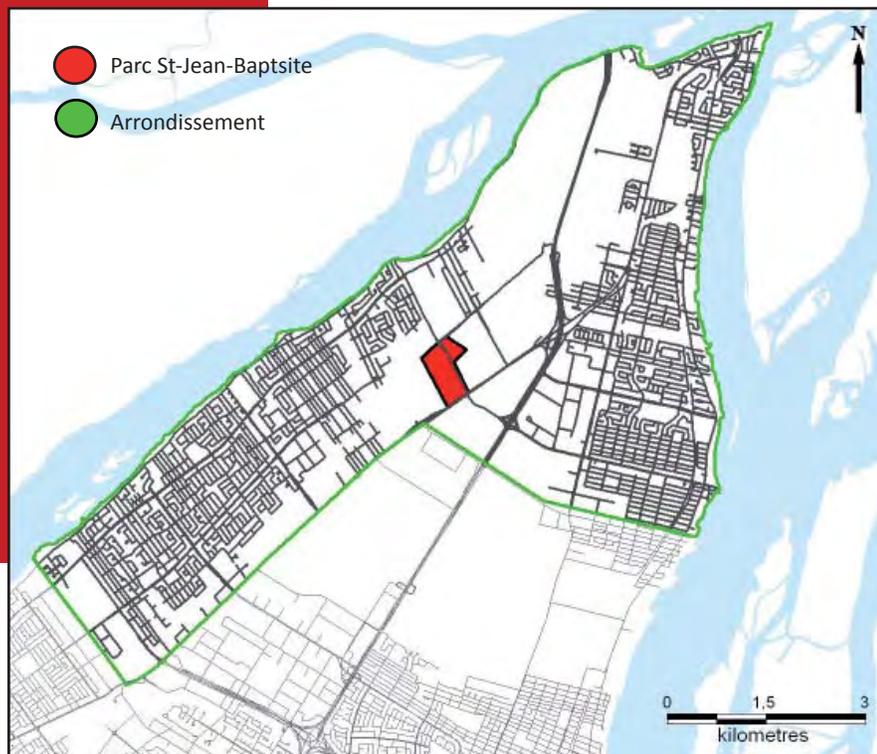
- Le parc doit miser sur son accessibilité et la présence d'espaces vacants pour attirer de nouveaux développements.
- La petite taille de nombre des terrains disponibles peut agir comme frein au développement du parc car les superficies moyennes offertes ne sont pas suffisantes, notamment pour l'installation d'industries légères et moyennes.
- Les limites actuelles du parc n'incluent pas les terrains de l'autre côté de l'avenue Lucien-Gendron alors qu'on y retrouve des terrains vacants zonés industriels pouvant augmenter l'offre du parc industriel.
- Des travaux sur l'aménagement paysager pourraient permettre d'augmenter l'attrait et la valeur des terrains du parc, tout en facilitant l'intégration avec le milieu résidentiel dans les zones concernées.

## Objectifs

- Procéder à des opérations cadastrales dans le but de réduire le nombre de terrains disponibles mais en augmentant leur superficie moyenne.
- Augmenter la fréquence de passage de certaines lignes de bus (STM).
- Modifier les limites du parc pour inclure les terrains vacants de l'Est de l'avenue Lucien-Gendron.
- Travailler sur l'aménagement urbain, notamment en rénovant la chaussée et en plantant des arbres le long des voies de communication.

# 3 - Parc industriel St-Jean-Baptiste

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Maurice-Duplessis, le boulevard St-Jean-Baptiste et le boulevard Henri-Bourassa

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

Types d'entreprises:

*PME manufacturières*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc: 289 708 m<sup>2</sup>  
Par rapport à l'arrondissement: 0.7 %

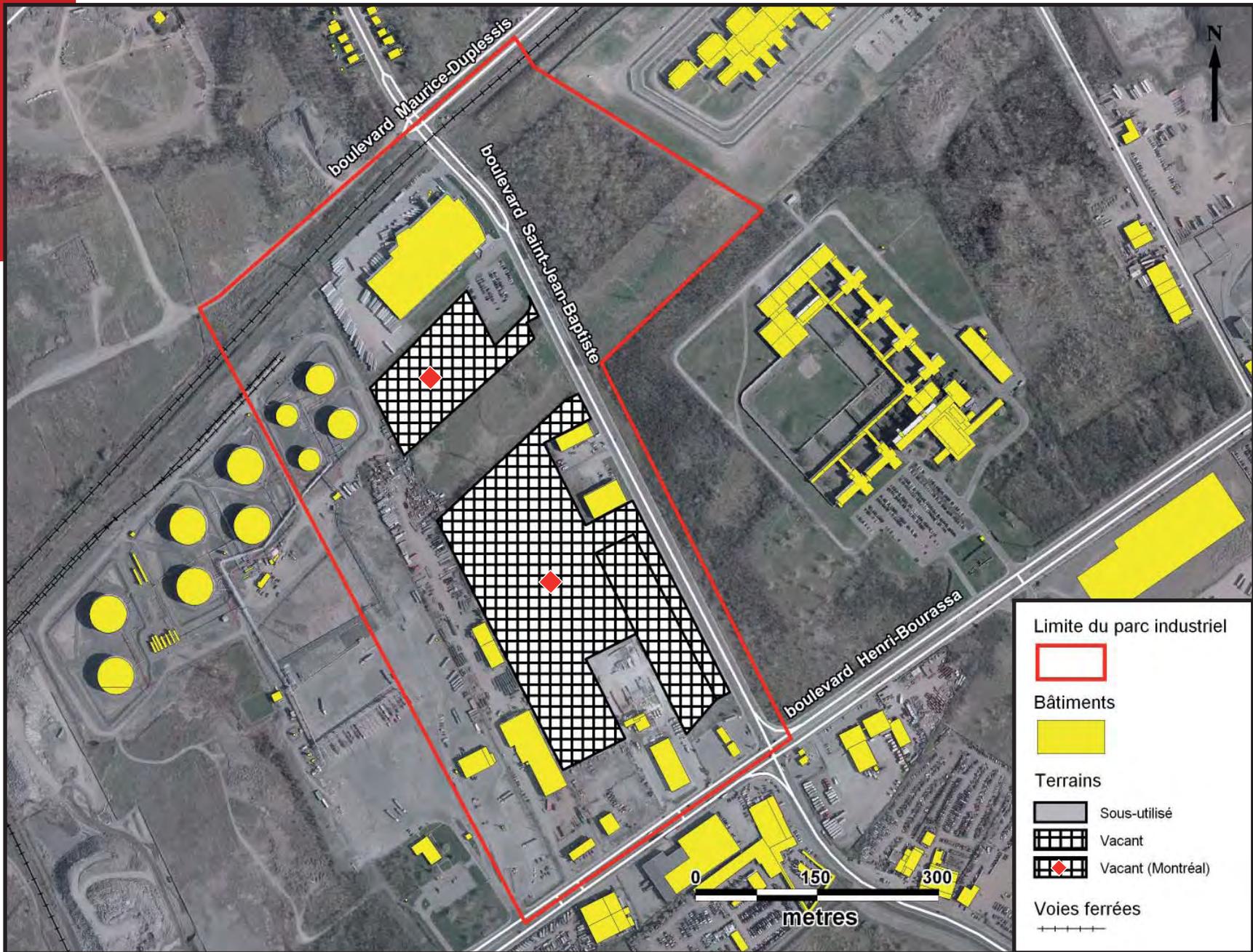
Nombre d'établissements dans le parc: 10  
Par rapport à l'arrondissement: 0.5 %

Nombre d'emplois dans le parc: 300  
Par rapport à l'arrondissement: 1.0 %

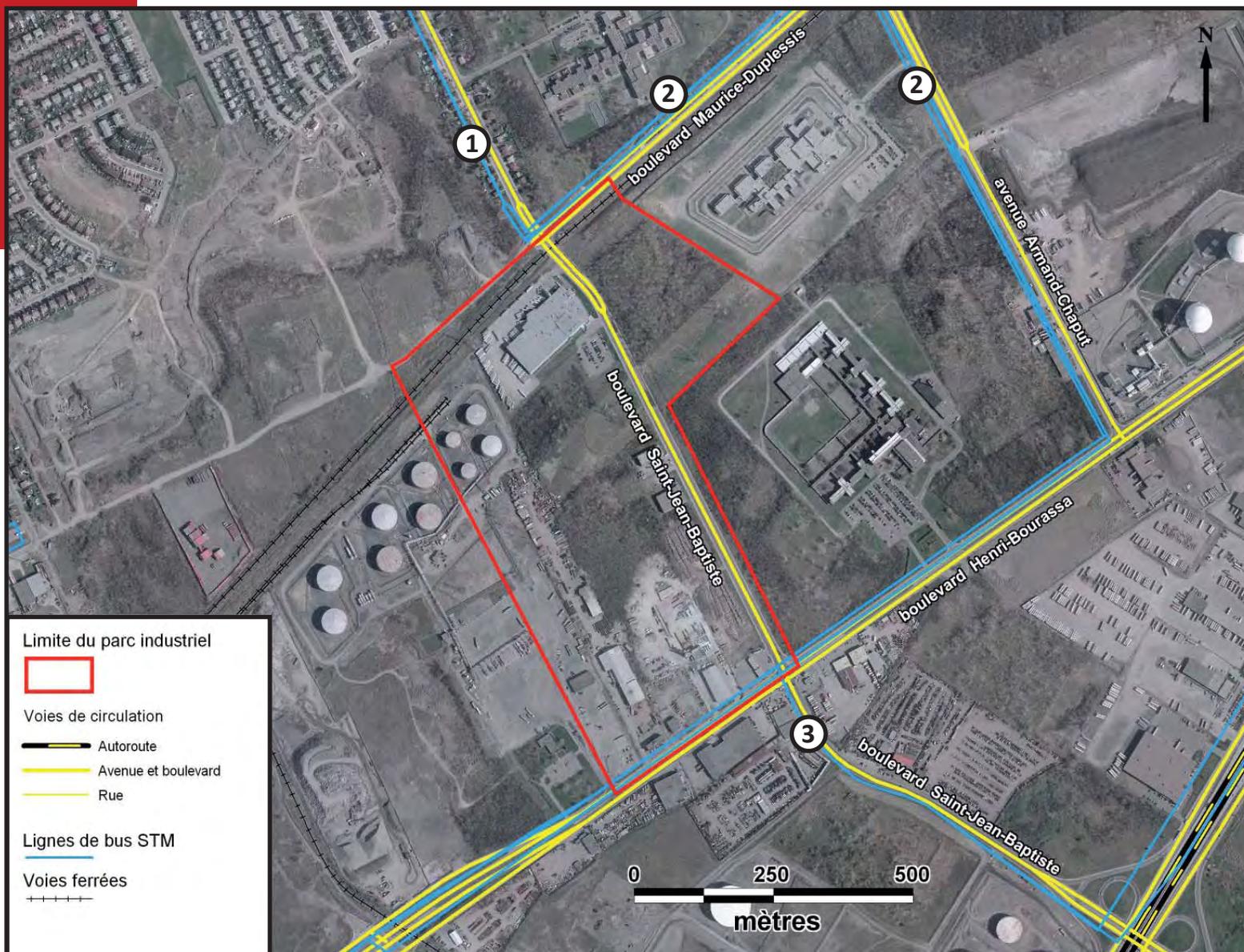
Évaluation moyenne des terrains: 29.73 \$/m<sup>2</sup>  
Évaluation moyenne des bâtiments: 592.55 \$/m<sup>2</sup>

Superficie de plancher total: 20 870 m<sup>2</sup>  
Surface utilisée: 201 198 m<sup>2</sup> (69.4 % de la superficie totale)  
Surface non-utilisée: 88 510 m<sup>2</sup> (30.6 % de la superficie totale)  
Surface sous-utilisée: 0 m<sup>2</sup> (0.0 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc St-Jean-Baptiste



## Accessibilité - Parc St-Jean-Baptiste



### Lignes de bus

- 1- 49 Maurice-Duplessis
- 2- 194 Rivière-des-Prairies
- 3- 40 Henri-Bourassa

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc St-Jean-Baptiste



# Parc St-Jean-Baptiste

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de voies de communication importantes facilitant le transport (boulevards Henri-Bourassa et St-Jean-Baptiste, autoroute 40).
- Existence de trois lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Présence de terrains de bonnes dimensions libres pour le développement ou l'expansion d'entreprises déjà présentes (près de 77 000 m<sup>2</sup> disponibles appartenant à la Ville).

## Points faibles

- Territoire traversé par de nombreuses lignes électriques, coupant et limitant les possibilités de développement sur les grands espaces vacants.
- Situation d'enclavement pour les terrains vacants centraux.
- Mauvaise accessibilité par le Nord du fait de l'absence du boulevard Maurice-Duplessis.
- Faible évaluation moyenne des terrains du parc, faible demande.
- Utilisation d'un terrain pour de l'entreposage en vrac de bois.
- Faible fréquence de passage des bus.
- Infrastructures inexistantes pour les terrains vacants (intérieur)
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

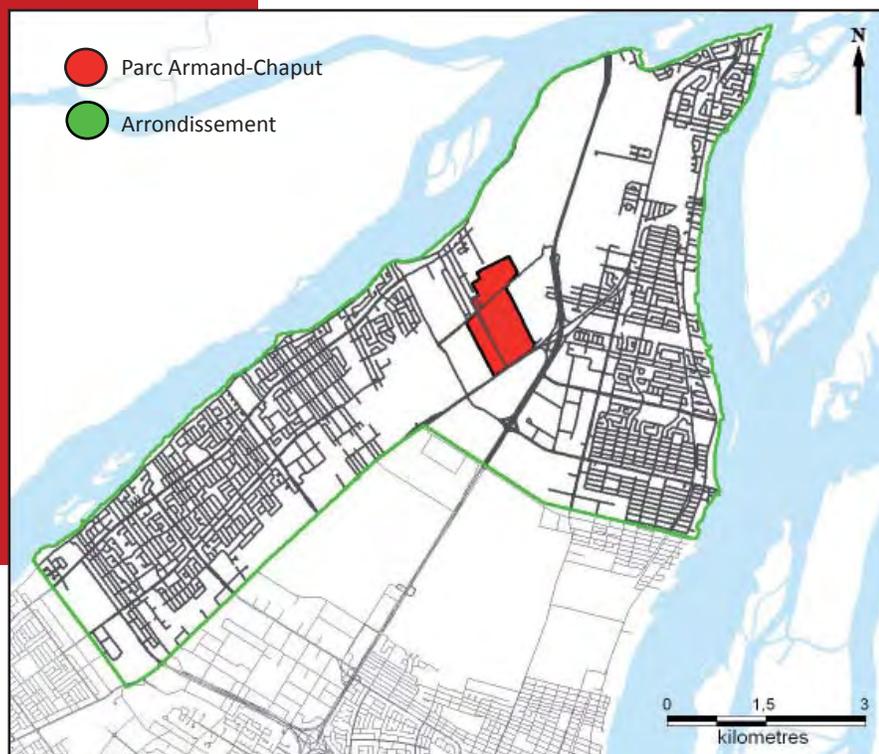
- Le parc pourrait bénéficier d'une meilleure visibilité si l'accès était rendu plus facile par le Nord.
- De par sa taille, le boulevard Saint-Jean-Baptiste est sous-utilisé car il n'y a presque rien de chaque côté de la voie.
- Dans une perspective de développement industriel, et aussi pour rentabiliser le boulevard Saint-Jean-Baptiste, l'accent doit être mis sur le développement des terrains vacants.
- Il faut s'interroger s'il existe une réelle demande pour un morcellement des terrains centraux dans le but de les développer.

## Objectifs

- Compléter le boulevard Maurice-Duplessis entre les boulevards Rivière-des-Prairies et St-Jean-Baptiste pour améliorer l'accessibilité.
- Faire respecter le règlement de zonage pour éviter l'utilisation des terrains à des fins d'entreposage en vrac (non permis au zonage).
- Mettre en place une nouvelle trame de rue pour permettre l'accès à l'intérieur des terrains vacants et relier le centre aux infrastructures de base.
- Créer un tracé de ligne de bus empruntant le boulevard St-Jean-Baptiste pour améliorer la visibilité et l'accessibilité dans cet axe (ou modifier un tracé existant) ainsi qu'augmenter la fréquence de passage des bus dans le parc (STM).
- Modifier les limites actuelles du parc pour prendre en compte le parc.

## 4 - Parc industriel Armand-Chaput

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



### DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Maurice-Duplessis et le boulevard Henri-Bourassa. Il est traversé par l'avenue Armand-Chaput.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel et industriel extensif*

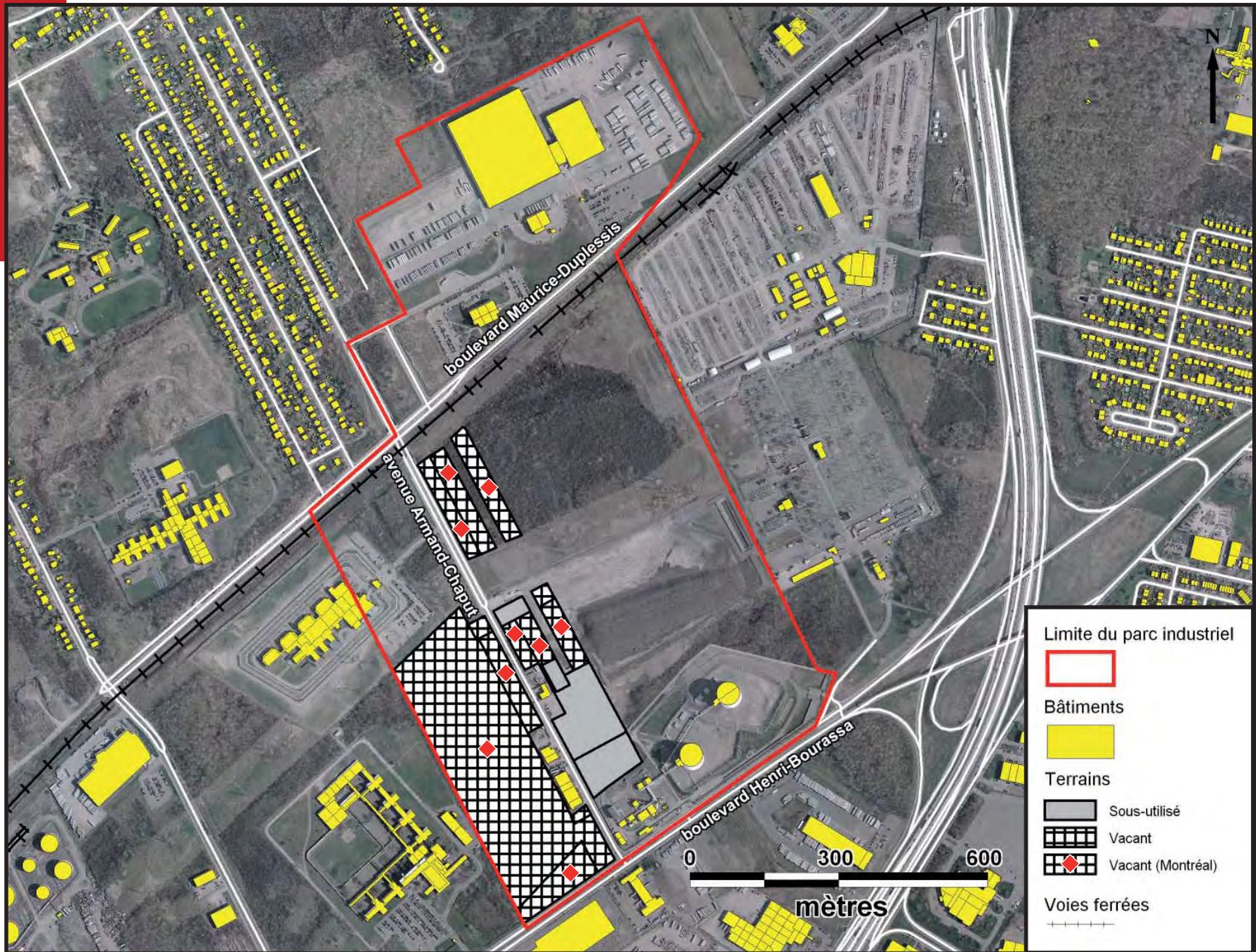
Types d'entreprises:

*Entreprises de fabrication et de distribution*

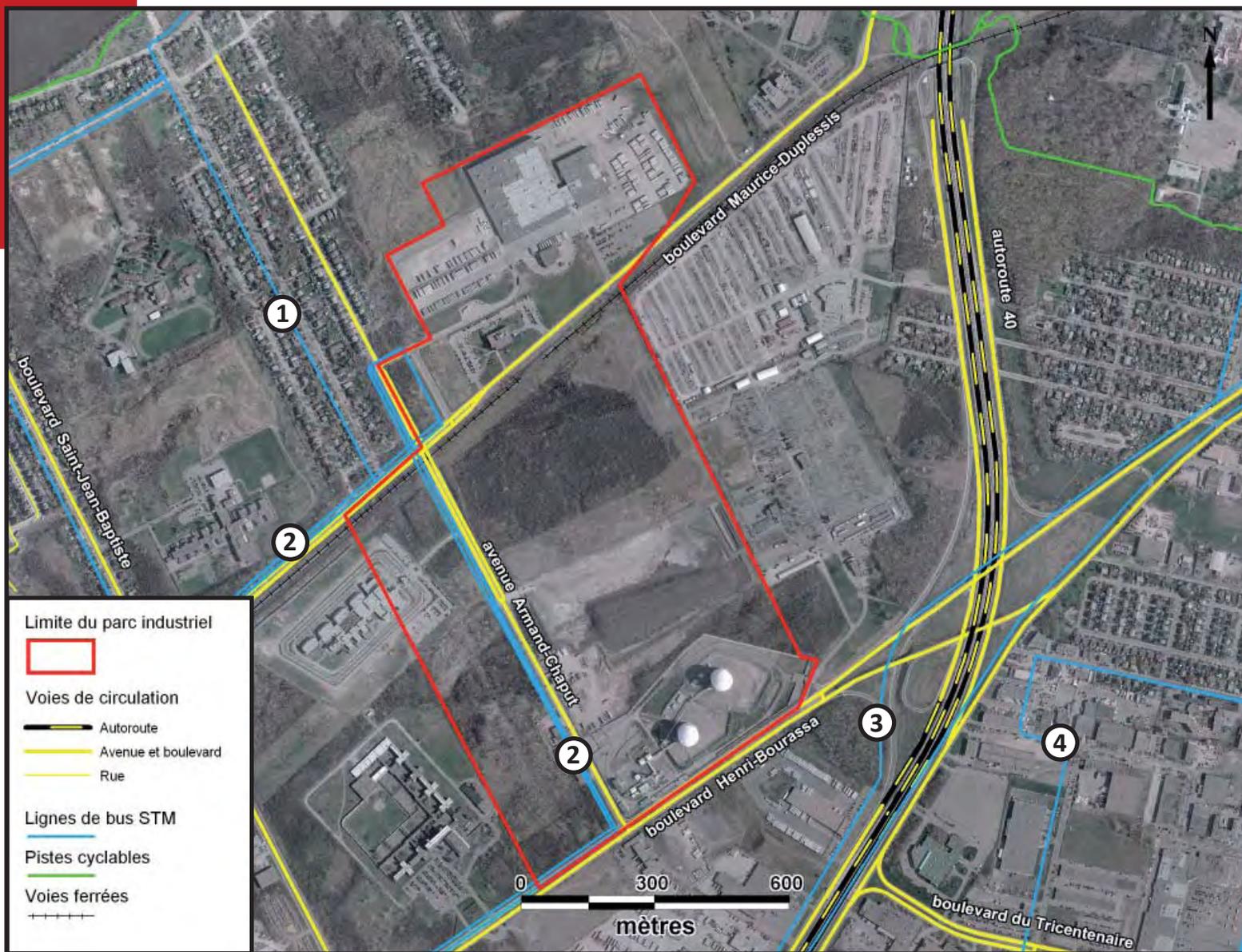
### CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	1 049 603 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	2.5 %
Nombre d'établissements dans le parc:	10
Par rapport à l'arrondissement:	0.5 %
Nombre d'emplois dans le parc:	900
Par rapport à l'arrondissement:	2.9 %
Évaluation moyenne des terrains:	22.04 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	798.70 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	68 070 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	865 521 m <sup>2</sup> (82.5 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	163 200 m <sup>2</sup> (15.5 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	20 882 m <sup>2</sup> (2.0 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Armand-Chaput

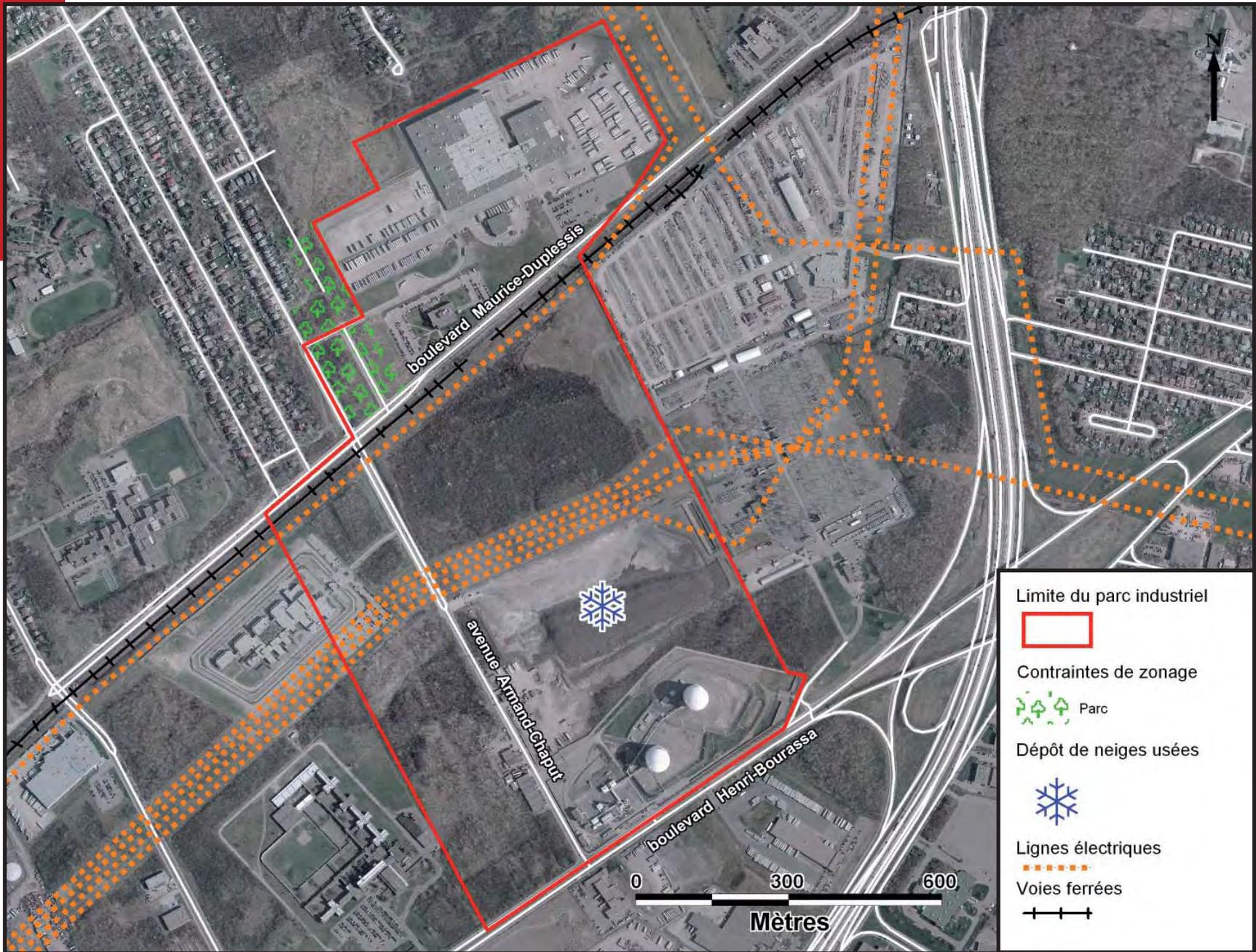


# Accessibilité - Parc Armand-Chaput



- Lignes de bus**
- 1- 49 Maurice-Duplessis
  - 2- 194 Rivière-des-Prairies
  - 3- 40 Henri-Bourassa
  - 4- 86 Pointe-aux-Trembles

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Armand-Chaput



# Parc Armand-Chaput

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de voies de communication importantes facilitant le transport (boulevards Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis, avenue Armand-Chaput et autoroute 40).
- Existence de trois lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Présence d'un grand terrain vacant propice au développement (plus de 150 000 m<sup>2</sup>) et appartenant à la Ville.
- Développement futur du train de l'Est, augmentant l'accessibilité en trains.

## Points faibles

- Territoire du parc traversé par des lignes électriques, coupant les terrains vacants et limitant les possibilités de développement.
- Situation d'enclavement du terrain Ouest du parc.
- Faible demande pour le développement des terrains du parc entraînant une évaluation moyenne des terrains inférieure au restant de l'arrondissement.
- Présence d'un établissement de détention sur une partie du territoire du parc, limitant ainsi l'espace.
- Au Nord, proximité de milieux résidentiels.
- Faible fréquence de passage des bus.
- Potentiel de contamination du sol élevé pour les terrains de l'Ouest du parc.

## Enjeux

- Consolidation du développement industriel du parc en misant sur les atouts du parc industriel comme la très bonne accessibilité et les superficies disponibles.
- Potentiel de désenclavement des terrains vacants centraux en complétant la desserte en infrastructure de base pour ces terrains (trame de rue, aqueducs et égouts).
- Questionnement sur un changement des limites actuelles du parc pour prendre en compte la présence de l'établissement de détention.
- Une part importante du parc est constituée d'espace occupé pour des dépôts à neige ou est zonée comme « parcs et espaces verts », réduisant considérablement l'espace disponible.

## Objectifs

- Développer et compléter la trame urbaine pour donner accès au terrain vacant Ouest.
- Développer la trame de rue à l'intérieur du parc pour désenclaver les terrains vacants centraux.
- Prévoir la construction et la finition du boulevard Maurice-Duplessis entre les boulevards St-Jean-Baptiste et Rivière-des-Prairies.
- Augmenter la fréquence de passage des bus (STM).
- Modifier les limites actuelles du parc pour exclure les terrains zonés parcs ou utilisés à des fins de dépôt de neige.

# 5 - Parc industriel Henri-Bourassa

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



## DESCRIPTION

Ce parc se situe dans le territoire formé par le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard St-Jean-Baptiste et l'autoroute 40.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

Types d'entreprises:

*Industries manufacturières, de distribution et de transport*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc: 552 335 m<sup>2</sup>  
Par rapport à l'arrondissement: 1.3 %

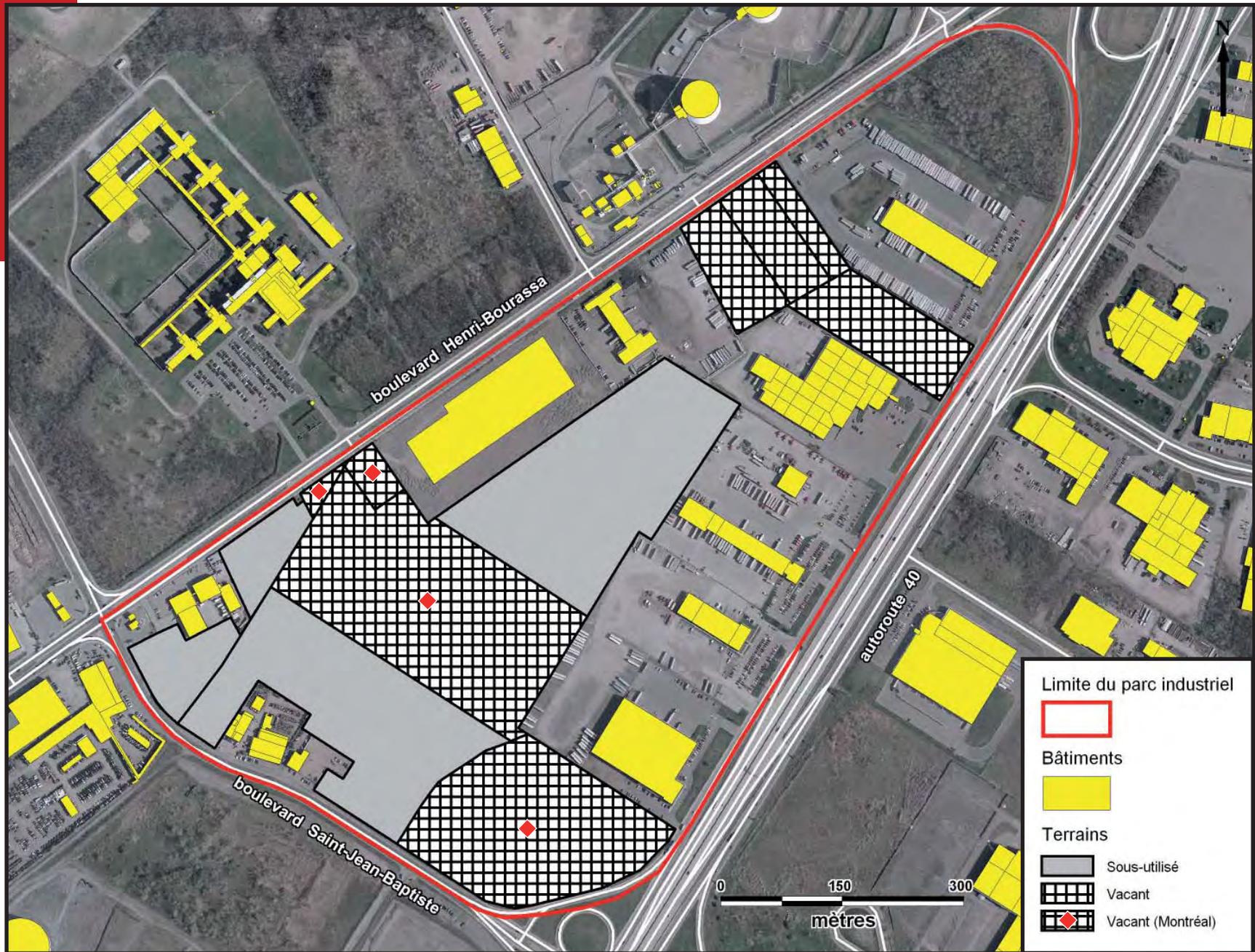
Nombre d'établissements dans le parc: 10  
Par rapport à l'arrondissement: 0.5 %

Nombre d'emplois dans le parc: 1 000  
Par rapport à l'arrondissement: 3.2 %

Évaluation moyenne des terrains: 28.07 \$/m<sup>2</sup>  
Évaluation moyenne des bâtiments: 1 157.42 \$/m<sup>2</sup>

Superficie de plancher total: 21 784 m<sup>2</sup>  
Surface utilisée: 284 767 m<sup>2</sup> (51.5 % de la superficie totale)  
Surface non-utilisée: 149 042 m<sup>2</sup> (27.0 % de la superficie totale)  
Surface sous-utilisée: 118 526 m<sup>2</sup> (21.5 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Henri-Bourassa



# Accessibilité - Parc Henri-Bourassa



- Lignes de bus**
- 1- 194 Rivière-des-Prairies
  - 2- 49 Maurice-Duplessis
  - 3- 40 Henri-Bourassa
  - 4- 86 Pointe-aux-Trembles
  - 5- 430 Pointe-aux-Trembles express

Limite du parc industriel

Voies de circulation

- Autoroute
- Avenue et boulevard
- Rue

Lignes de bus STM

Voies ferrées

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Henri-Bourassa



# Parc Henri-Bourassa

## Points forts

- Excellente accessibilité véhiculaire.
- Limites du parc composées par trois grands axes routiers : boulevards Henri-Bourassa et St-Jean-Baptiste et autoroute 40.
- Existence de quatre lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Présence de nombreuses surfaces vacantes ou sous-utilisées propices au développement (plus de 290 000 m<sup>2</sup> disponibles).
- Terrains vacants disponibles appartenant à la Ville dans l'Ouest du parc.
- Infrastructures et services déjà en place dans le parc (aqueduc et égout).
- Très bonne visibilité des terrains grâce à leurs emplacements.

## Points faibles

- Certains des terrains vacants n'ont qu'un accès limité à la rue, créant des situations d'enclavement.
- Utilisation des terrains pas toujours optimale (cimetière d'automobiles et entrepôt de camions.).
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

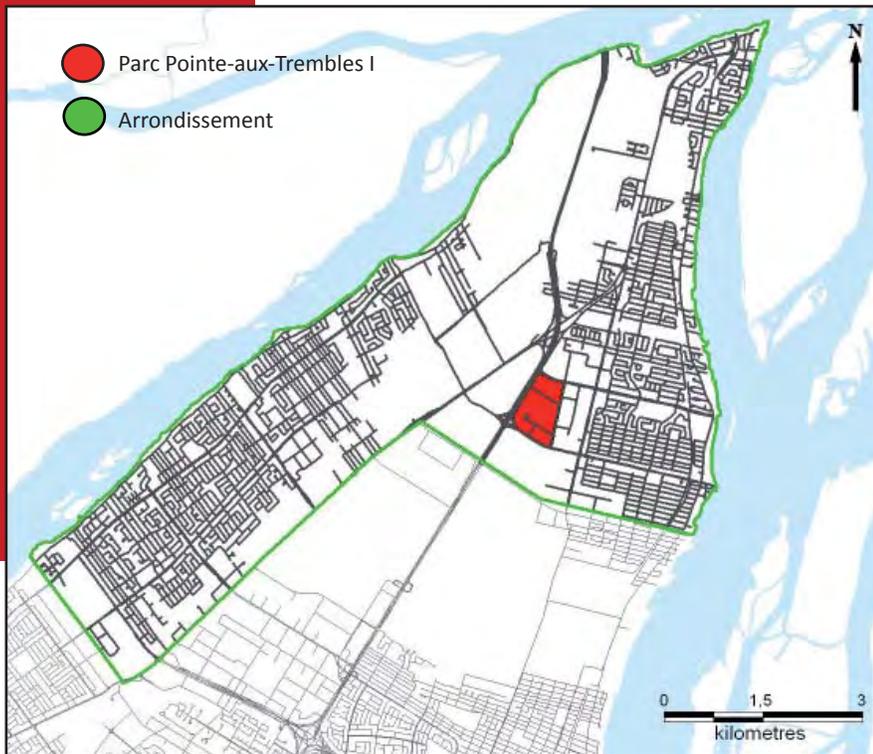
- Le parc possède un très grand potentiel de développement, à la fois pour l'agrandissement d'entreprises déjà présentes ainsi que pour de nouvelles entreprises.
- La situation géographique du parc procure une très grande visibilité aux terrains pour l'instant vacants. En effet, ceux-ci sont situés le long de l'autoroute et du boulevard Henri-Bourassa.
- Pour avoir une meilleure utilisation de tels espaces dans le parc, il faudrait identifier les entreprises pouvant être réaménagées.
- Le terrain à l'Est est zoné comme espace de conservation et ne peut pas être développé et n'a donc pas sa place dans les limites du parc industriel.

## Objectifs

- Développer la trame de rue pour désenclaver les terrains de l'Ouest du parc et donner un meilleur accès à la rue.
- Identifier les espaces industriels pouvant être densifiés, pour ainsi optimiser ou modifier l'utilisation qui en est faite.
- Augmenter la fréquence de passage des bus (STM).
- Modifier les limites actuelles du parc pour en exclure le terrain Est, zoné comme espace de conservation.

# 6 - Parc industriel Pointe-aux-Trembles I

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre l'autoroute 40, le boulevard du Tricentenaire, le boulevard Industriel et le boulevard St-Jean-Baptiste.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

Types d'entreprises:

*PME manufacturières:  
textiles, matières plastiques,  
transformation des métaux,  
meuble, recyclage, agro-  
alimentaire et verre.*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc: 485 226 m<sup>2</sup>  
Par rapport à l'arrondissement: 1.2 %

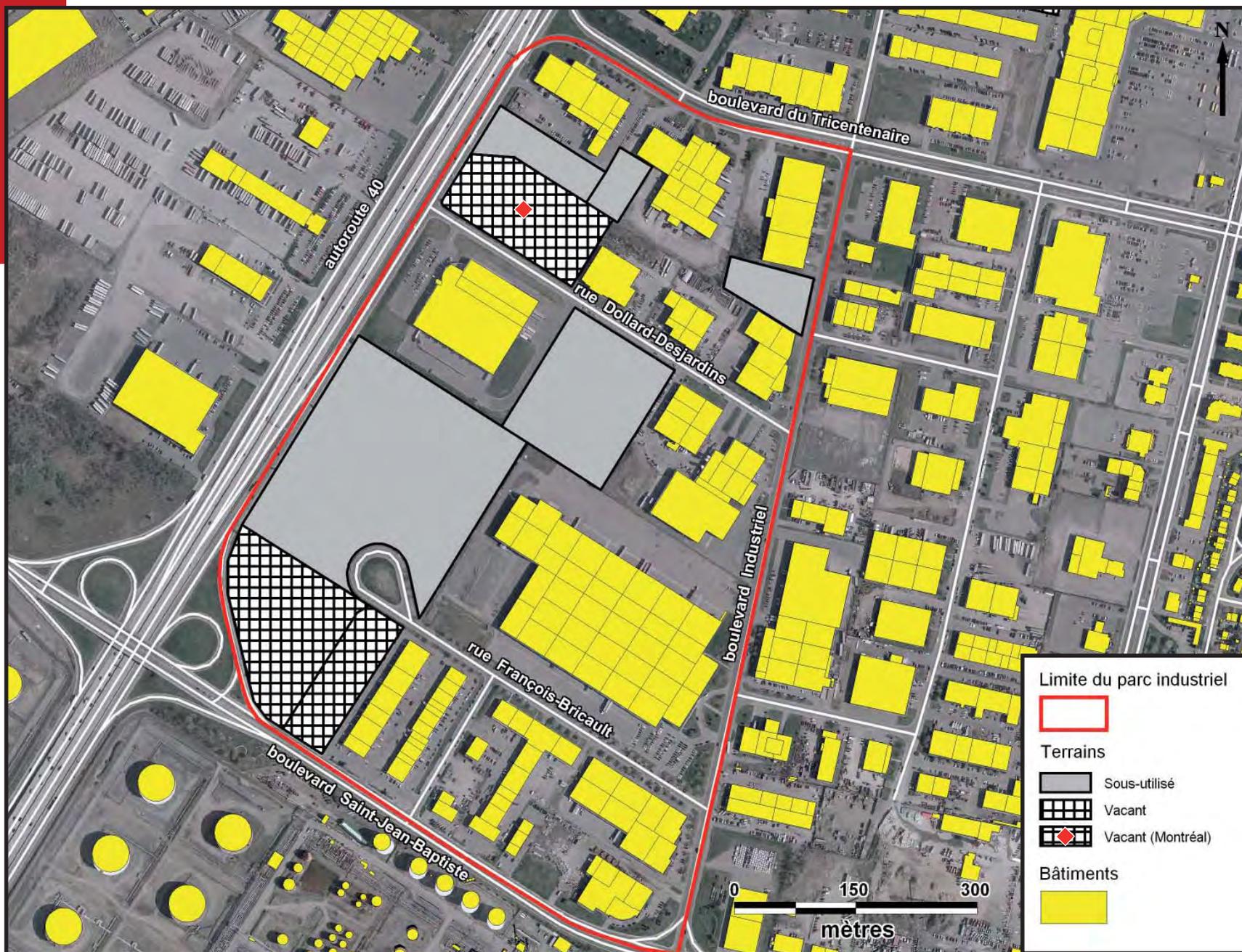
Nombre d'établissements dans le parc: 35  
Par rapport à l'arrondissement: 1.6 %

Nombre d'emplois dans le parc: 1 500  
Par rapport à l'arrondissement: 4.9 %

Évaluation moyenne des terrains: 31.37 \$/m<sup>2</sup>  
Évaluation moyenne des bâtiments: 523.37 \$/m<sup>2</sup>

Superficie de plancher total: 117 290 m<sup>2</sup>  
Surface utilisée: 330 352 m<sup>2</sup> (68.1 % de la superficie totale)  
Surface non-utilisée: 51 630 m<sup>2</sup> (10.6 % de la superficie totale)  
Surface sous-utilisée: 103 244 m<sup>2</sup> (21.3 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Pointe-aux-Trembles I



## Accessibilité - Parc Pointe-aux-Trembles I



### Lignes de bus

- 1- 40 Henri-Bourassa
- 2- 194 Rivière-des-Prairies
- 3- 86 Pointe-aux-Trembles
- 4- 184 Bout-de-l'Île
- 5- 430 Pointe-aux-Trembles express

# Parc Pointe-aux-Trembles I

## Points forts

- Excellente accessibilité véhiculaire.
- Trame de rue bien développée desservant les terrains.
- Les principales infrastructures sont déjà présentes (aqueduc et égout).
- Existence de quatre lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Grandes surfaces disponibles pour le développement (plus de 150 000 m<sup>2</sup>), pour de nouvelles entreprises ou l'agrandissement (terrains de la Ville et privés).
- Très bonne visibilité des terrains en bordure d'autoroute.

## Points faibles

- Espaces libres surtout voués à l'agrandissement des entreprises.
- Proximité avec une industrie de produits pétroliers (Pétro-Canada).
- Utilisation de certains terrains comme sites d'entreposage, utilisation non autorisée par le règlement de zonage.
- Faible fréquence de passage des bus.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

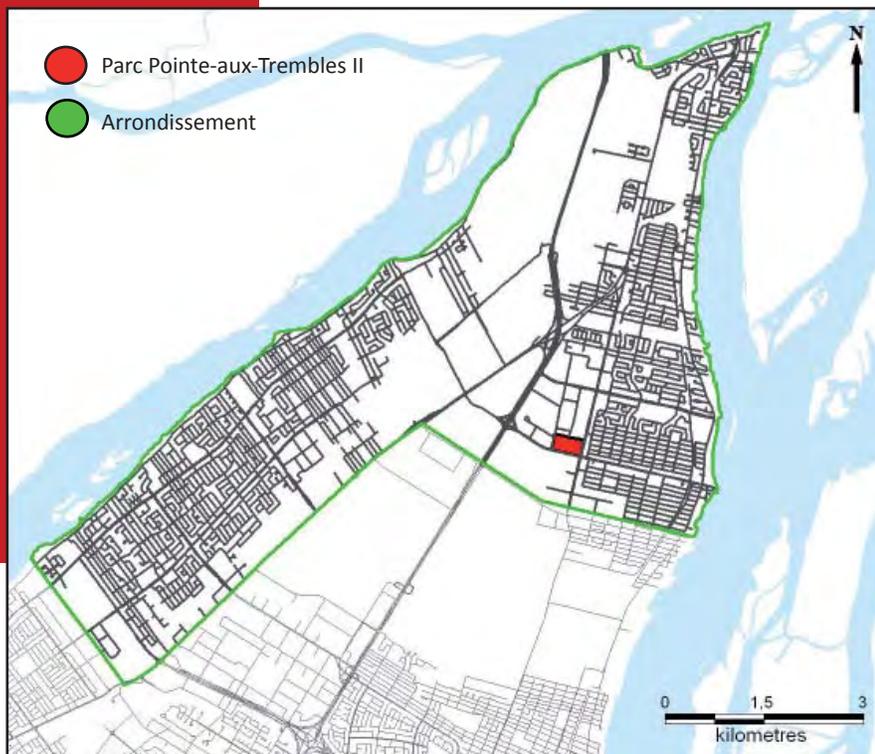
- Densification du tissu industriel du parc en misant sur les nombreux atouts du parc, notamment sur la bonne visibilité des terrains en bordure de l'autoroute, l'excellente accessibilité et les grandes surfaces disponibles pour le développement.
- Augmentation de l'attrait et la valeur du parc en travaillant sur l'aménagement paysager; en faisant respecter le règlement de zonage.

## Objectifs

- Se renseigner sur la volonté des entreprises de développer les terrains sous-utilisés pour un rachat éventuel.
- Demander la plantation et l'entretien d'une zone tampon entre l'industrie pétrolière et le parc industriel
- Encourager la rénovation des façades de certains bâtiments.
- Faire respecter le règlement de zonage par rapport aux utilisations non permises. (entreposage de matériaux de construction).
- Augmenter la fréquence de passage des bus (STM).

# 7 - Parc industriel Pointe-aux-Trembles II

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Industriel, le boulevard St-Jean-Baptiste et la rue Sherbrooke.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel et d'emplois diversifiés*

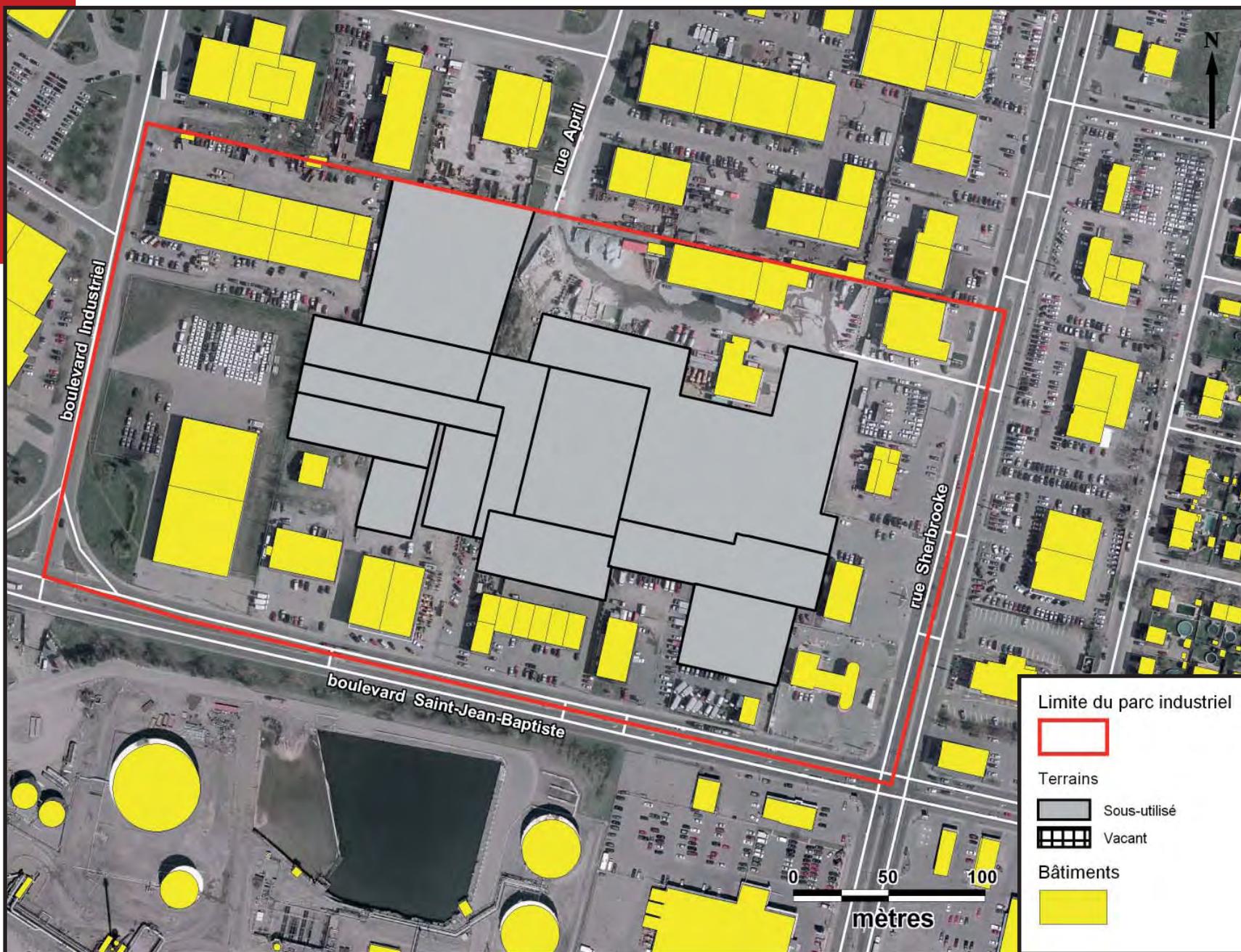
Types d'entreprises:

*PME manufacturières:  
textiles, matières plastiques,  
transformation des métaux,  
meuble, recyclage, agro-  
alimentaire et verre.*

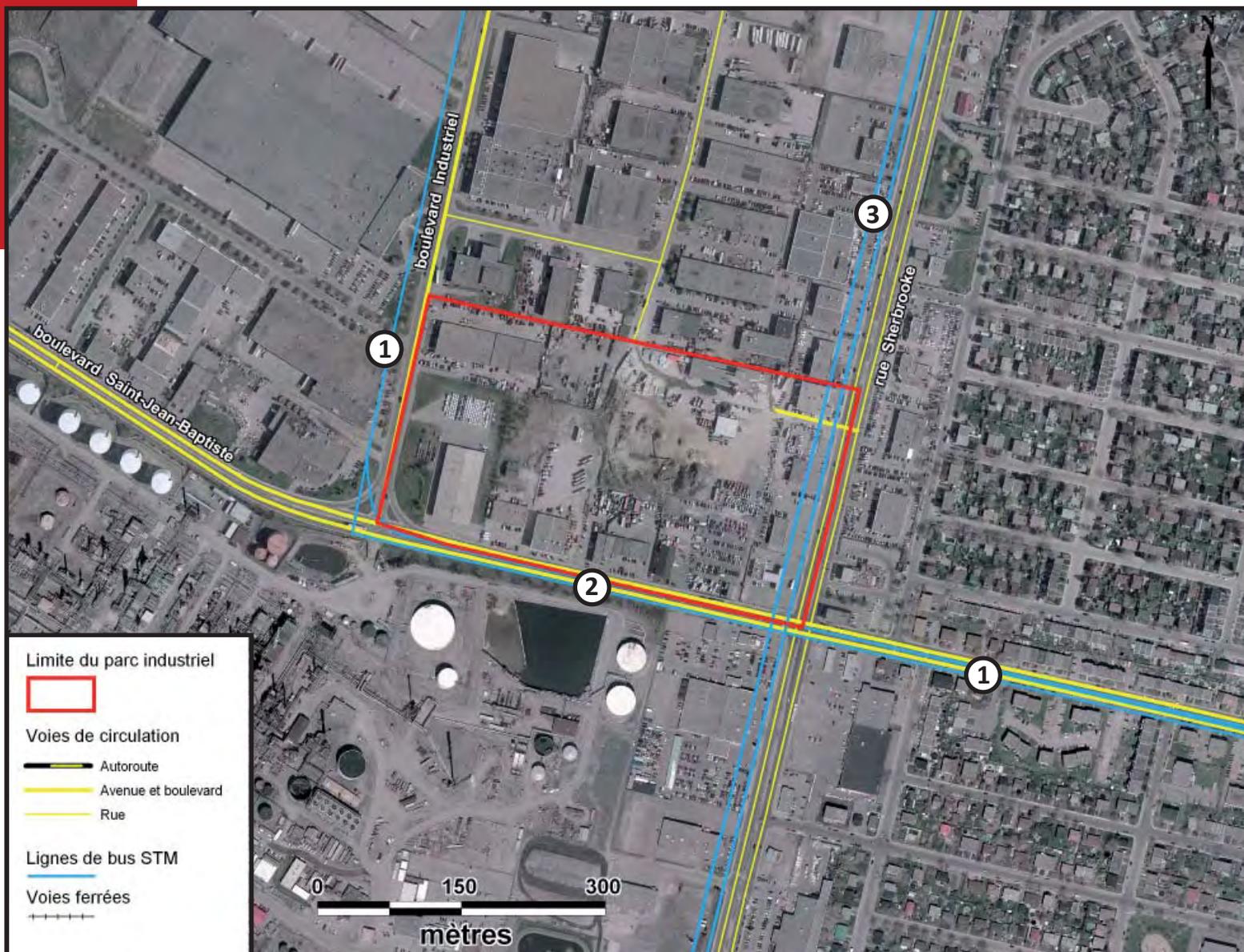
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	83 992 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	0.2 %
Nombre d'établissements dans le parc:	10
Par rapport à l'arrondissement:	0.5 %
Nombre d'emplois dans le parc:	75
Par rapport à l'arrondissement:	0.2 %
Évaluation moyenne des terrains:	48.68 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	258.56 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	21 035 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	50 686 m <sup>2</sup> (60.3 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	0 m <sup>2</sup> (0.0 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	33 306 m <sup>2</sup> (39.7 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Pointe-aux-Trembles II



## Accessibilité - Parc Pointe-aux-Trembles II



- Lignes de bus**
- 1- 86 Pointe-aux-Trembles
  - 2- 184 Bout-de-l'Île
  - 3- 430 Pointe-aux-Trembles express

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Pointe-aux-Trembles II



## Parc Pointe-aux-Trembles II

### Points forts

- Bonne accessibilité du parc par automobiles aussi bien que par transport en commun.
- Existence de trois lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Proximité de milieux résidentiels procurant une clientèle à proximité du parc.
- Concentration d'industries légères dans des domaines connexes les uns aux autres.
- Nombreux terrains sous-utilisés propices à une densification des activités industrielles (appartenant à la Ville et au privé).

### Points faibles

- Enclavement des terrains sous-utilisés dans le centre du parc.
- Absence des infrastructures dans le centre du parc industriel.
- Utilisation des terrains pouvant servir à d'autres fins plus rentables pour la Ville (et ne respectant pas le zonage de l'arrondissement).
- Mauvaise qualité visuelle des bâtiments en place.
- Pauvre qualité de l'aménagement paysager.
- Plus faible évaluation moyenne des bâtiments pour l'ensemble des parcs industriels de l'arrondissement.
- Faible fréquence de passage des bus.
- Utilisation « débordant » sur des terrains appartenant à d'autres propriétaires.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

### Enjeux

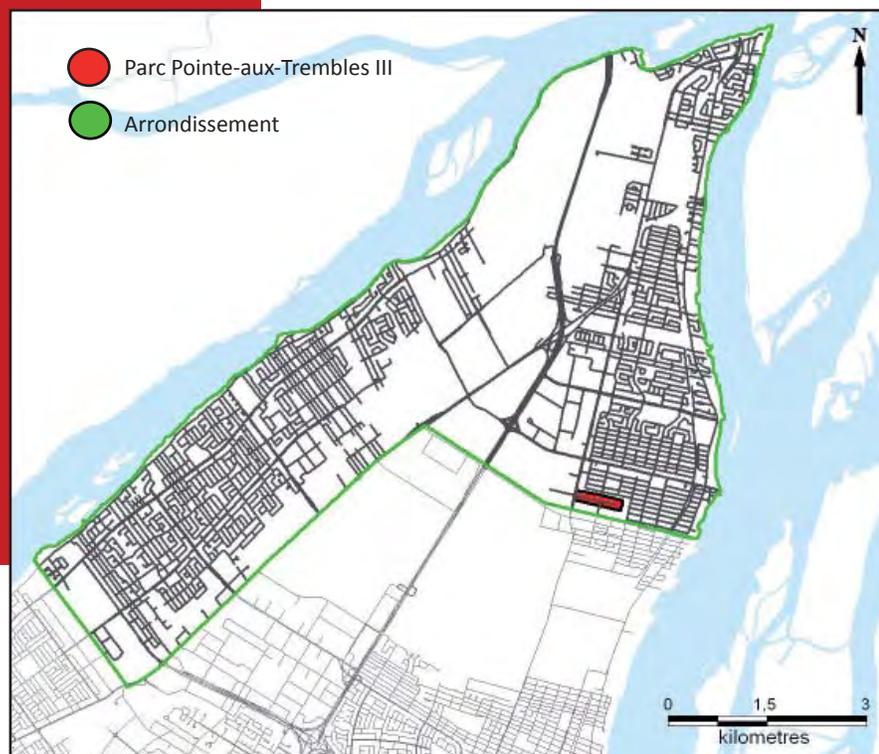
- Des efforts devraient être mis pour améliorer la qualité de l'architecture, de la forme urbaine et de l'aménagement paysager dans le but d'augmenter la valeur et le pouvoir d'attraction des terrains sous-utilisés et voués à un développement.
- Pour faciliter le développement des terrains centraux, il faudrait compléter la trame de rues pour permettre l'accès routier à ceux-ci, ainsi que la desserte en infrastructures.
- Le parc a le potentiel de développer une concentration d'industries légères œuvrant dans les mêmes domaines sur les terrains encore disponibles.
- La Ville possède environ 13 000 m<sup>2</sup> de terrains à l'intérieur de ce parc.

### Objectifs

- Procéder à une opération cadastrale dans le parc pour simplifier les formes de terrain.
- Prolonger la rue April jusqu'au boulevard Saint-Jean-Baptiste.
- Favoriser la rénovation et l'entretien de certains bâtiments et évaluer la pertinence de certaines occupations du sol sur ce territoire, en concordance avec le règlement de zonage.
- Compléter le réseau d'infrastructures (égout et aqueduc) pour le centre du parc.
- Augmenter la fréquence de passage des bus (STM).

# 8 - Parc industriel Pointe-aux-Trembles III

Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



## DESCRIPTION

Ce parc est centré sur la 3<sup>e</sup> avenue, entre les rues Sherbrooke et Sainte-Catherine.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel et industriel extensif*

Types d'entreprises:

*PME manufacturières:  
textiles, matières plastiques,  
transformation des métaux,  
meuble, recyclage, agro-  
alimentaire et verre.*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc: 63 641 m<sup>2</sup>  
Par rapport à l'arrondissement: 0.2 %

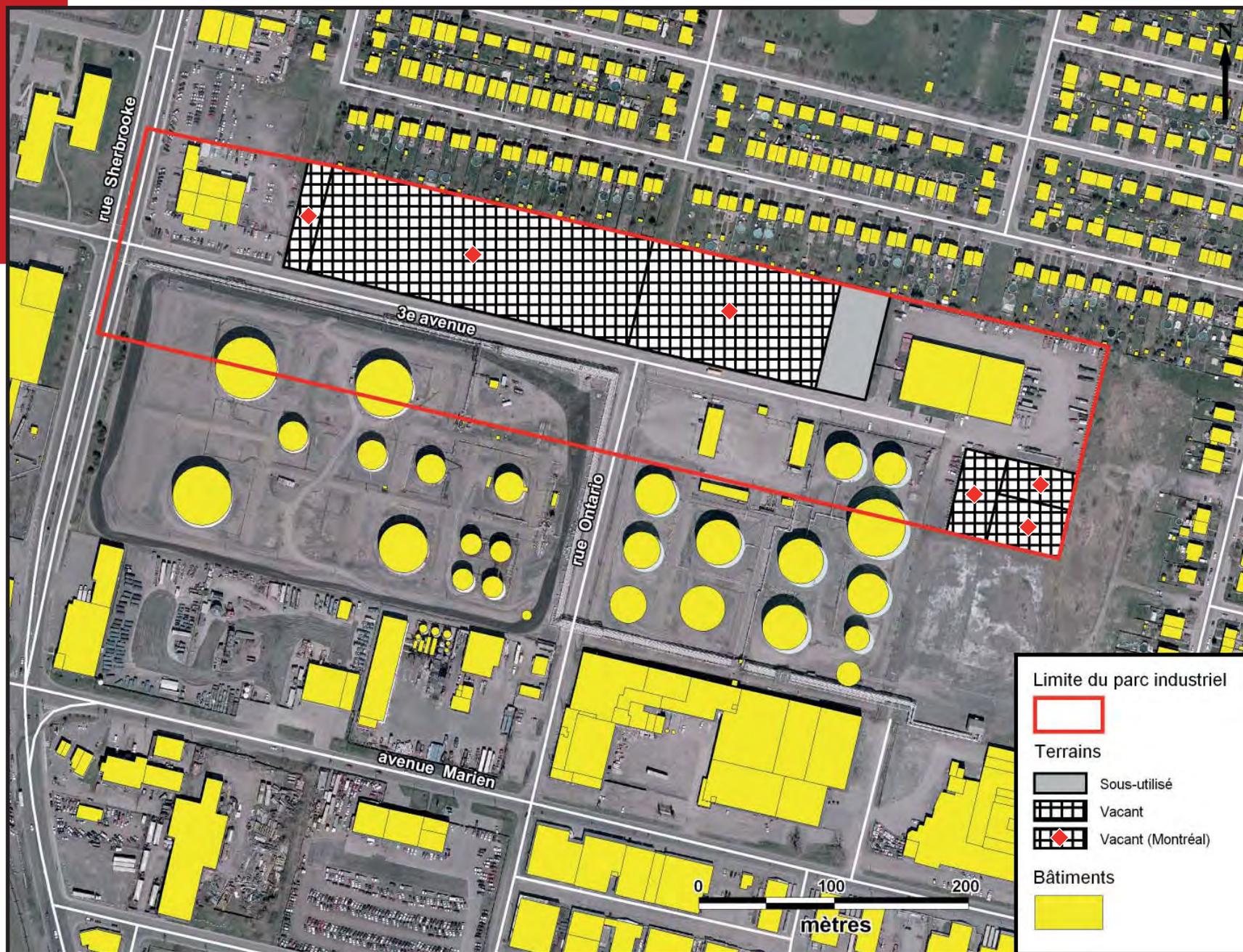
Nombre d'établissements dans le parc: 2  
Par rapport à l'arrondissement: 0.1 %

Nombre d'emplois dans le parc: 400  
Par rapport à l'arrondissement: 1.3 %

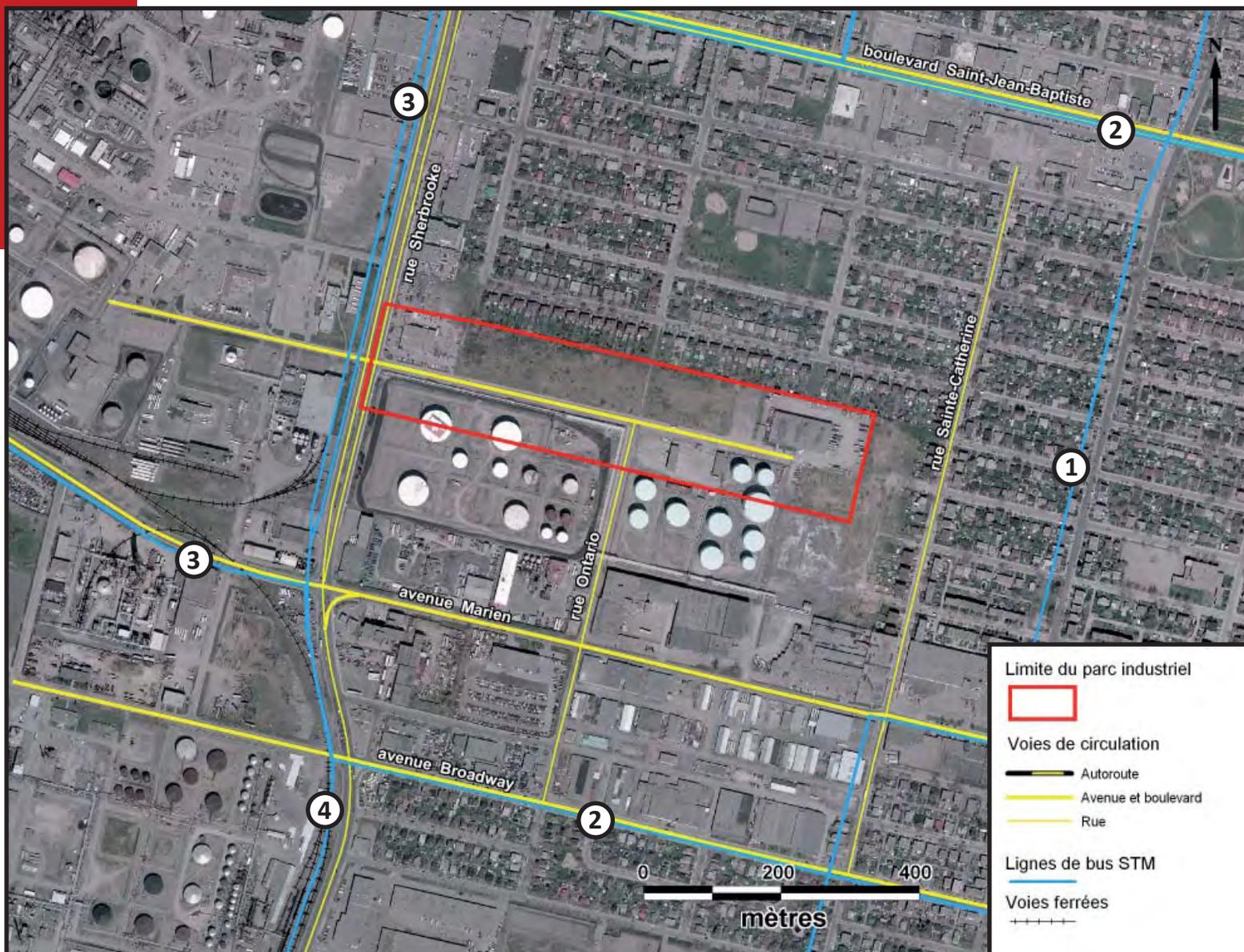
Évaluation moyenne des terrains: 37.54 \$/m<sup>2</sup>  
Évaluation moyenne des bâtiments: 260.46 \$/m<sup>2</sup>

Superficie de plancher total: 5 667 m<sup>2</sup>  
Surface utilisée: 22 747 m<sup>2</sup> (35.7 % de la superficie totale)  
Surface non-utilisée: 37 869 m<sup>2</sup> (59.5 % de la superficie totale)  
Surface sous-utilisée: 3 025 m<sup>2</sup> (4.8 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Pointe-aux-Trembles III



## Accessibilité - Parc Pointe-aux-Trembles III



### Lignes de bus

- 1- 187 Notre-Dame
- 2- 86 Pointe-aux-Trembles
- 3- 430 Pointe-aux-Trembles express
- 4- 186 Sherbrooke E

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Pointe-aux-Trembles III



## Parc Pointe-aux-Trembles III

### Points forts

- Bonne accessibilité véhiculaire.
- Existence de trois lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Aqueducs et égouts déjà présents dans le parc.
- Plus de la moitié du parc est constitué d'espaces vacants (environ 38 000 m<sup>2</sup>).
- Ces terrains vacants appartiennent tous à la Ville de Montréal.

### Points faibles

- Enclavement des terrains entre une industrie pétrolière et une zone d'habitation.
- Terrain enclavé au bout de la 3e avenue.
- Très faible évaluation moyenne des bâtiments.
- Présence d'un secteur résidentiel à proximité, posant le problème de la gestion des interfaces entre le résidentiel et l'industriel.
- Pauvre aménagement paysager le long de la 3e avenue.
- Mauvais état de la chaussée.
- Absence d'aqueducs pour les terrains du bout de la 3e avenue.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

### Enjeux

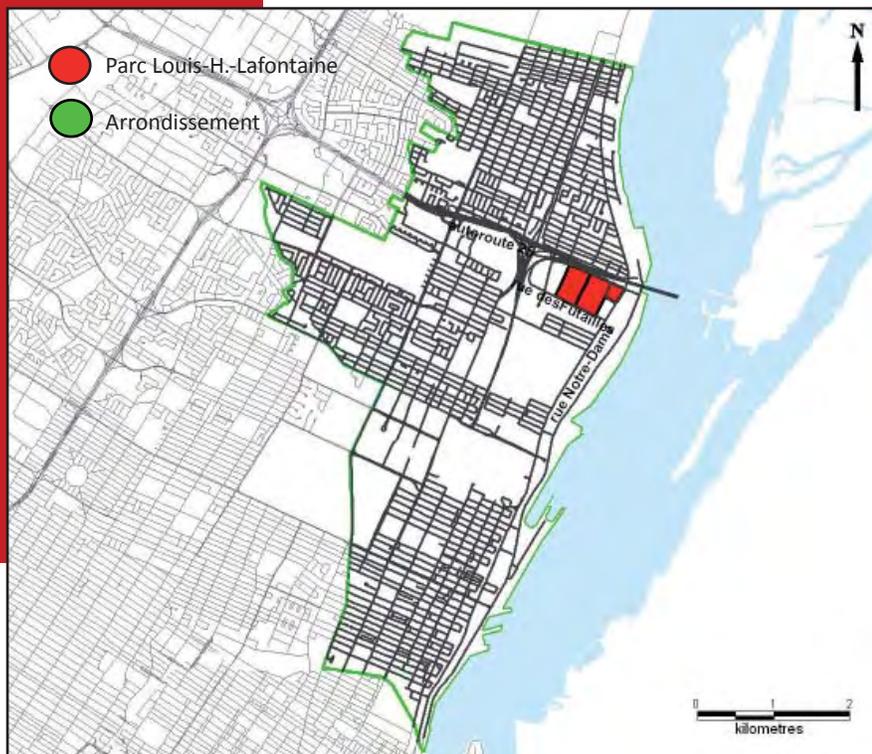
- Fort potentiel de développement des terrains vacants pour des PME pouvant servir de zone tampon entre le milieu résidentiel et l'industrie pétrolière.
- La valeur des terrains du parc pourrait être augmentée en améliorant la qualité paysagère ainsi que l'état de la voirie.
- Les terrains vacants du bout du parc pourraient être transformés en parc ou espaces verts dans le but de faire une zone tampon entre le résidentiel et l'industriel.
- Toute tentative de développement des terrains du bout nécessitera de compléter la desserte en aqueducs.

### Objectifs

- Encourager l'installation et le développement de PME dans les terrains vacants du parc, PME aux activités s'accommodant bien avec le milieu résidentiel.
- Contrôler le cadre bâti des nouvelles constructions pour agir comme zone tampon entre le résidentiel et l'industriel.
- S'interroger sur le rôle des terrains vacants au bout de la 3e avenue dans la zone industrielle, par exemple en y déplaçant les stationnements ou en les transformant en espaces verts.
- Procéder à la réfection de la 3e avenue ainsi qu'à la plantation d'arbres sur sa longueur.

# 9 - Parc industriel Louis-H.-Lafontaine

Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre la rue des Futailles, la rue Notre-Dame Est, la rue Tellier et l'autoroute 25.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

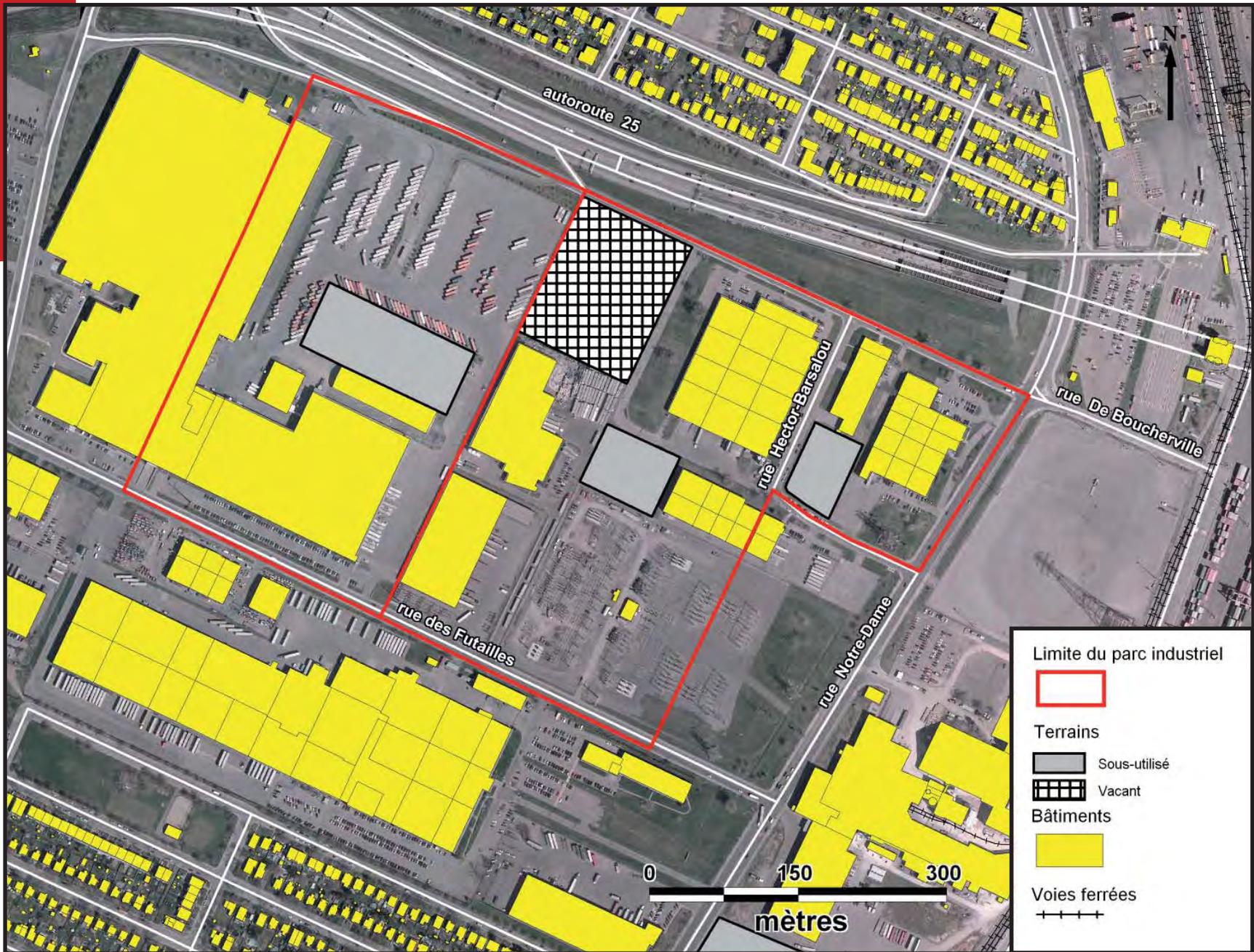
Types d'entreprises:

*Entreprises manufacturières de taille moyenne*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	394 533 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	1.6 %
Nombre d'établissements dans le parc:	5
Par rapport à l'arrondissement:	0.2 %
Nombre d'emplois dans le parc:	1 500
Par rapport à l'arrondissement:	3.1 %
Évaluation moyenne des terrains:	46.78 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	669.67 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	97 608 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	355 455 m <sup>2</sup> (90.1 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	18 407 m <sup>2</sup> (4.7 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	20 681 m <sup>2</sup> (5.2 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Louis-H.-Lafontaine



# Accessibilité - Parc Louis-H.-Lafontaine



- Lignes de bus**
- 1- 430 Pointe-aux-Trembles
  - 2- 28 Honoré-Beaugrand
  - 3- 22 Notre-Dame
  - 4- 33 Langelier

**Limite du parc industriel**  
[Red rectangle symbol]

**Voies de circulation**

- [Black dashed line symbol] Autoroute
- [Yellow line symbol] Avenue et boulevard
- [Light yellow line symbol] Rue

**Lignes de bus STM**  
[Blue line symbol]

**Pistes cyclables**  
[Green line symbol]

**Voies ferrées**  
[Black line with cross-ticks symbol]

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Louis-H.-Lafontaine



# Parc Louis-H.-Lafontaine

## Points forts

- Excellente accessibilité véhiculaire.
- Proximité de la l' autoroute 25, l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame.
- Proximité avec la zone du port de Montréal et les activités reliées à la manutention des conteneurs.
- Existence de trois lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Infrastructures et trame de rue complètes.
- Un terrain vacant de plus de 18 000 m<sup>2</sup> (SAQ) et des espaces sous-utilisés propices au développement d'entreprises déjà présentes.
- Bonne visibilité des terrains à partir de l' autoroute et de la rue Notre-Dame.

## Points faibles

- Présence d'installations d'Hydro-Québec et de lignes électriques sur une partie du territoire du parc.
- Mauvaise qualité de la rue et des trottoirs.
- Accessibilité par Notre-Dame problématique du fait de la congestion quotidienne.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

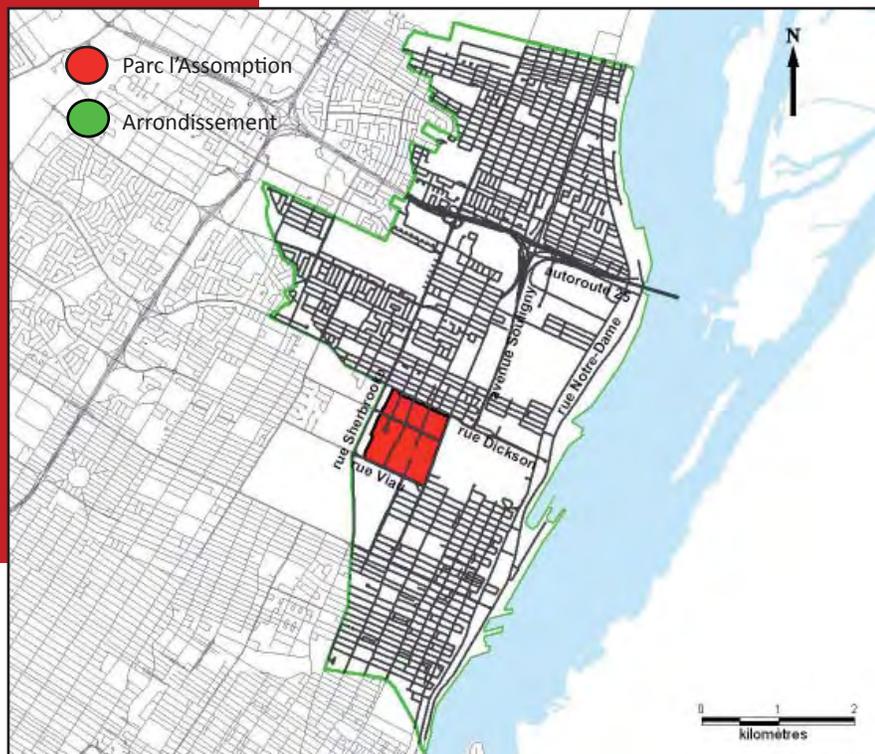
- La complétion du développement du parc passe par la construction sur le terrain vacant de la SAQ, soit pour ses propres fins, soit en le vendant à un promoteur pour un autre projet.
- Les limites actuelles du parc n'englobent pas la totalité de certains terrains, pourtant bâtis.

## Objectifs

- Modifier les limites actuelles du parc pour inclure l'ensemble des terrains déjà bâtis.
- Soutenir la réfection des rues et des trottoirs dans le parc.

# 10 - Parc industriel l'Assomption

Arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre la rue Sherbrooke, la rue Viau, la rue Hochelaga et la rue Dickson.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel et d'emplois diversifiés*

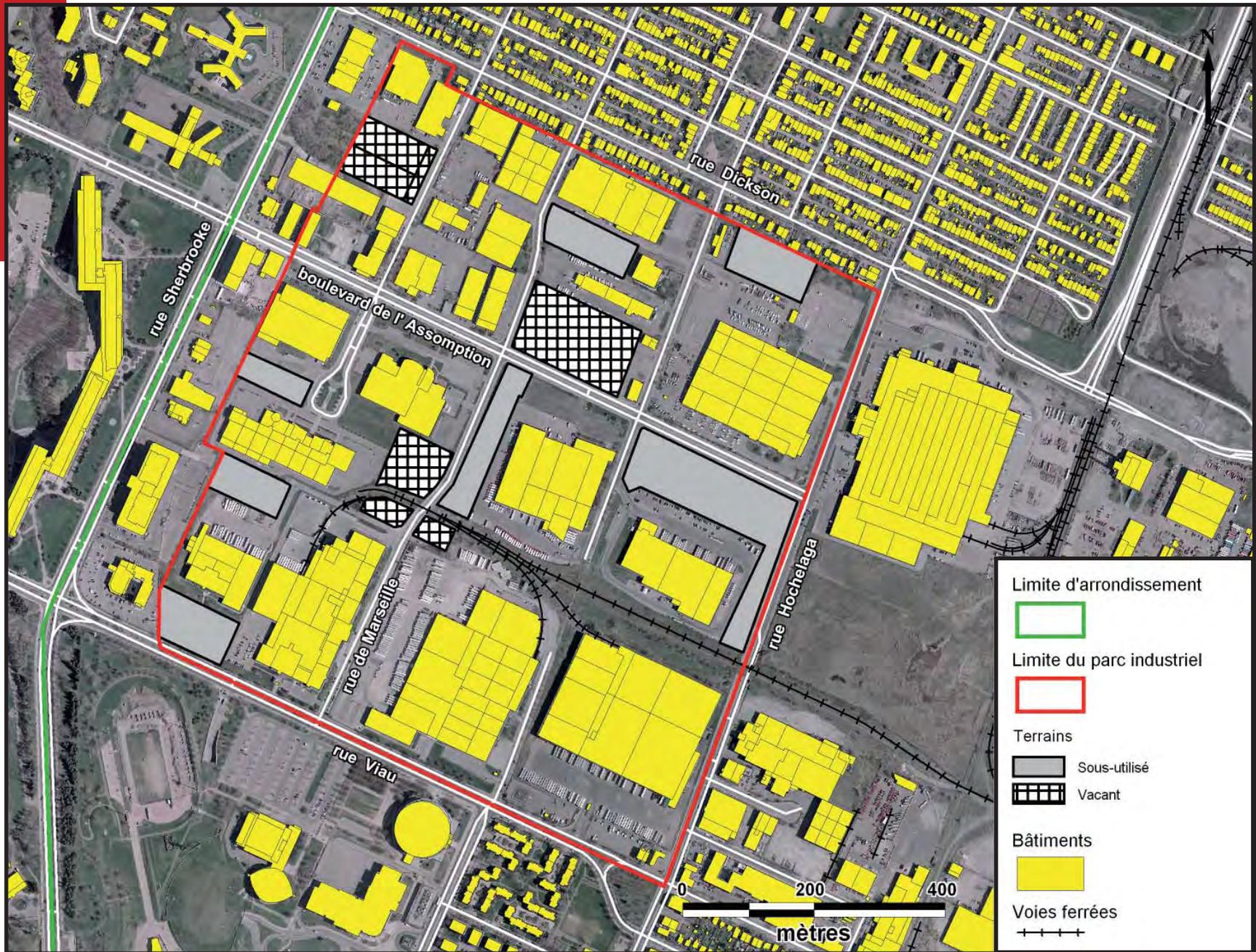
Types d'entreprises:

*Bureaux et entreprises manufacturières, de distribution et d'alimentation*

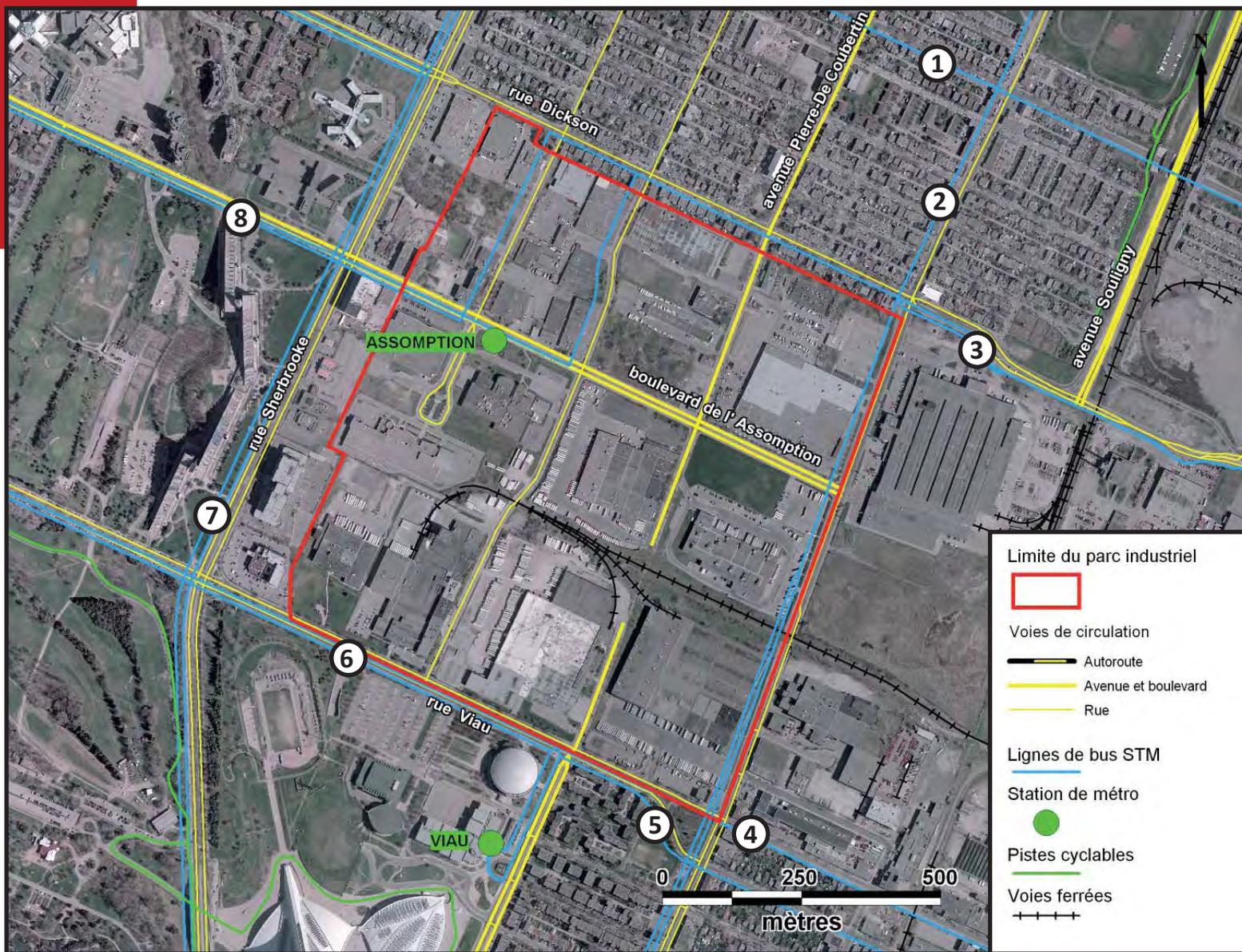
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	721 426 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	2.9 %
Nombre d'établissements dans le parc:	40
Par rapport à l'arrondissement:	1.6 %
Nombre d'emplois dans le parc:	3 500
Par rapport à l'arrondissement:	7.3 %
Évaluation moyenne des terrains:	53.44 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	440.38 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	204 735 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	604 775 m <sup>2</sup> (83.8 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	41 142 m <sup>2</sup> (5.7 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	72 509 m <sup>2</sup> (10.1 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc l'Assomption



# Accessibilité - Parc l'Assomption



- Lignes de bus**
- 1- 32 Lacordaire
  - 2- 85 Hochelaga
  - 3- 22 Notre-Dame
  - 4- 125 Ontario
  - 5- 34 Sainte-Catherine
  - 6- 132 Viau
  - 7- 185 Sherbrooke
  - 8- 131 de l'Assomption

**Limite du parc industriel**  
[Red outline symbol]

**Voies de circulation**

- [Yellow line symbol] Autoroute
- [Yellow line symbol] Avenue et boulevard
- [Light blue line symbol] Rue

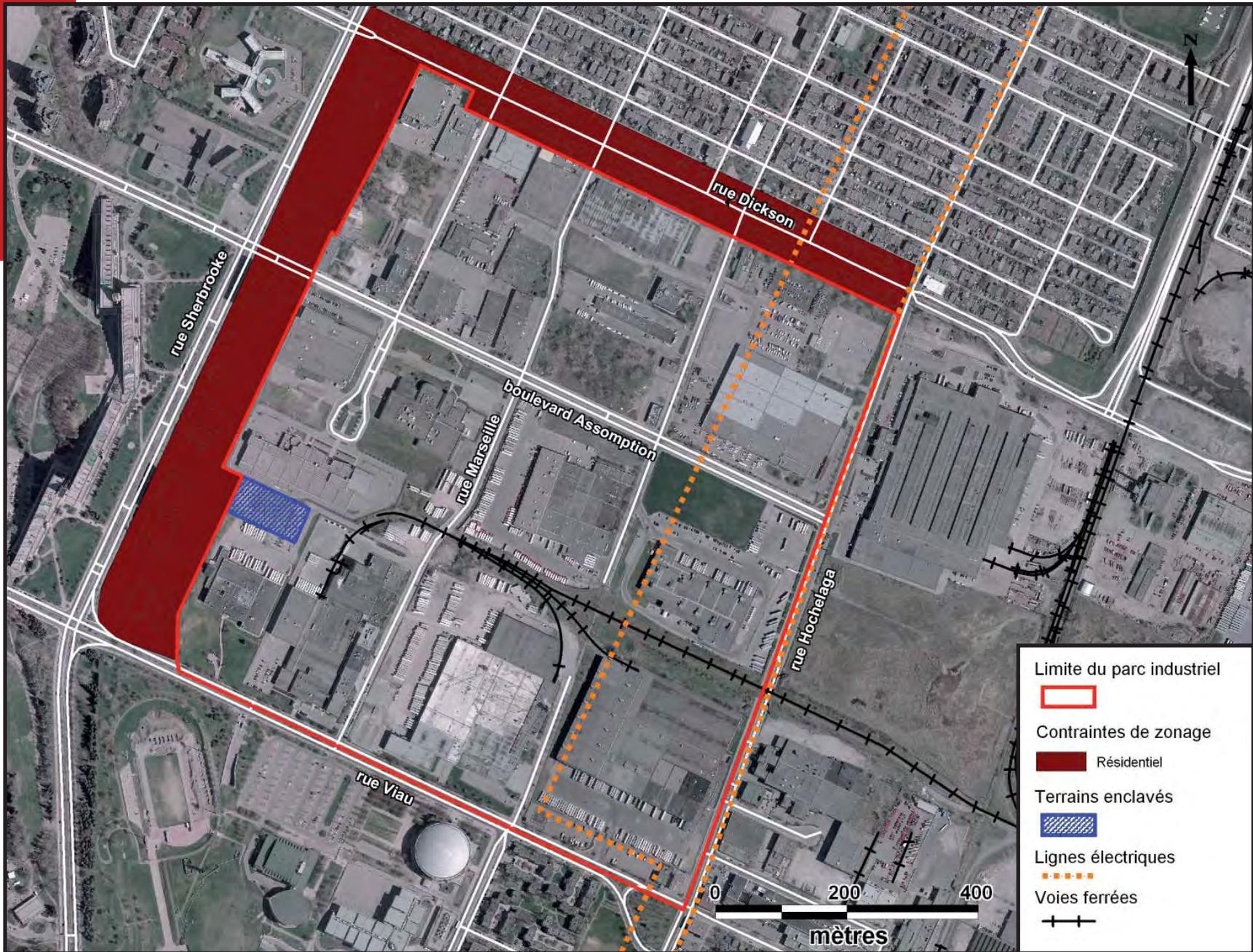
**Lignes de bus STM**  
[Blue line symbol]

**Station de métro**  
[Green dot symbol]

**Pistes cyclables**  
[Green line symbol]

**Voies ferrées**  
[Black dashed line symbol]

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc l'Assomption



# Parc l'Assomption

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Existence de huit lignes de bus et de la station de métro l'Assomption, facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Nombreux espaces sous-utilisés (privés) propices à l'agrandissement d'entreprises (environ 70 000 m<sup>2</sup>)
- Présence de terrains vacants de bonnes dimensions sur le territoire (total de 37 000 m<sup>2</sup>).
- Infrastructures déjà existantes (aqueducs et égouts).
- Proximité avec les commerces de la rue Sherbrooke.
- Possibilité d'un prolongement du boulevard l'Assomption.
- Cadre bâti moderne et bien entretenu.

## Points faibles

- Parc enclavé entre des milieux résidentiels (orientation résidentielle de l'arrondissement).
- Développement du milieu résidentiel dans des « îlots » industriels.
- Trame de rue coupée par la voie ferrée (appartenant au CN).
- Situation d'enclavement pour plusieurs terrains du centre du parc.
- Faible valeur de l'évaluation moyenne des bâtiments.
- Entretien et état des rues secondaires laissant à désirer.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

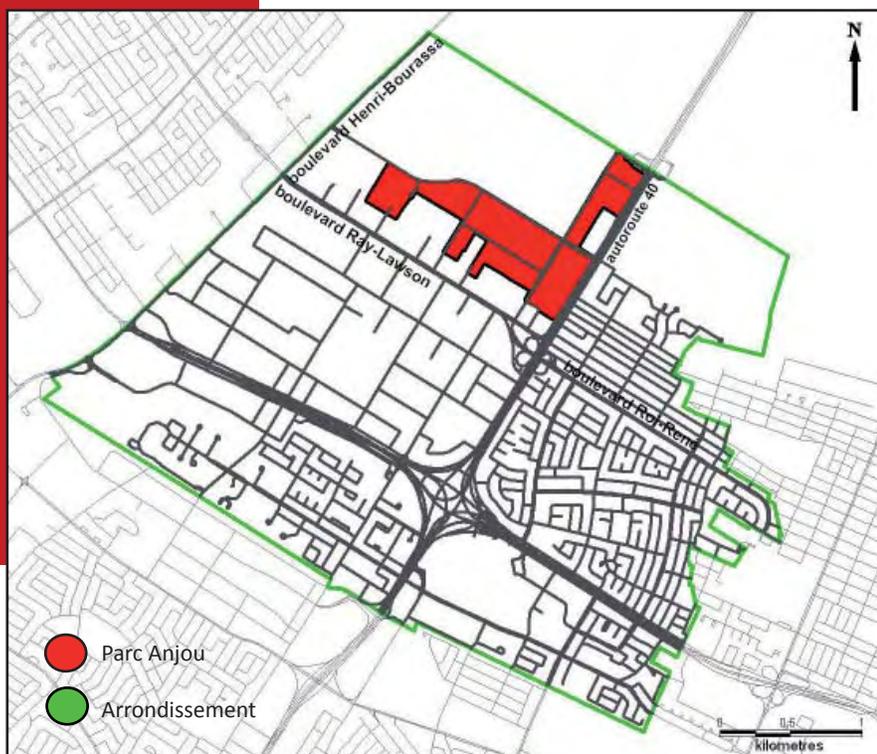
- Bien que le parc soit bien développé, il reste des terrains de bonnes tailles (sous-utilisés ou vacants) pouvant être développés et profiter des points forts du parc, notamment son excellente accessibilité par les transports en commun.
- La faible valeur de l'évaluation moyenne des bâtiments pourrait être augmentée en travaillant sur l'aménagement paysager et un meilleur entretien des rues secondaires.
- Avec les nouveaux développements résidentiels, les limites du parc englobent des bâtiments à vocation résidentielle.

## Objectifs

- Évaluer la pertinence de certaines utilisations du sol dans le parc par rapport aux orientations d'aménagement en vigueur dans l'arrondissement.
- S'interroger sur l'utilité de garder les voies ferrées sur le territoire du parc.
- Modifier les limites du parc pour prendre en compte les bâtiments résidentiels.
- Soutenir l'entretien des rues ainsi que l'aménagement paysager pour donner une meilleure image au parc.

# 11 - Parc industriel Anjou

Arrondissement Anjou



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre l'autoroute 40, le boulevard du Golf, le boulevard Ray-Lawson et le boulevard Henri-Bourassa.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur d'entreprises*

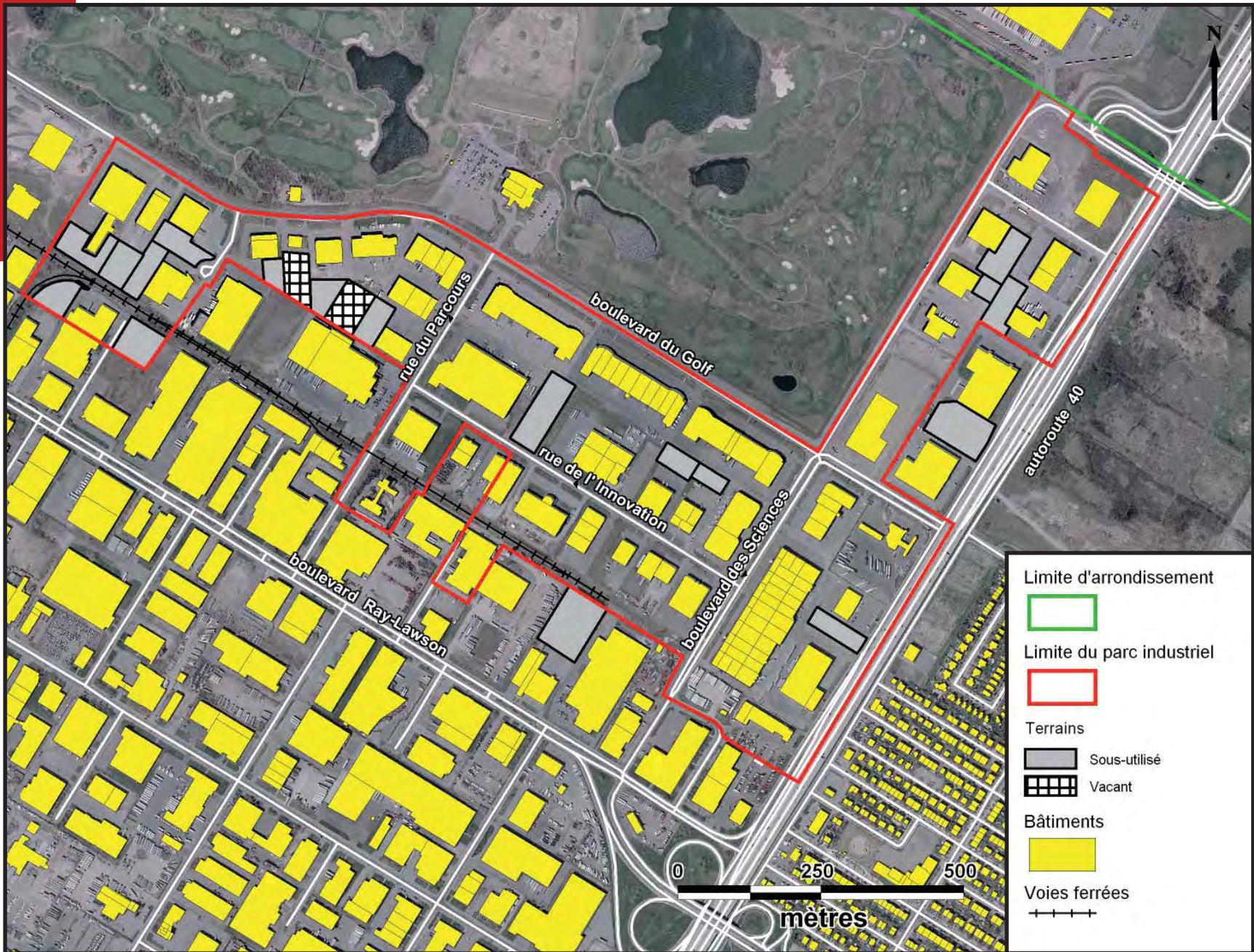
Types d'entreprises:

*Entreprises manufacturières, activités de distribution, commerces complémentaires et services aux entreprises*

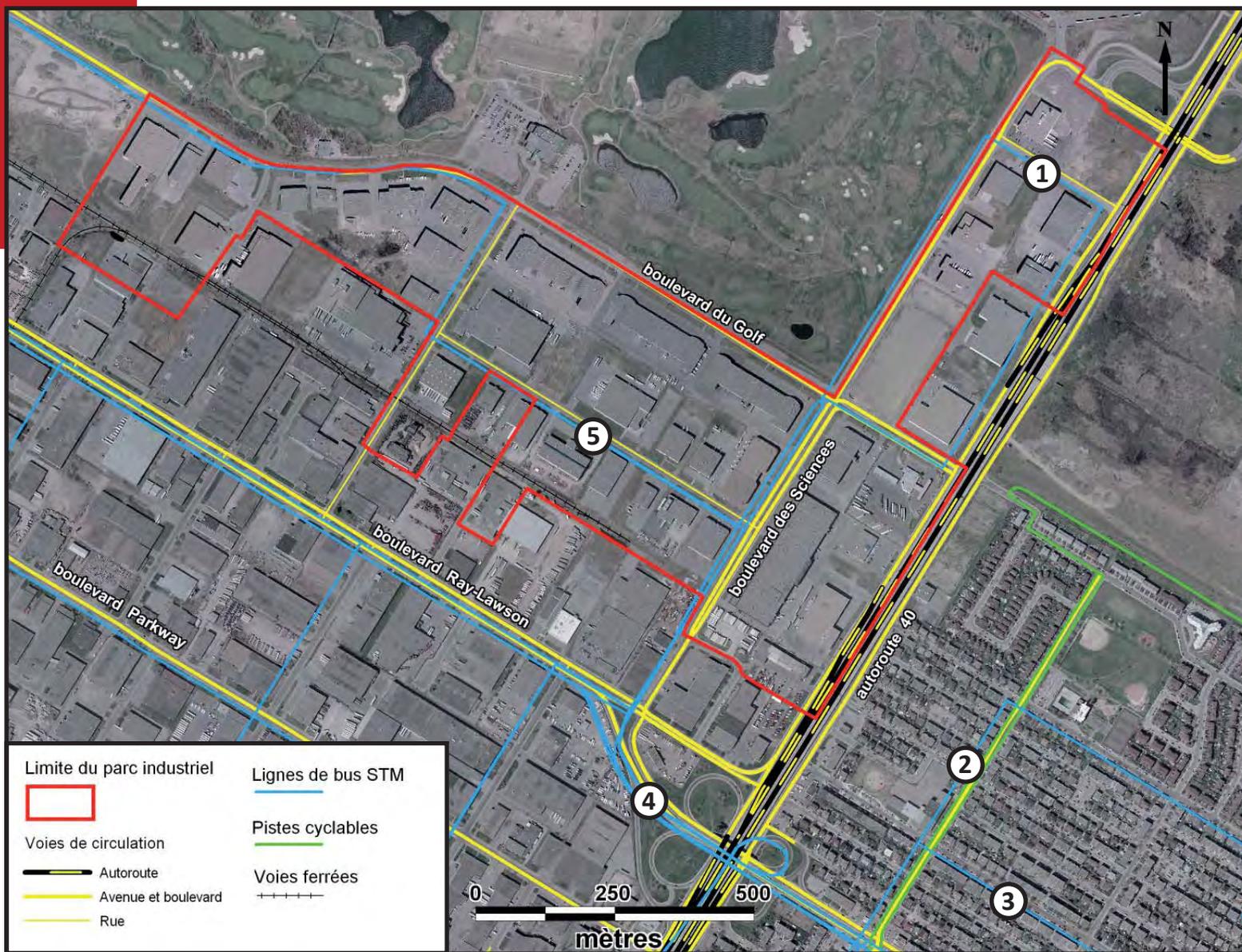
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	656 701 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	4.7 %
Nombre d'établissements dans le parc:	100
Par rapport à l'arrondissement:	7.4 %
Nombre d'emplois dans le parc:	4 000
Par rapport à l'arrondissement:	13.2 %
Évaluation moyenne des terrains:	42.84 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	2 557.17 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	59 366 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	592 741 m <sup>2</sup> (90.3 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	8 475 m <sup>2</sup> (1.3 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	55 485 m <sup>2</sup> (8.4 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Anjou



# Accessibilité - Parc Anjou



- Lignes de bus**
- 1- 39 Des Grandes Prairies
  - 2- 85 Hochelaga
  - 3- 141 Jean-Talon
  - 4- 28 Honoré-Beaugrand
  - 5- 148 Maurice-Duplessis

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Anjou



# Parc Anjou

## Points forts

- Excellente accessibilité véhiculaire.
- Accès direct par l'autoroute 40 au Sud.
- Existence de trois lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Trame de rue et infrastructures bien développées.
- Présence de nombreux bâtiments modernes et bien entretenus.
- Évaluation moyenne des bâtiments très élevée.
- Présence de terrains sous-utilisés disponibles pour de futurs développements d'entreprises déjà présentes.
- Importance du parc en termes d'emploi par rapport à l'arrondissement.
- Potentiel de développement sur le golf, qui est un usage temporaire (par 3).

## Points faibles

- Peu de terrains vacants disponibles pour l'installation de nouvelles entreprises.
- Situation d'enclavement pour beaucoup de terrains sous-utilisés avec très peu de possibilités d'accès routier.
- Présence d'une voie ferrée sur le territoire du parc.
- Mauvais état de la trame urbaine à certains endroits.
- Faible fréquence de passage des bus.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

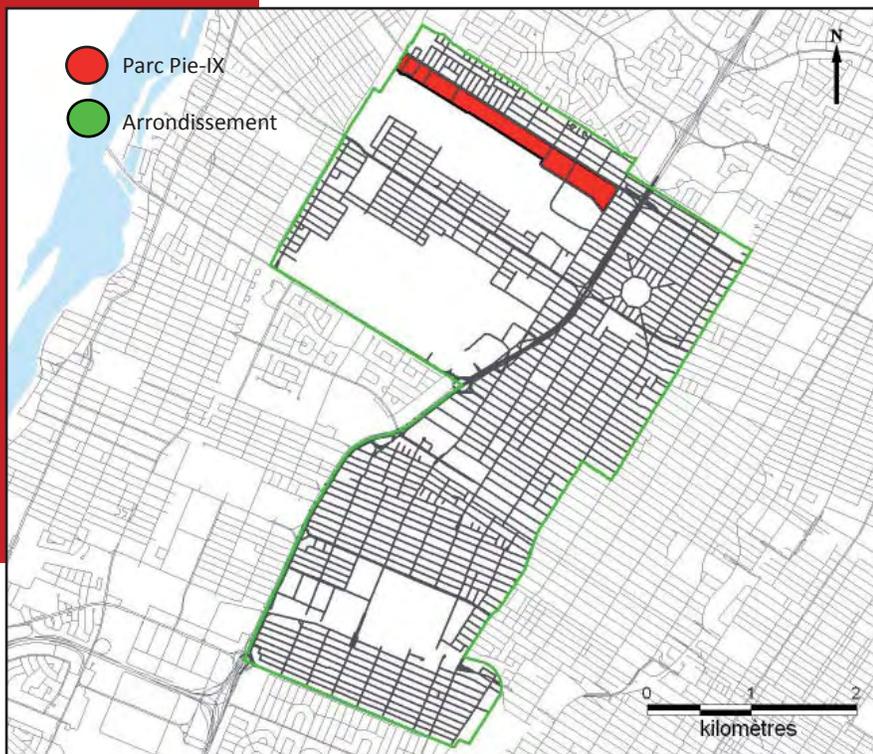
- Du fait du type de terrain en majorité disponible, le développement futur du parc devra s'orienter vers l'agrandissement d'entreprises déjà présentes, et ce malgré les possibilités très limitées d'accès routier.
- Les limites actuelles du parc ne sont pas cohérentes avec les limites de terrain du rôle foncier, coupant des terrains pourtant bâtis à certains endroits.
- Le parc est déjà bien développé et les perspectives de développement futures sont assez limitées.

## Objectifs

- Rénover certaines rues pour faciliter le passage des véhicules motorisés.
- Étudier la pertinence de garder la portion de voies ferrées sur le territoire du parc.
- Modifier les limites du parc pour les rendre conformes au rôle foncier.
- Augmenter la fréquence de passage des bus (STM).

# 12 - Parc industriel Pie-IX

Arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Pie-IX, la rue Jarry et la 19e avenue.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel et d'emplois diversifiés*

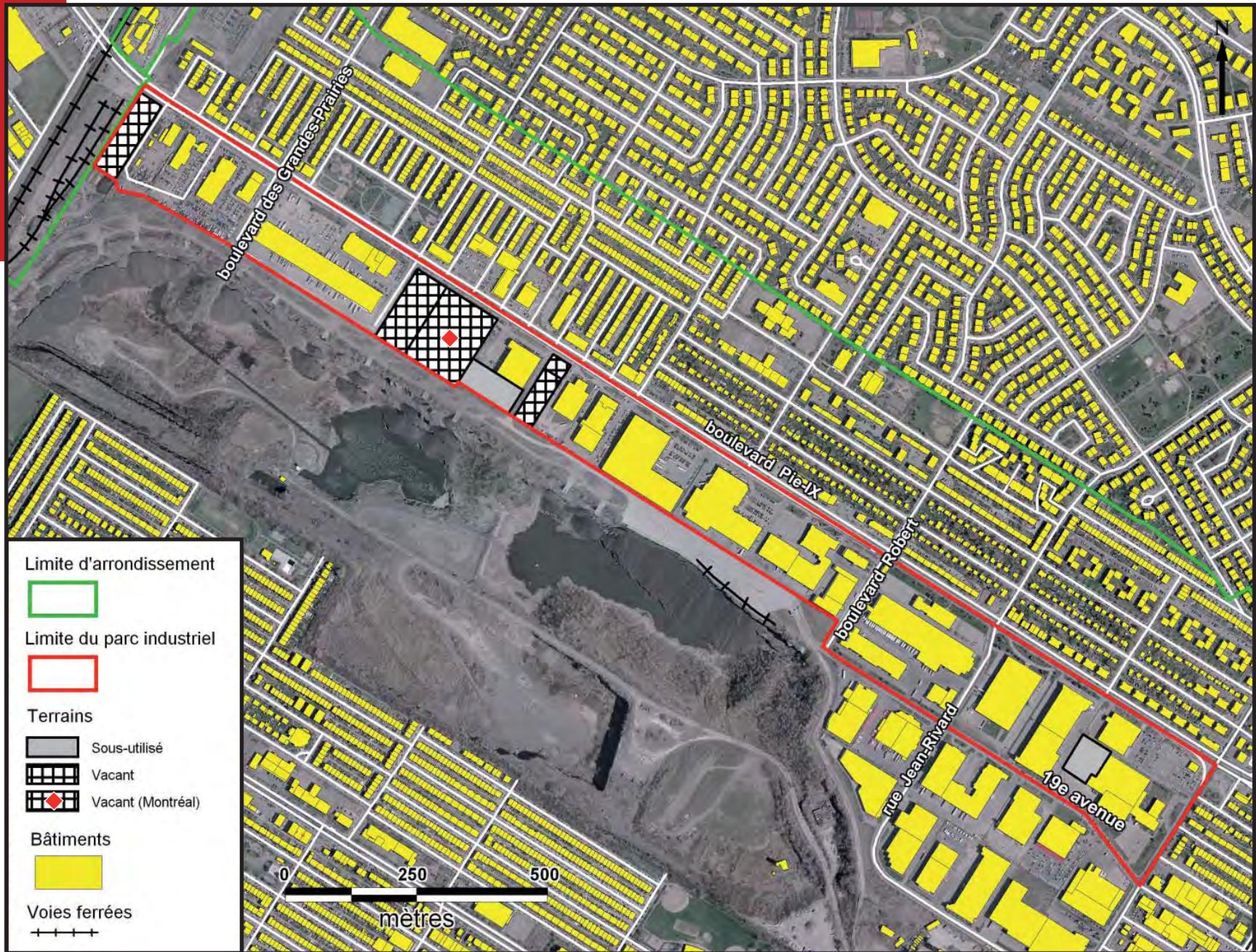
Types d'entreprises:

*Industries du vêtement*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	373 201 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	2.3 %
Nombre d'établissements dans le parc:	110
Par rapport à l'arrondissement:	3.7 %
Nombre d'emplois dans le parc:	6 500
Par rapport à l'arrondissement:	14.4 %
Évaluation moyenne des terrains:	60.60 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	606.58 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	242 877 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	322 229 m <sup>2</sup> (86.3 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	40 376 m <sup>2</sup> (10.8 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	10 596 m <sup>2</sup> (2.8 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Pie-IX

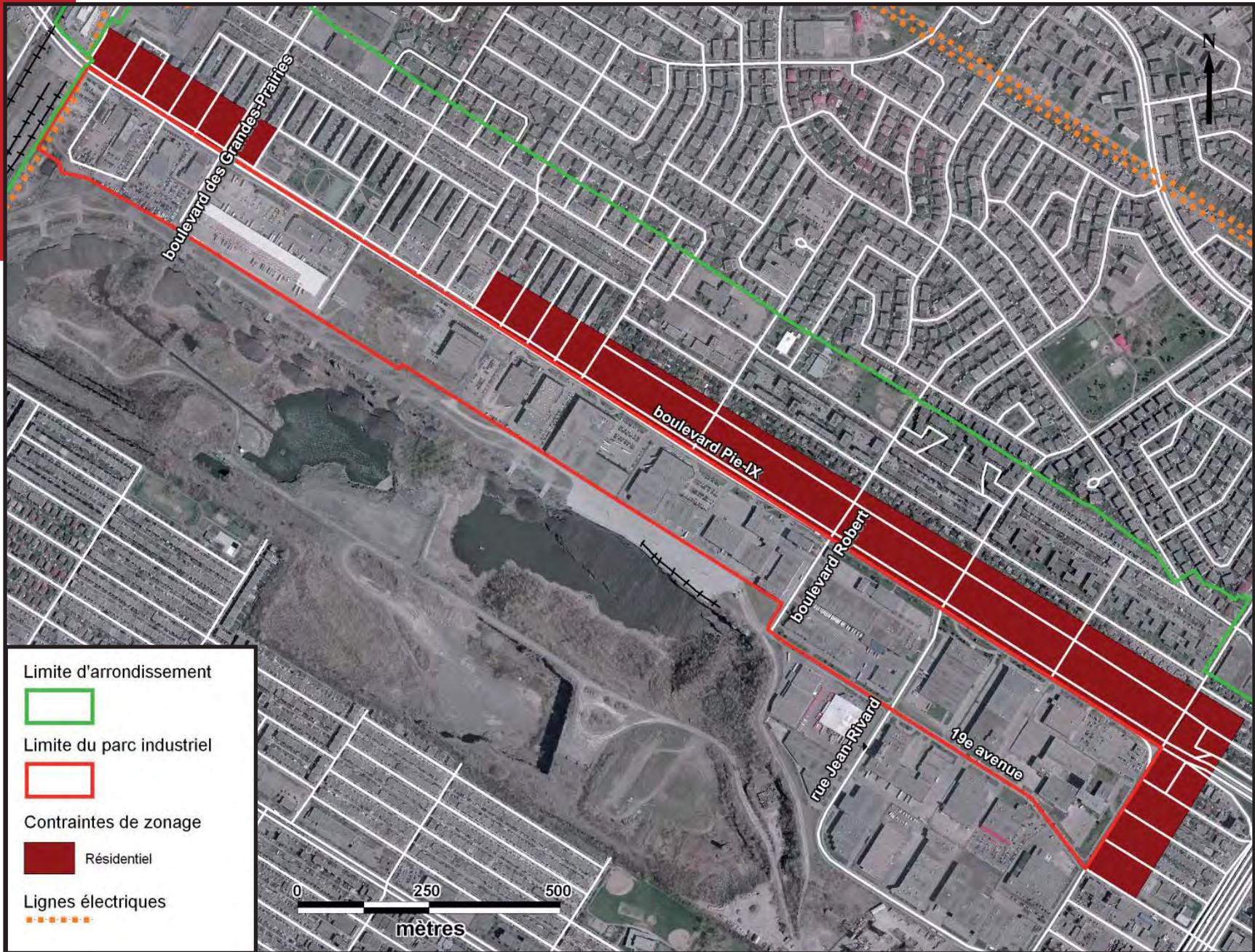


# Accessibilité - Parc Pie-IX



- Lignes de bus**
- 1- 193 Jarry
  - 2- 139/505 Pie-IX
  - 3- 460 Métropolitaine
  - 4- 67 Saint-Michel
  - 5- 143 Charleroi
  - 6- 39 des Grands Sources
  - 7- 188 Couture
  - 8- 192 Robert

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Pie-IX



# Parc Pie-IX

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de grandes voies de communication (autoroute 40, boulevard Pie-IX et Crémazie).
- Existence de sept lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Importance du parc en termes de nombre d'emploi dans l'arrondissement (près de 15%).
- Forte évaluation moyenne des terrains.
- Trame de rue et infrastructure bien développées.
- Présence de deux grands terrains vacants propices au développement (plus de 9000 m<sup>2</sup> chacun), l'un appartenant à la Ville et l'autre au privé.
- Bonne qualité de l'aménagement paysager et du cadre bâti.

## Points faibles

- Mauvais état de la chaussée à certains endroits.
- Proximité avec un milieu résidentiel de l'autre côté du boulevard Pie-IX.
- Présence de l'ancienne carrière St-Michel.
- Utilisation de certains terrains pas toujours optimale plus on se dirige vers le Nord. Il en va de même avec la qualité physique du cadre bâti.

## Enjeux

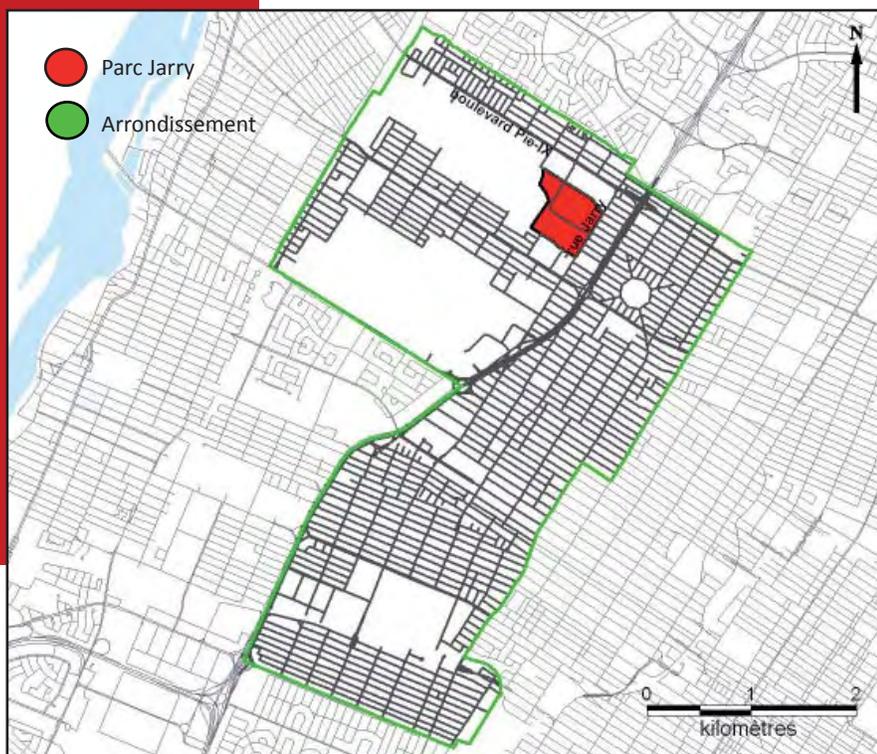
- Le parc est déjà bien densément développé et, mis à part deux terrains vacants, il n'y a que très peu d'espace disponible pour des agrandissements d'entreprises déjà présentes.
- Dans le but d'augmenter la valeur des terrains, il serait nécessaire de travailler sur l'entretien des rues, notamment sur le boulevard Pie-IX.
- Le parc est coincé entre un milieu résidentiel très dense et la carrière St-Michel. De ce fait, la majeure partie du transport motorisé passe par le boulevard Pie-IX, créant ainsi des nuisances.

## Objectifs

- Soutenir l'entretien ou la réfection du cadre bâti, notamment pour le Nord du parc.
- Rénover les rues pour augmenter l'attrait du parc.
- Maintenir les efforts menés pour avoir un bon aménagement paysager.

# 13 - Parc industriel Jarry

Arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre l'avenue Joseph-Guibord, la rue Jarry et la 19e avenue.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel et d'emplois diversifiés*

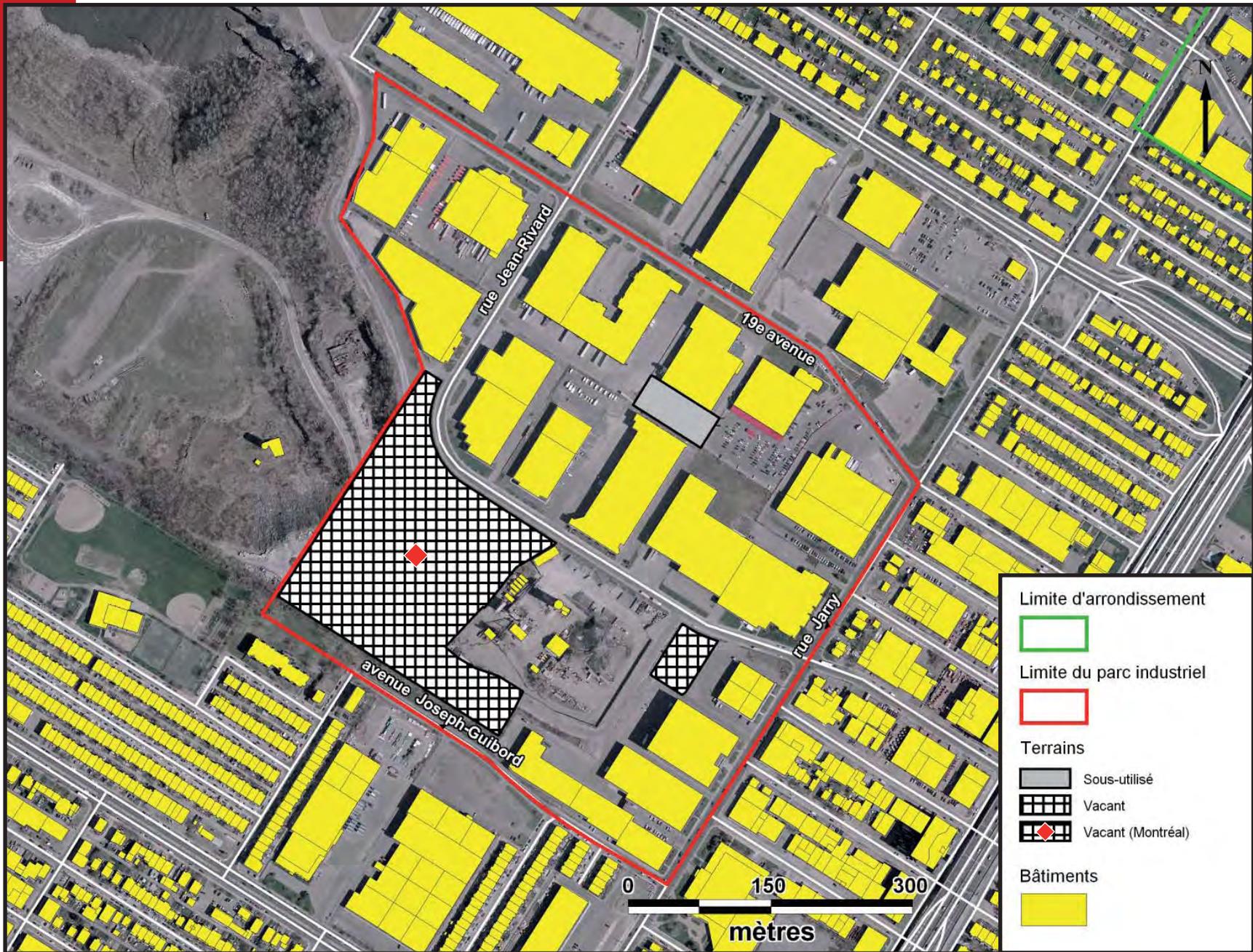
Types d'entreprises:

*Industries de fabrication  
pharmaceutique et grossistes en  
alimentation*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	211 205 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	1.3 %
Nombre d'établissements dans le parc:	60
Par rapport à l'arrondissement:	2.0 %
Nombre d'emplois dans le parc:	2 300
Par rapport à l'arrondissement:	5.1 %
Évaluation moyenne des terrains:	53.85 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	336.63 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	153 639 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	159 488 m <sup>2</sup> (75.5 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	48 580 m <sup>2</sup> (23.0 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	3 137 m <sup>2</sup> (1.5 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Jarry



## Accessibilité - Parc Jarry



### Lignes de bus

- 1- 139/505 Pie-IX
- 2- 460 Métropolitaine
- 3- 192 Robert
- 4- 99 Villeray
- 5- 67 Saint-Michel

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Jarry



# Parc Jarry

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité d'importances voies de communication (autoroute 40, boulevards Pie-IX et Saint-Michel).
- Existence de quatre lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Forte évaluation moyenne des terrains.
- Bonne qualité physique générale du cadre bâti et bon aménagement paysager.
- Volonté de développer dans le Sud de la carrière Saint-Michel (environ 45 000 m<sup>2</sup> de disponibles appartenant à la Ville).

## Points faibles

- Très faible évaluation moyenne des bâtiments.
- Mauvais état de la chaussée (notamment la rue Jarry).
- Utilisation peu dense de certains terrains (stationnement ou grand commerce).
- Très mauvais état du cadre bâti tout autour du parc industriel.

## Enjeux

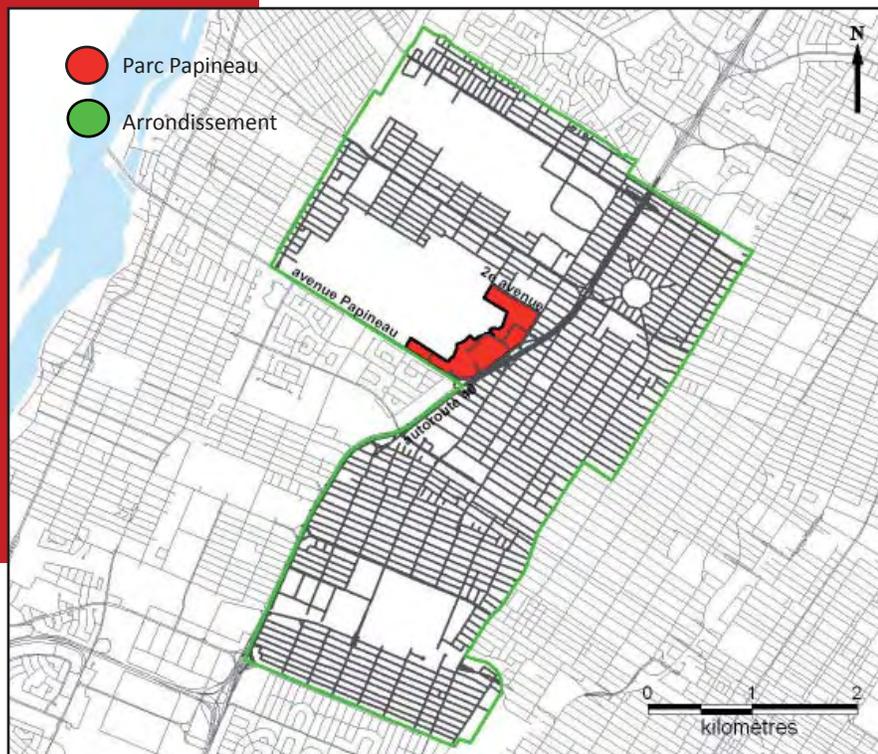
- En raison de la rareté des terrains, il est bon d'étudier les possibilités de développement dans le Sud de la carrière Saint-Michel (installation d'un Wal-Mart?)

## Objectifs

- -Rénover les rues pour augmenter l'attrait du parc (notamment la rue Jarry E.).
- -Maintenir les efforts menés pour avoir un bon aménagement paysager.

# 14 - Parc industriel Papineau

Arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre l'avenue Papineau, l'autoroute 40, la rue Jarry et la 2e avenue.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur d'emplois diversifiés*

Types d'entreprises:

*Secteur automobile*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc: 267 698 m<sup>2</sup>  
Par rapport à l'arrondissement: 1.7 %

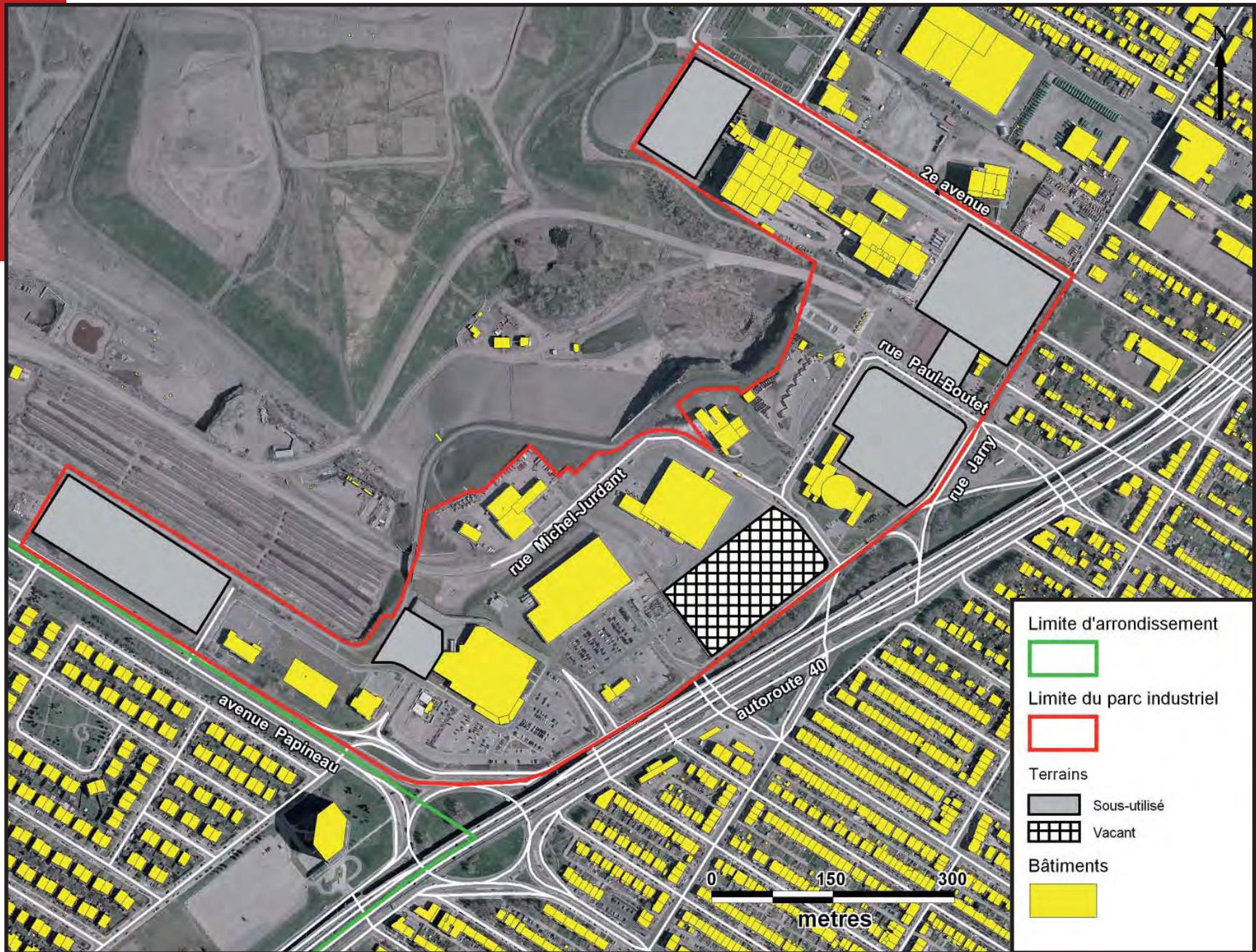
Nombre d'établissements dans le parc: 7  
Par rapport à l'arrondissement: 0.2 %

Nombre d'emplois dans le parc: 2 100  
Par rapport à l'arrondissement: 4.6 %

Évaluation moyenne des terrains: 83.48 \$/m<sup>2</sup>  
Évaluation moyenne des bâtiments: 9 308 \$/m<sup>2</sup>

Superficie de plancher total: 8 191 m<sup>2</sup>  
Surface utilisée: 179 967 m<sup>2</sup> (67.2 % de la superficie totale)  
Surface non-utilisée: 18 067 m<sup>2</sup> (6.8 % de la superficie totale)  
Surface sous-utilisée: 69 664 m<sup>2</sup> (26.0 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Papineau



## Accessibilité - Parc Papineau



### Lignes de bus

- 1- 45 Papineau
- 2- 460 Métropolitaine
- 3- 193 Jarry
- 4- 10 de Lorimier
- 5- 94 Iberville
- 6- 99 Villeray
- 7- 67 Saint-Michel

# Parc Papineau

## Points forts

- Excellente accessibilité véhiculaire.
- Le parc est bordé par l'autoroute 40 et l'avenue Papineau.
- Existence de cinq lignes de bus facilitant l'accès aux travailleurs des entreprises du parc.
- Évaluations moyennes des terrains et des bâtiments très élevées.
- Très bonne qualité de l'aménagement paysager.
- Terrain vacant de plus de 18 000 m<sup>2</sup> de disponibles en bordure de l'autoroute (terrain privé).
- Le parc industriel possède une très bonne réputation, grâce notamment aux types d'entreprises présentes sur son territoire et au concept du complexe environnemental St-Michel.
- Très bonne visibilité des terrains à partir de l'autoroute.

## Points faibles

- Mauvais état des rues à travers le parc (notamment sur Jarry E.).
- Utilisation de grands espaces à des fins de stationnement ou de dégagement.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

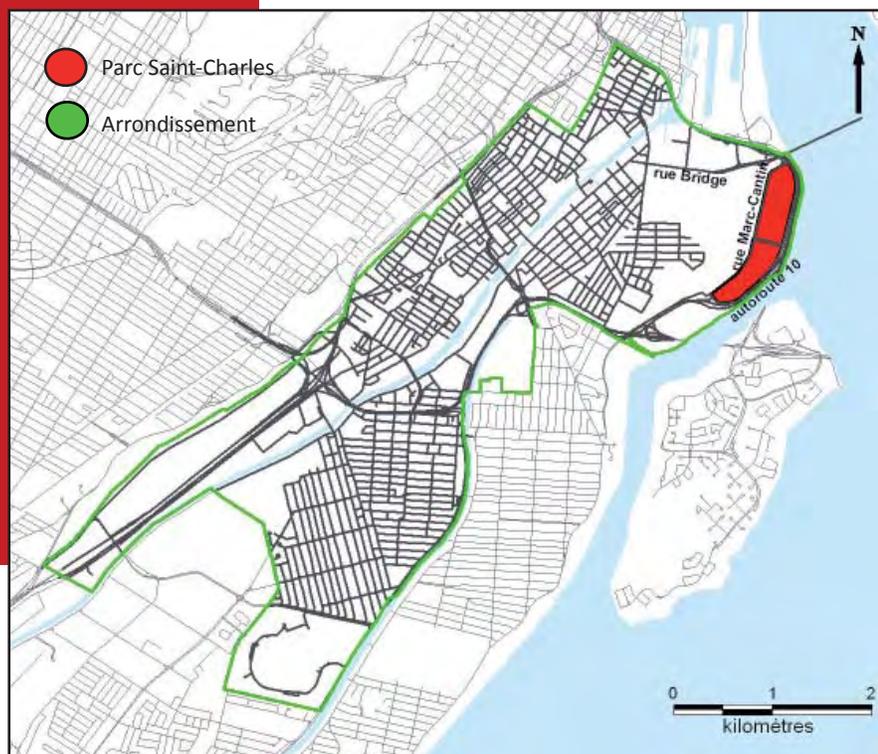
- Le parc a une vocation multifonctionnelle unique à Montréal et l'arrondissement entend maintenir et consolider cette vocation. Il reste deux terrains de plus de 18 000 m<sup>2</sup> pouvant accueillir de nouveaux développements et ainsi compléter le parc.
- Pareillement, deux terrains sont pour l'instant utilisés à des fins de dégagements dans le parc. Ces terrains, plus de 10 000 m<sup>2</sup> chacun, peuvent aussi servir à un développement futur.
- Malgré les très fortes évaluations moyennes des bâtiments et des terrains, l'état général des rues est mauvais, contrastant avec le cadre bâti présent et l'aménagement paysager.

## Objectifs

- Rénover la chaussée.
- Réfléchir à une meilleure utilisation des terrains pour l'instant dédiés à des zones dégagées.
- Encourager l'implantation d'entreprises s'intégrant bien avec le concept du complexe environnemental.

# 15 - Parc industriel Saint-Charles

Arrondissement Le Sud-Ouest



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre l'autoroute 10, la rue Marc-Cantin et le pont Victoria.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur d'emplois diversifiés*

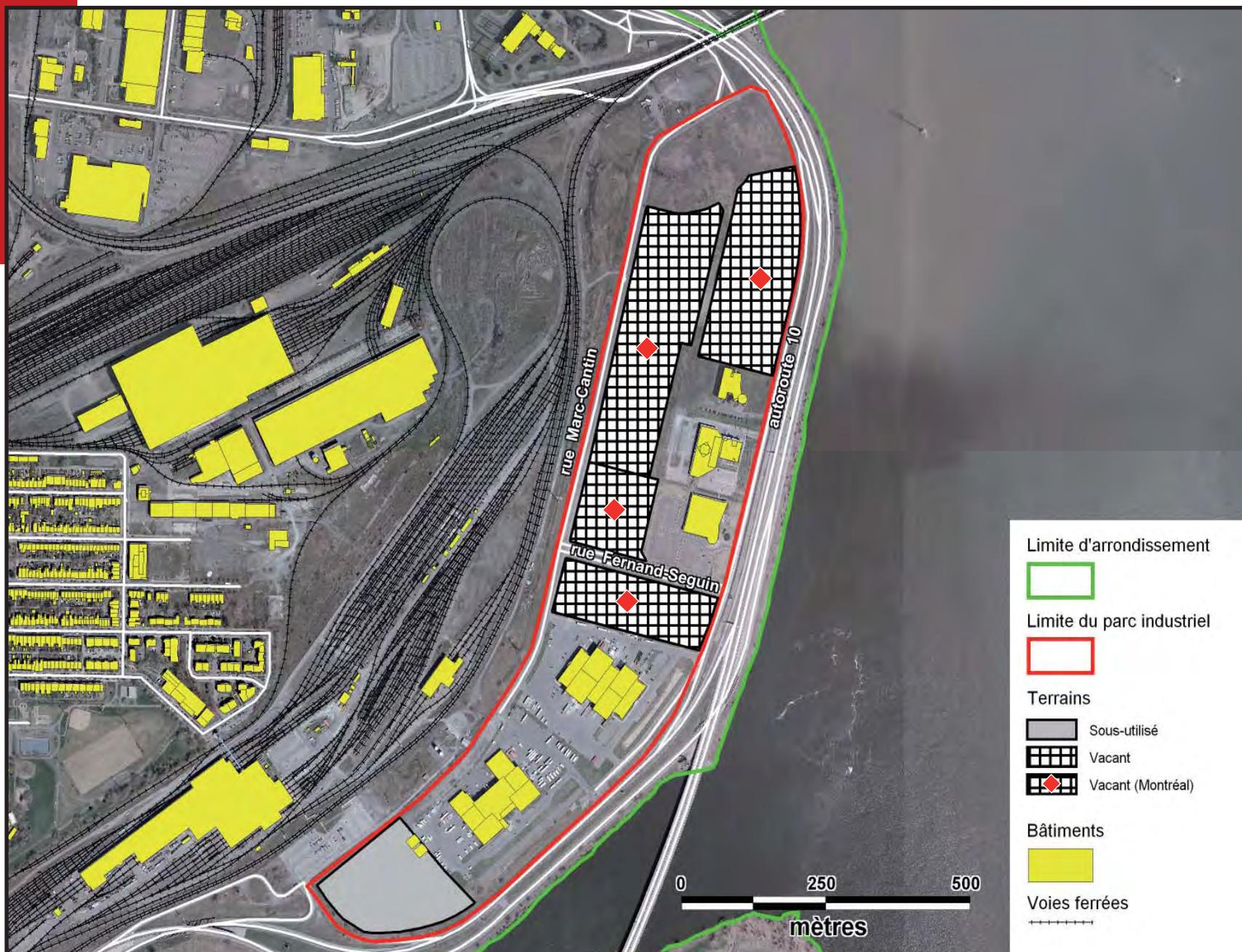
Types d'entreprises:

*Industries de hautes technologies, de recherche et développement, de média et de télécommunication*

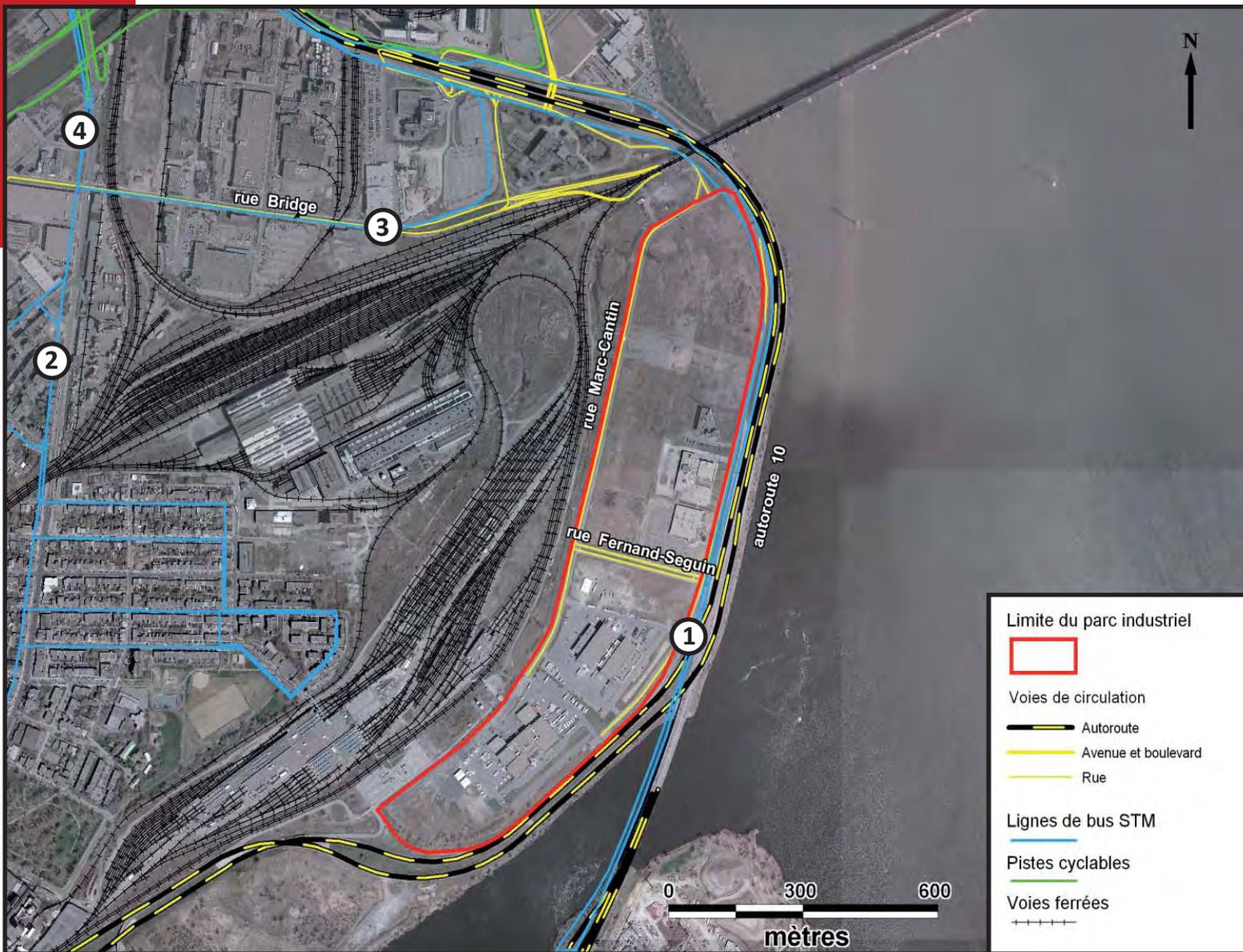
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	364 922 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	2.3 %
Nombre d'établissements dans le parc:	5
Par rapport à l'arrondissement:	0.2 %
Nombre d'emplois dans le parc:	600
Par rapport à l'arrondissement:	2.1 %
Évaluation moyenne des terrains:	16.29 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	3 208.47 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	13 958 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	201 105 m <sup>2</sup> (55.1 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	134 290 m <sup>2</sup> (36.8 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	29 527 m <sup>2</sup> (8.1 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Saint-Charles



# Accessibilité - Parc Saint-Charles



- Lignes de bus**
- 1- 168 Cité-du-Havre
  - 2- 61 Wellington
  - 3- 74 Bridge
  - 4- 107 Verdun

**Limite du parc industriel**  
[Red outline symbol]

**Voies de circulation**

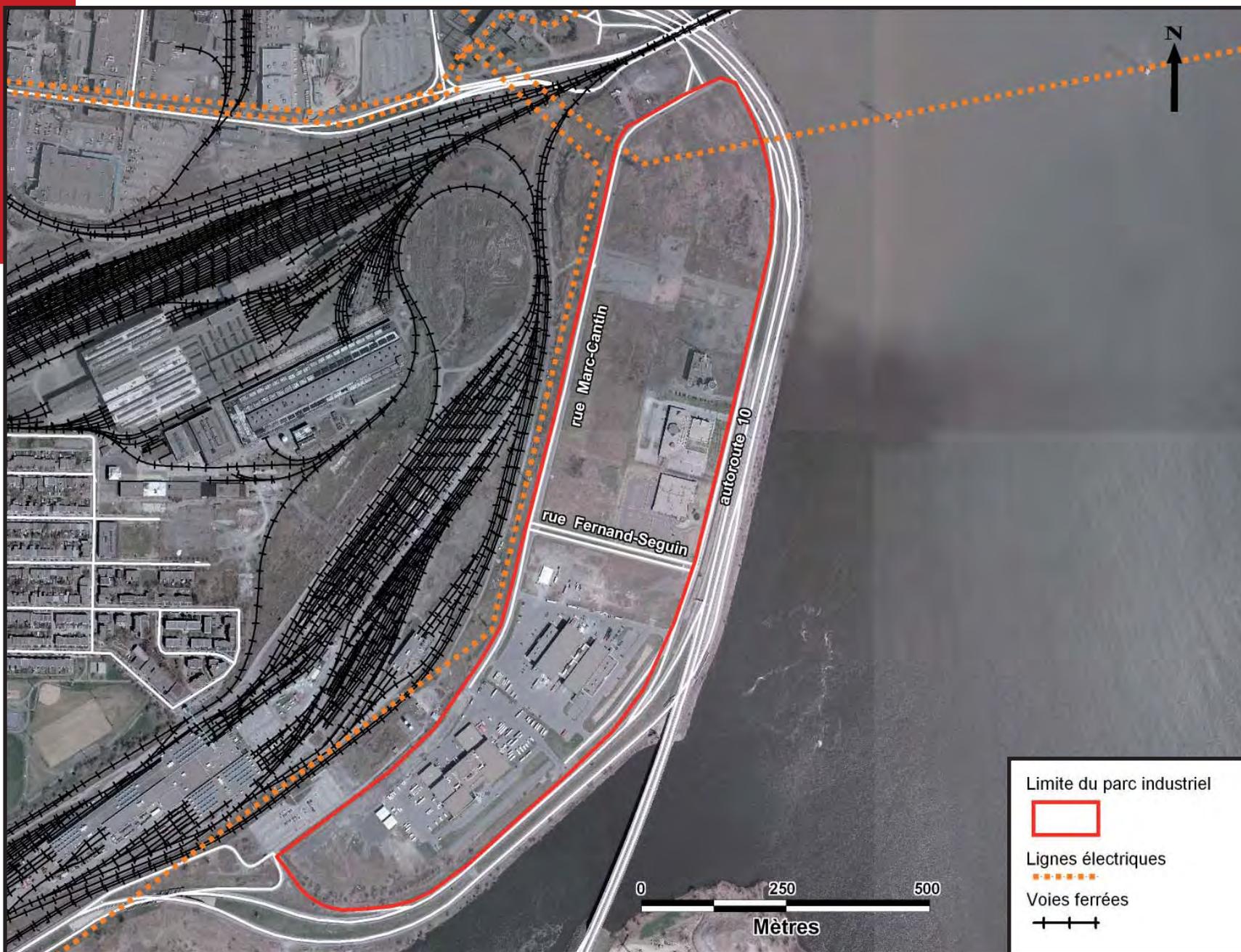
- [Black dashed line symbol] Autoroute
- [Yellow line symbol] Avenue et boulevard
- [Light yellow line symbol] Rue

**Lignes de bus STM**  
[Blue line symbol]

**Pistes cyclables**  
[Green line symbol]

**Voies ferrées**  
[Black line with cross-ticks symbol]

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Saint-Charles



# Parc Saint-Charles

## Points forts

- Excellente accessibilité véhiculaire.
- Proximité de l'autoroute 10.
- Grands espaces vacants et sous-utilisés disponibles sur le territoire du parc (plus de 160 000 m<sup>2</sup>) appartenant à la Ville.
- Bonne qualité du cadre bâti et proximité du fleuve.
- Très forte évaluation moyenne des bâtiments.
- Bonne visibilité des terrains à partir de l'autoroute.

## Points faibles

- Utilisation des terrains pas toujours très dense (grandes aires de stationnement).
- Trame de rue incomplète pour des développements futurs.
- Mauvaise desserte en transport en commun (une ligne de bus à proximité).
- Très faible évaluation moyenne des terrains (plus faible des parcs industriels municipaux).
- Projet éventuel de déplacement de l'autoroute Bonaventure.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

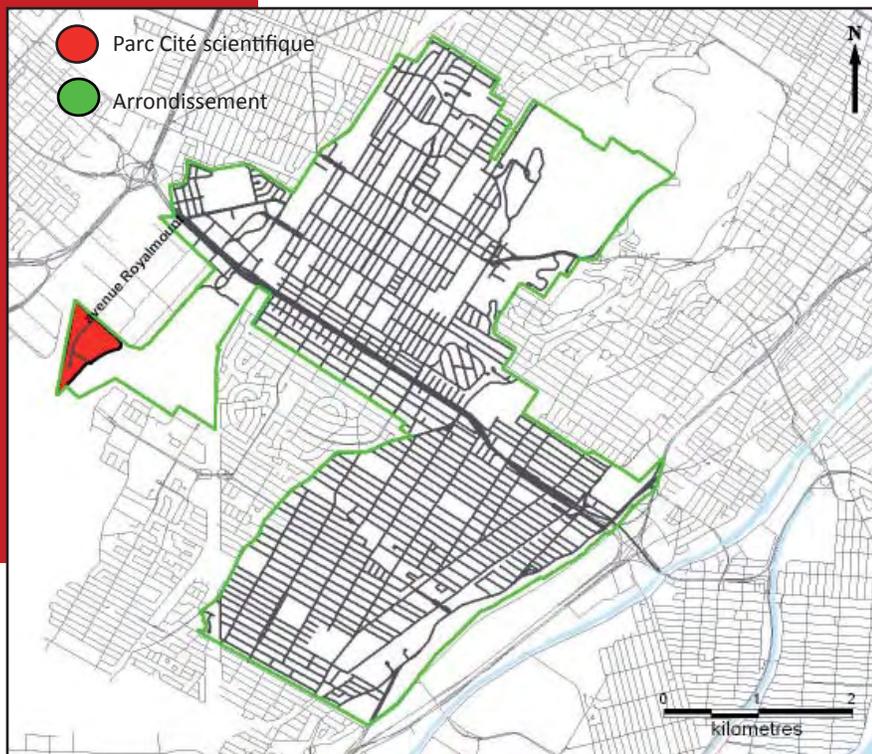
- Considérant l'état du parc et ses contraintes (terrains contaminés), il faudrait prioriser les actions et objectifs que l'on souhaite réaliser.
- Dans le cadre de la réalisation éventuelle du projet de déplacement de l'autoroute Bonaventure, il est pertinent de se demander si les terrains vacants du parc doivent se développer.
- Malgré la bonne accessibilité véhiculaire, le parc est très peu desservi par autobus. En développant le parc, des efforts devront être faits pour contrer ce problème.

## Objectifs

- Mettre en place des mesures pour la construction sur les terrains contaminés (ex : bâtiments sur pilotis).
- Améliorer l'aménagement paysager en créant une zone tampon entre les voies ferrées et les terrains du parc.
- Accentuer les efforts de plantation d'arbres dans le parc.
- Augmenter la fréquence de passage des bus (STM).

# 16 - Parc industriel Cité scientifique

Arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce



## DESCRIPTION

Ce parc se situe à l'extrémité Ouest de l'arrondissement et est traversé par l'avenue Royalmount.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur d'entreprises*

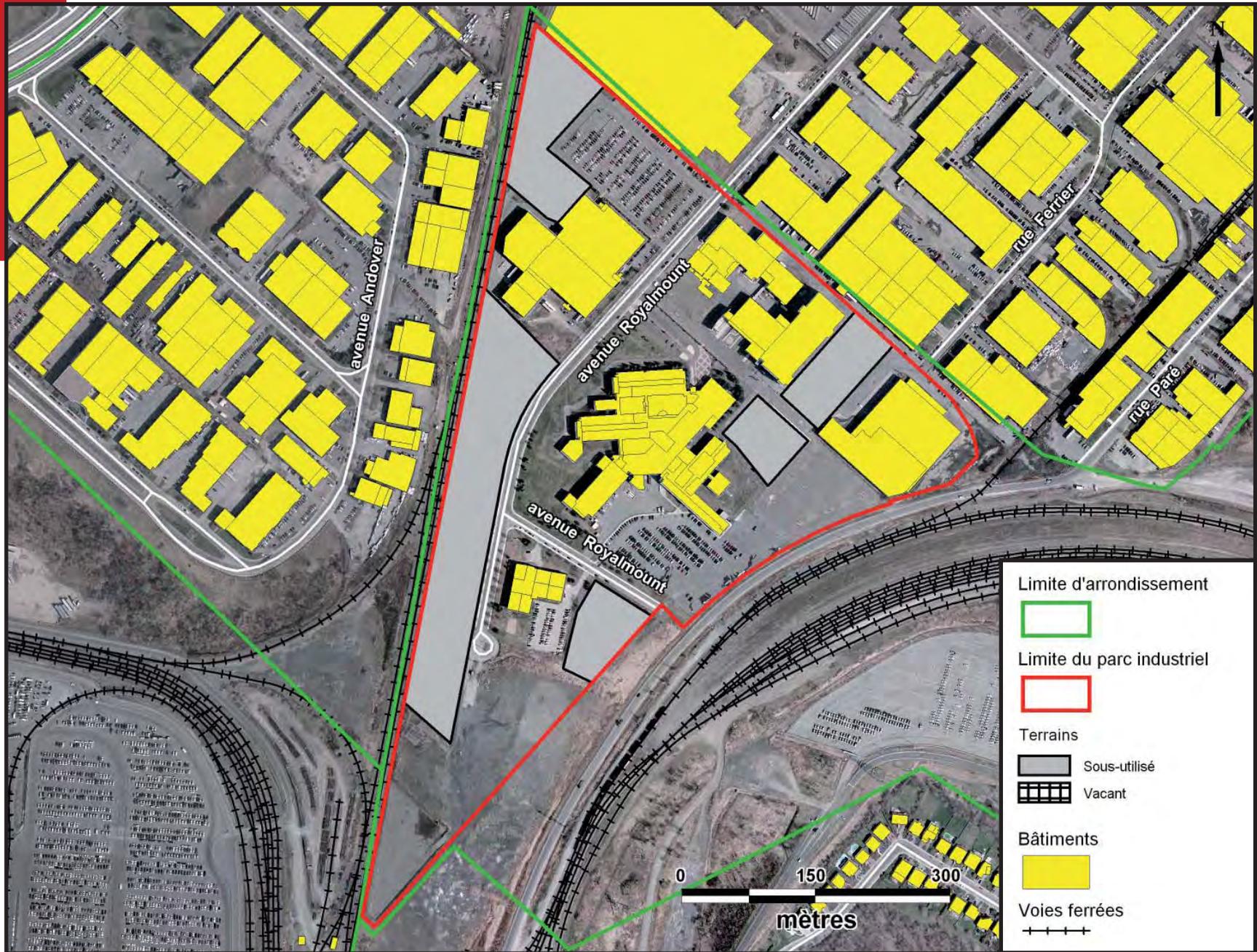
Types d'entreprises:

*Industries de hautes technologies, de recherche et développement, de média et de télécommunication*

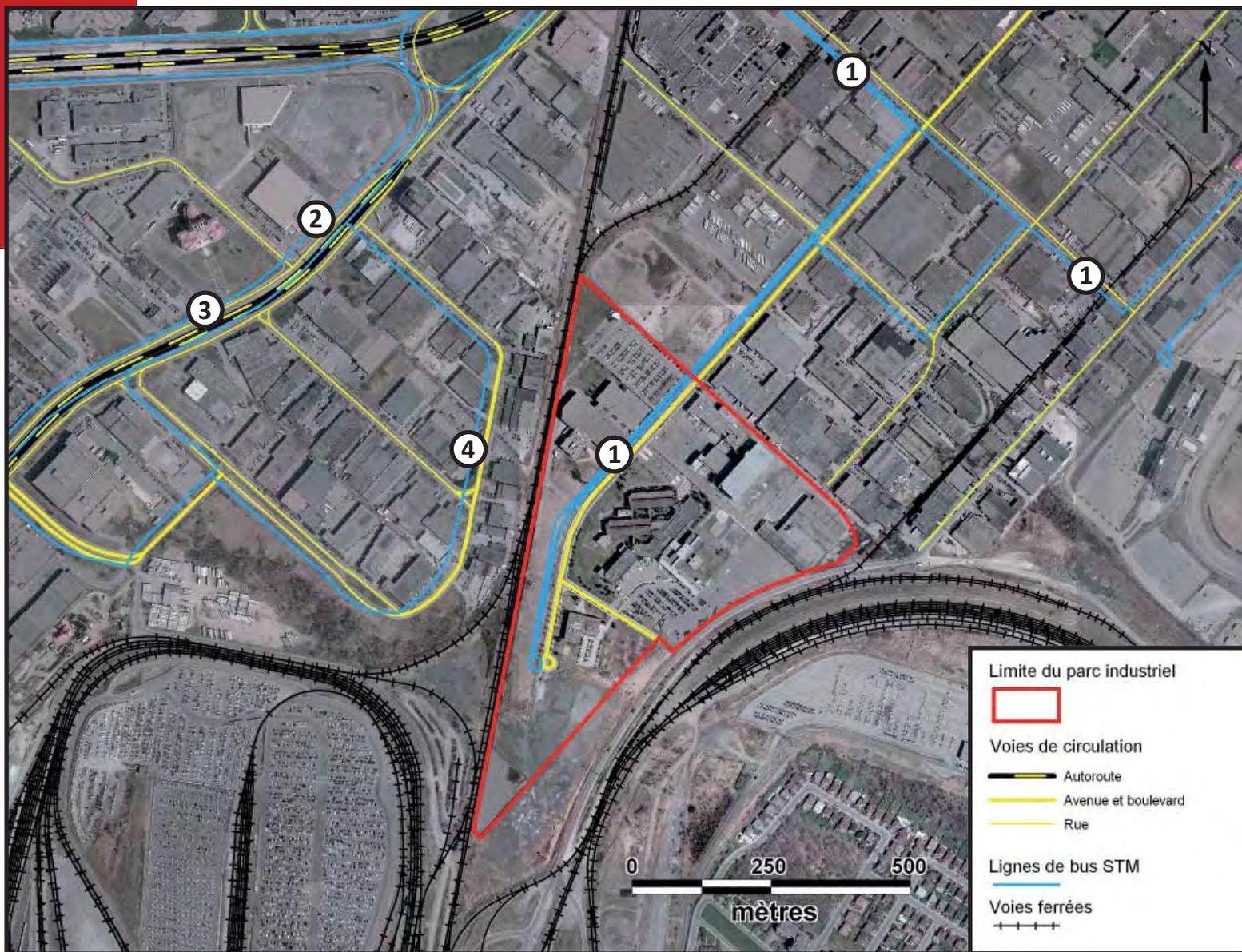
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	228 007 m <sup>2</sup>
Par rapport à l'arrondissement:	1.1 %
Nombre d'établissements dans le parc:	15
Par rapport à l'arrondissement:	0.4 %
Nombre d'emplois dans le parc:	1 800
Par rapport à l'arrondissement:	2.5 %
Évaluation moyenne des terrains:	49.53 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	1 470.57 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	184 564 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	167 794 m <sup>2</sup> (73.6 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	0 m <sup>2</sup> (0.0 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	60 213 m <sup>2</sup> (26.4 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Cité scientifique



## Accessibilité - Cité scientifique



- Lignes de bus**
- 1- 115 Paré
  - 2- 214 Des Sources
  - 3- 202 Dawson
  - 4- 73 Dalton

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Cité scientifique



# Cité scientifique

## Points forts

- Possibilité de développement sur des terrains sous-utilisés.
- Projet de prolongement de Cavendish.
- Bonne qualité du cadre bâti (haute technologie).
- Bonnes évaluations moyennes des terrains et des bâtiments.

## Points faibles

- Accessibilité véhiculaire limitée malgré la présence de l'autoroute 15 non loin.
- Mauvais état des rues.
- Enclavement du parc entre des voies ferrées
- Peu d'accès en transport en commun.
- Les terrains sous-développés sont utilisés à des fins de stationnement.
- Grand terrain sous-utilisé en longueur difficile à développer.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

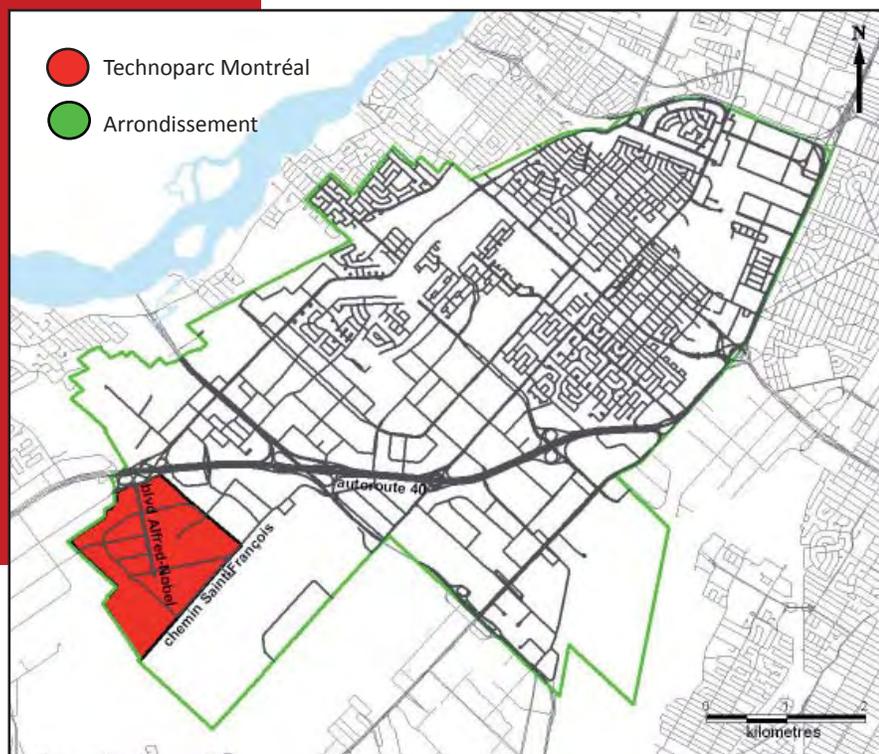
- Malgré la vocation du parc (les entreprises scientifiques), son accessibilité est très limitée et ne peut se faire que par l'avenue Royalmount à l'Est. Toutefois, les entreprises présentes ne demandent pas une accessibilité par camions.
- Le projet de raccordement du boulevard Cavendish permettrait de désenclaver tout le secteur en créant un accès rapide à l'autoroute Côte-de-Liesse.
- Les limites actuelles du parc englobent un espace servant comme dépôt de neiges usées dans la pointe du parc.
- Le parc pourrait bénéficier d'une amélioration du cadre paysager, notamment à l'Est, où beaucoup d'espaces restent bétonnés.
- Le parc dispose de superficie permettant l'agrandissement des entreprises déjà présentes.

## Objectifs

- Densifier l'utilisation et l'occupation des locaux déjà présents dans le parc.
- Augmenter la fréquence de passage de la ligne 115 reliant le parc avec le métro (STM).
- Mener à terme le projet de raccordement du boulevard Cavendish.
- Modifier les limites du parc pour ne pas englober l'espace utilisé pour le dépôt des neiges usées.
- Soutenir la réfection de l'avenue Royalmount et la plantation d'arbres pour limiter la place du béton dans le parc.
- Garder la vocation du parc de n'accueillir que des entreprises œuvrant dans des domaines scientifiques.

# 17 - Parc industriel Technoparc Montréal

Arrondissement Saint-Laurent



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre l'autoroute 40 et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et est traversé par le boulevard Alfred-Nobel.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur d'entreprises*

Types d'entreprises:

*Secteurs des sciences de la vie, de l'aéronautique, des télécommunications, de l'agroalimentaire, de l'environnement, du transport et autres domaines connexes*

## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc: 2 041 896 m<sup>2</sup>  
Par rapport à l'arrondissement: 4.8 %

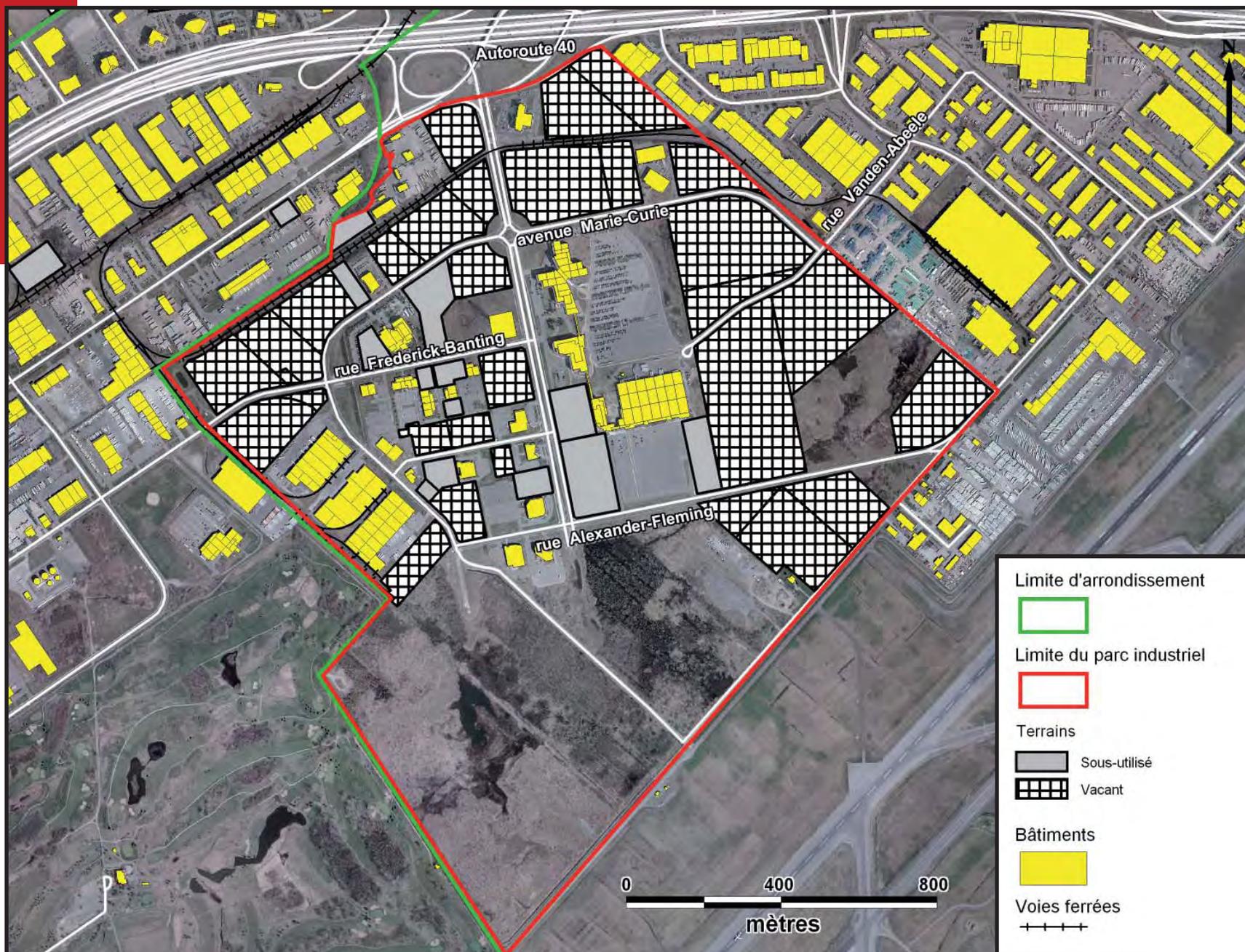
Nombre d'établissements dans le parc: 33  
Par rapport à l'arrondissement: 0.7 %

Nombre d'emplois dans le parc: 4 500  
Par rapport à l'arrondissement: 4.1 %

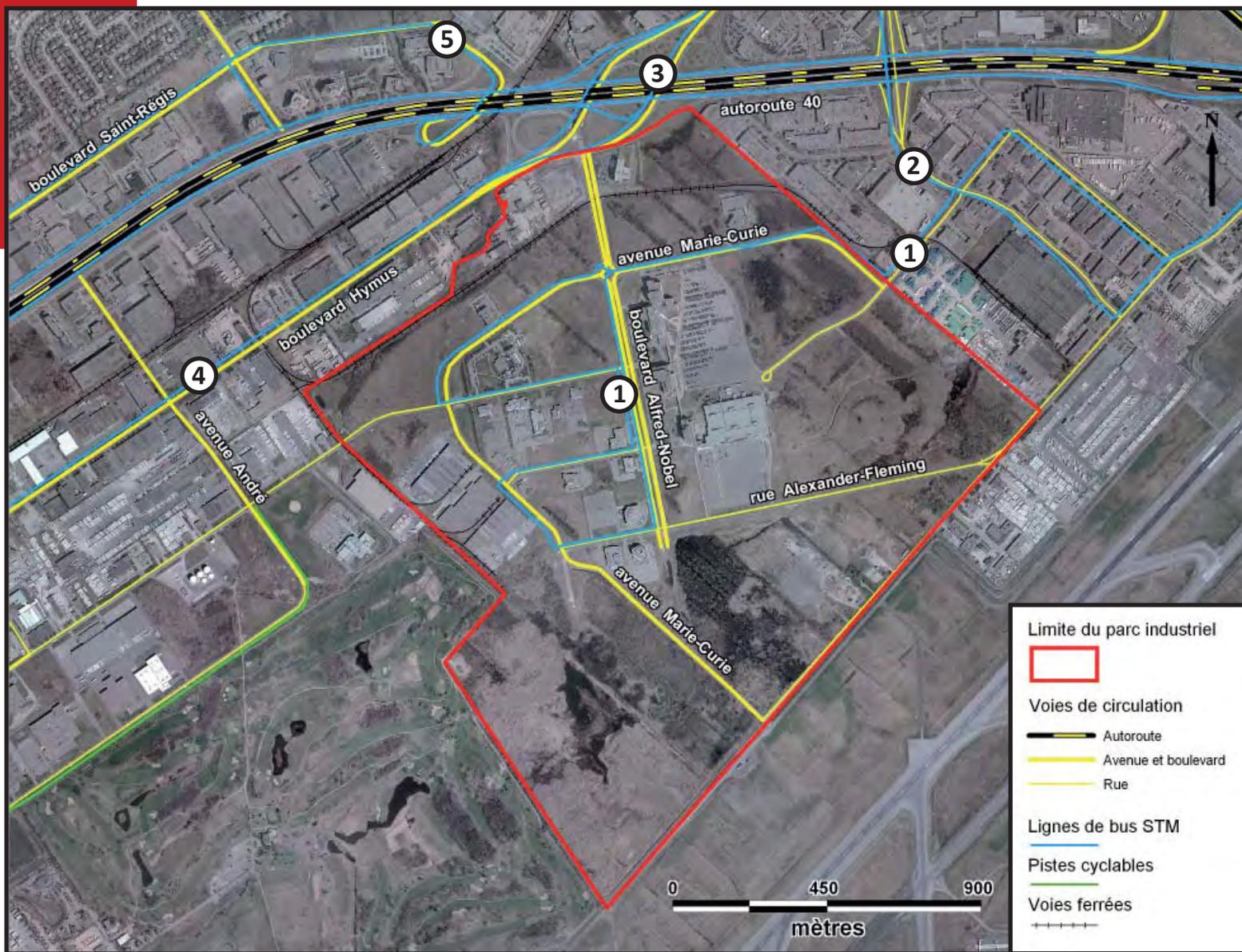
Évaluation moyenne des terrains: 50.35 \$/m<sup>2</sup>  
Évaluation moyenne des bâtiments: 1 788.15 \$/m<sup>2</sup>

Superficie de plancher total: 123 639 m<sup>2</sup>  
Surface utilisée: 1 200 615 m<sup>2</sup> (58.8 % de la superficie totale)  
Surface non-utilisée: 734 248 m<sup>2</sup> (36.0 % de la superficie totale)  
Surface sous-utilisée: 107 033 m<sup>2</sup> (5.2 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Technoparc Montréal



# Accessibilité - Technoparc Montréal



- Lignes de bus**
- 1- 72 Alfred-Nobel
  - 2- 175 Griffith/  
Saint-François
  - 3- 216 Pointe-Claire
  - 4- 225 Hymus
  - 5- 215 Saint-Jean

**Limite du parc industriel**  
[Red outline symbol]

**Voies de circulation**

- [Black dashed line symbol] Autoroute
- [Yellow line symbol] Avenue et boulevard
- [Light yellow line symbol] Rue

**Lignes de bus STM**  
[Blue line symbol]

**Pistes cyclables**  
[Green line symbol]

**Voies ferrées**  
[Black line with cross-ticks symbol]

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Technoparc Montréal



# Technoparc Montréal

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de l'autoroute 40.
- Proximité avec l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.
- Fortes évaluations moyennes des terrains et des bâtiments.
- Réputation du parc dans les secteurs de hautes technologies.
- Nombreux terrains de grande taille disponibles pour du développement.
- Aménagement paysager et cadre bâti de très bonne qualité, bel environnement.
- Développement très encadré dans le parc contribuant à l'image de marque.
- Présence et volonté de protection des zones humides dans le Sud du parc.

## Points faibles

- Voies ferrées du CN sur le territoire.
- Entrée du parc pas à la hauteur par rapport au reste du parc.
- Grands espaces dédiés au stationnement.
- Accessibilité par transport en commun déficiente.
- Potentiel de contamination du sol élevé.

## Enjeux

- Misant sur sa vocation, sa localisation, ses terrains disponibles et sa proximité avec l'aéroport, le parc doit prioriser l'implantation d'entreprises œuvrant dans des domaines liés à l'aéronautique.
- Les terrains du Sud contiennent des milieux à protéger et pouvant être mis en valeur. Le développement sur ces terrains doit être limité et très encadré.
- L'accès au parc se fait très bien par moyens véhiculaires mais difficilement par bus. Dans les perspectives actuelles de développement durable, et pour renforcer l'image du parc, la desserte du parc par bus devrait être améliorée.

## Objectifs

- Améliorer la signalisation à l'entrée du parc.
- Délimiter les espaces à protéger dans le Sud du parc pour encadrer correctement le développement aux alentours.
- Améliorer la fréquence de passage des bus dans le parc à partir des stations de métros et de trains.
- Prévoir une nouvelle trame de rue pour les terrains à l'Est du parc en vue d'un futur développement.
- Procéder à l'enlèvement des voies ferrées du CN et acquérir les espaces gagnés.

# 18 - Parc industriel Dorval

Municipalité de Dorval



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre la montée Saint-Rémi, l'avenue Avro et l'avenue de l'Aviation.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

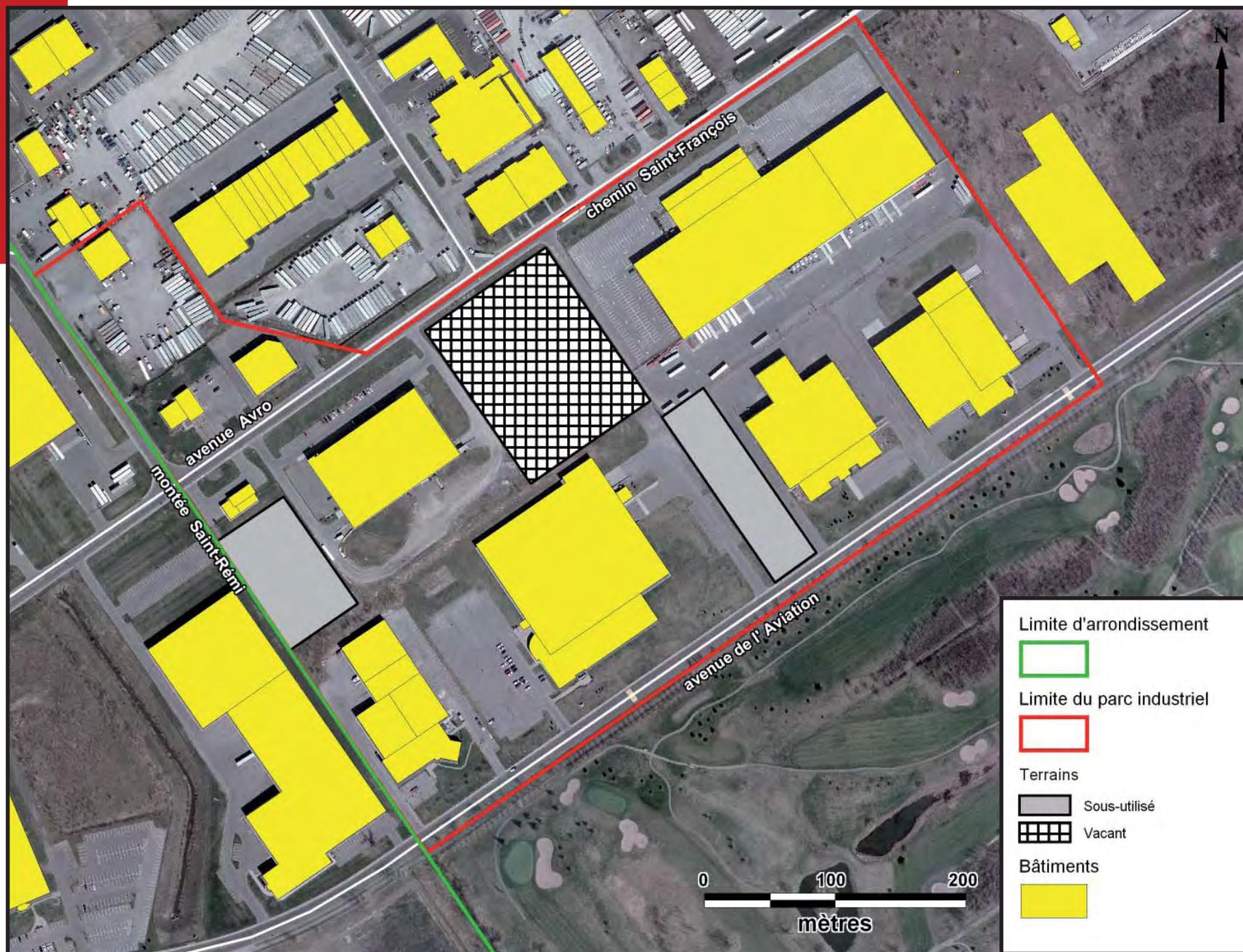
Types d'entreprises:

*Manufacturier léger, commerce de gros, transport et logistique*

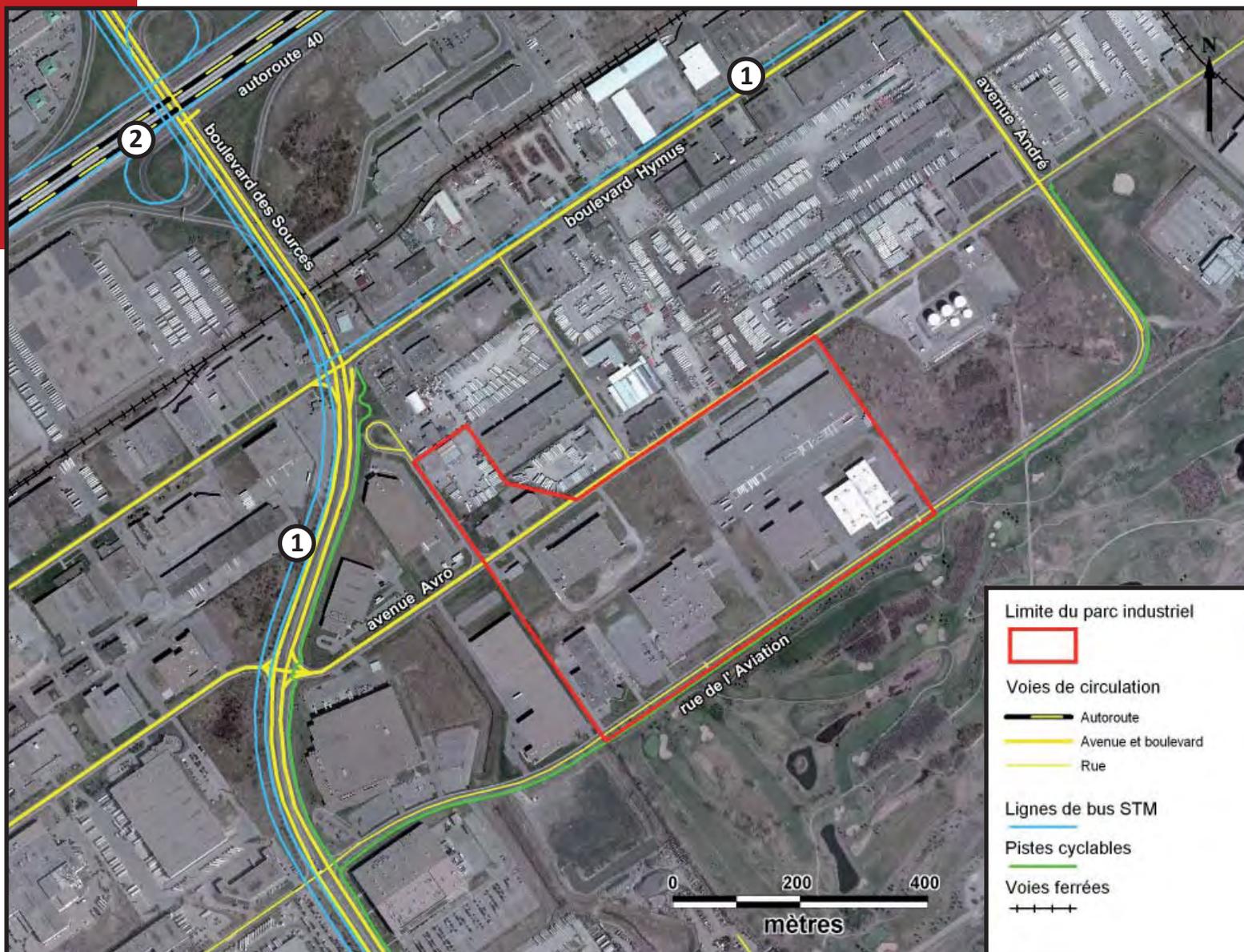
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	201 143 m <sup>2</sup>	
Par rapport à la municipalité:	1.0 %	
Nombre d'établissements dans le parc:	8	
Par rapport au CLD Ouest-de-l'Île:	0.1 %	
Nombre d'emplois dans le parc:	500	
Par rapport au CLD Ouest-de-l'Île:	1.2 %	
Évaluation moyenne des terrains:	64.50 \$/m <sup>2</sup>	
Évaluation moyenne des bâtiments:	696.10 \$/m <sup>2</sup>	
Superficie de plancher total:	54 795 m <sup>2</sup>	
Surface utilisée:	173 311 m <sup>2</sup>	(86.2 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	15 759 m <sup>2</sup>	(7.8 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	12 073 m <sup>2</sup>	(6.0 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Dorval



# Accessibilité - Parc Dorval



**Lignes de bus**  
1- 225 Hymus  
2- 216 Pointe-Claire

# Parc Dorval

## Points forts

- Bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité du boulevard des Sources et de l'autoroute 40.
- Trame de rues et infrastructures déjà existantes.
- Grand terrain vacant de plus de 15 000 m<sup>2</sup> disponible pour du développement (privé).
- Un terrain sous-utilisé de plus de 6 000 m<sup>2</sup> disponibles (municipalité de Dorval).
- Proximité avec l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.
- Bonne qualité du cadre bâti et de l'aménagement paysager.
- Haute évaluation moyenne des terrains.

## Points faibles

- Présence d'entreprises de camionnage et d'entreposage au Nord du parc.
- Grands espaces utilisés pour du stationnement ou des dégagements.
- Très faible desserte en transports en commun.
- Moins bonne qualité de certains bâtiments au Nord du parc.

## Enjeux

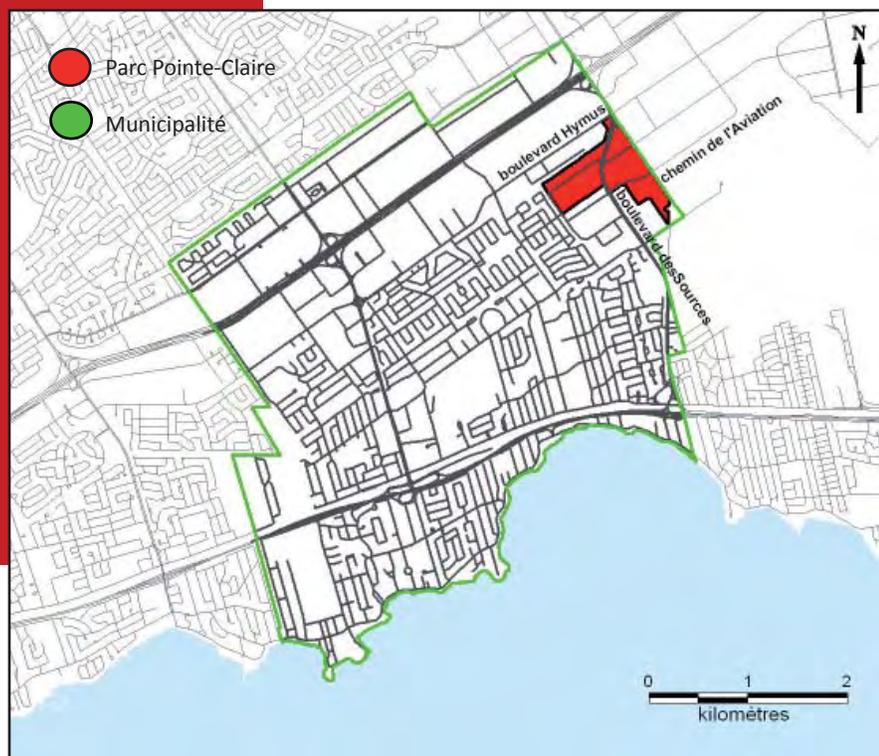
- Le parc est très accessible au niveau véhiculaire mais quasiment pas par bus. En effet, une seule ligne passe à proximité du parc mais avec une très basse fréquence.

## Objectifs

- Soutenir la plantation d'arbres dans les espaces vides aux alentours des entreprises.

# 19 - Parc industriel Pointe-Claire

Municipalité de Dorval



## DESCRIPTION

Ce parc se situe entre le boulevard Hymus et la montée Saint-Rémi. Il est traversé par le boulevard des Sources.

Type de secteur d'emploi dans le plan d'urbanisme:

*Secteur industriel*

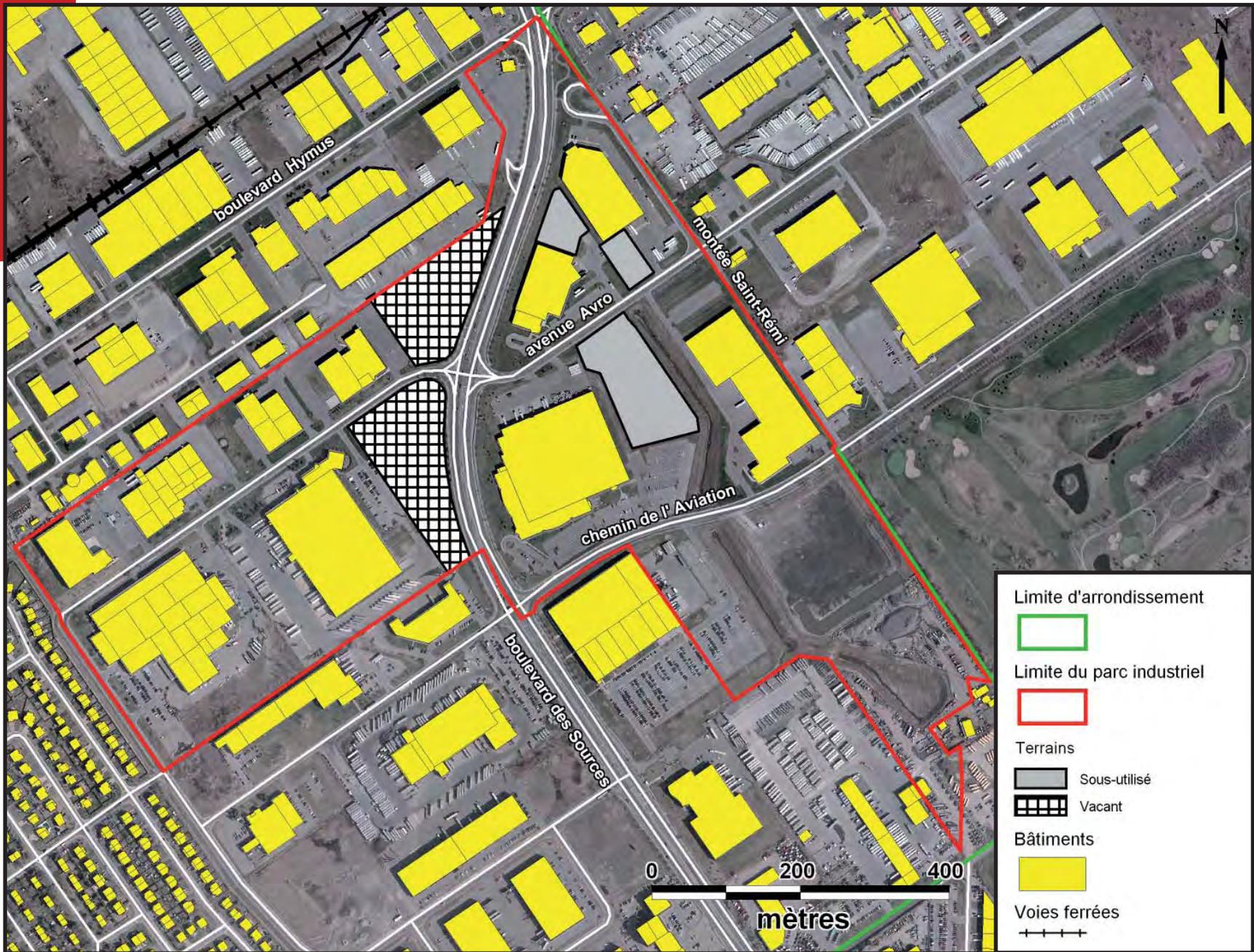
Types d'entreprises:

*Manufacturier léger, commerce de gros, transport et logistique*

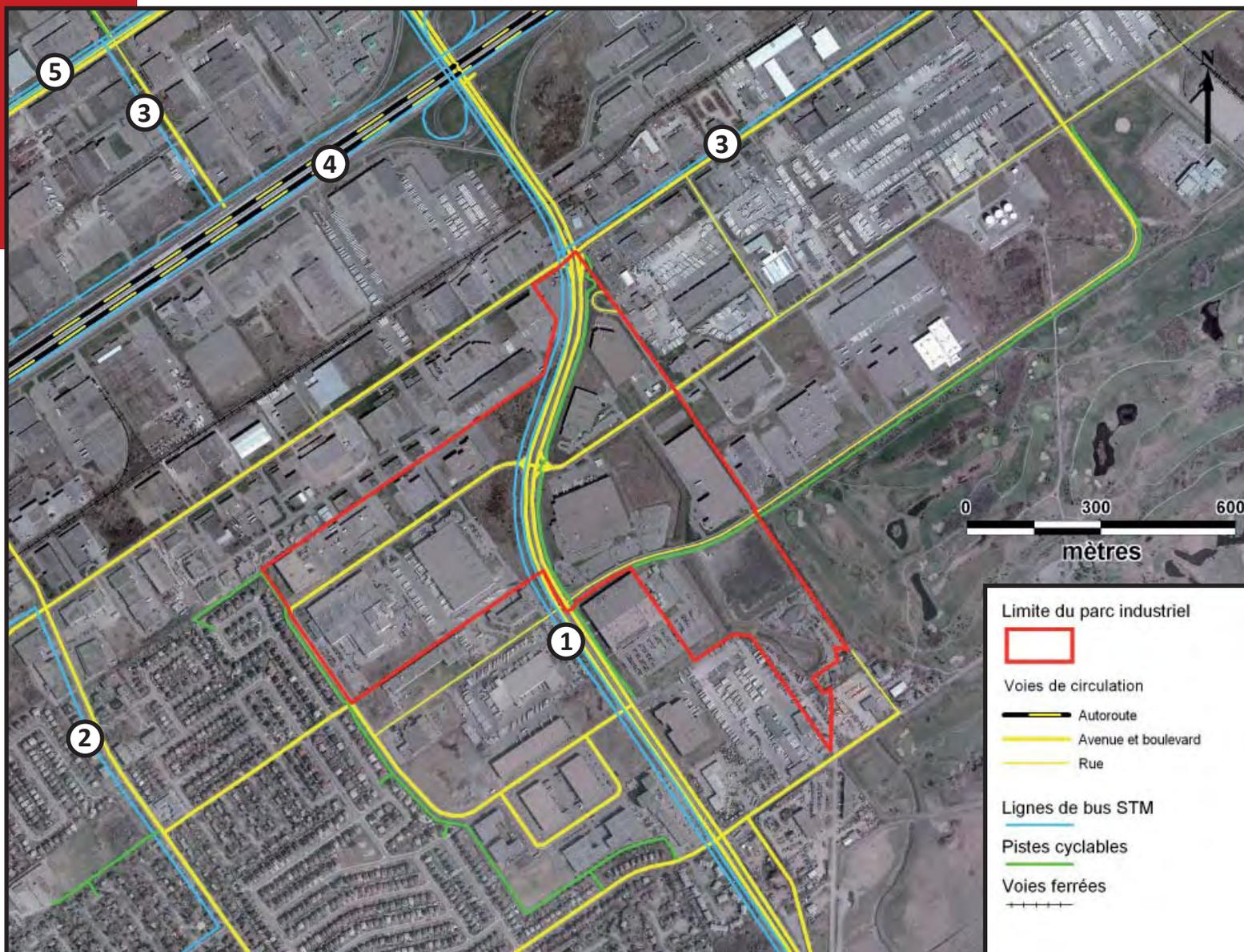
## CARACTÉRISTIQUES

Superficie du parc:	382 371 m <sup>2</sup>
Par rapport à la municipalité:	2.0 %
Nombre d'établissements dans le parc:	15
Par rapport au CLD Ouest-de-l'Île:	0.2 %
Nombre d'emplois dans le parc:	1 300
Par rapport au CLD Ouest-de-l'Île:	4.4 %
Évaluation moyenne des terrains:	54.22 \$/m <sup>2</sup>
Évaluation moyenne des bâtiments:	877.42 \$/m <sup>2</sup>
Superficie de plancher total:	103 115 m <sup>2</sup>
Surface utilisée:	325 218 m <sup>2</sup> (85.1 % de la superficie totale)
Surface non-utilisée:	35 970 m <sup>2</sup> (9.4 % de la superficie totale)
Surface sous-utilisée:	21 183 m <sup>2</sup> (5.5 % de la superficie totale)

# Surface bâtie et terrains vacants - Parc Pointe-Claire



## Accessibilité - Parc Pointe-Claire



- Lignes de bus**
- 1- 209 des Sources
  - 2- 204 Cardinal
  - 3- 225 Hymus
  - 4- 216 Pointe-Claire
  - 5- 215 Saint-Jean

**Limite du parc industriel**  
[Red outline symbol]

**Voies de circulation**

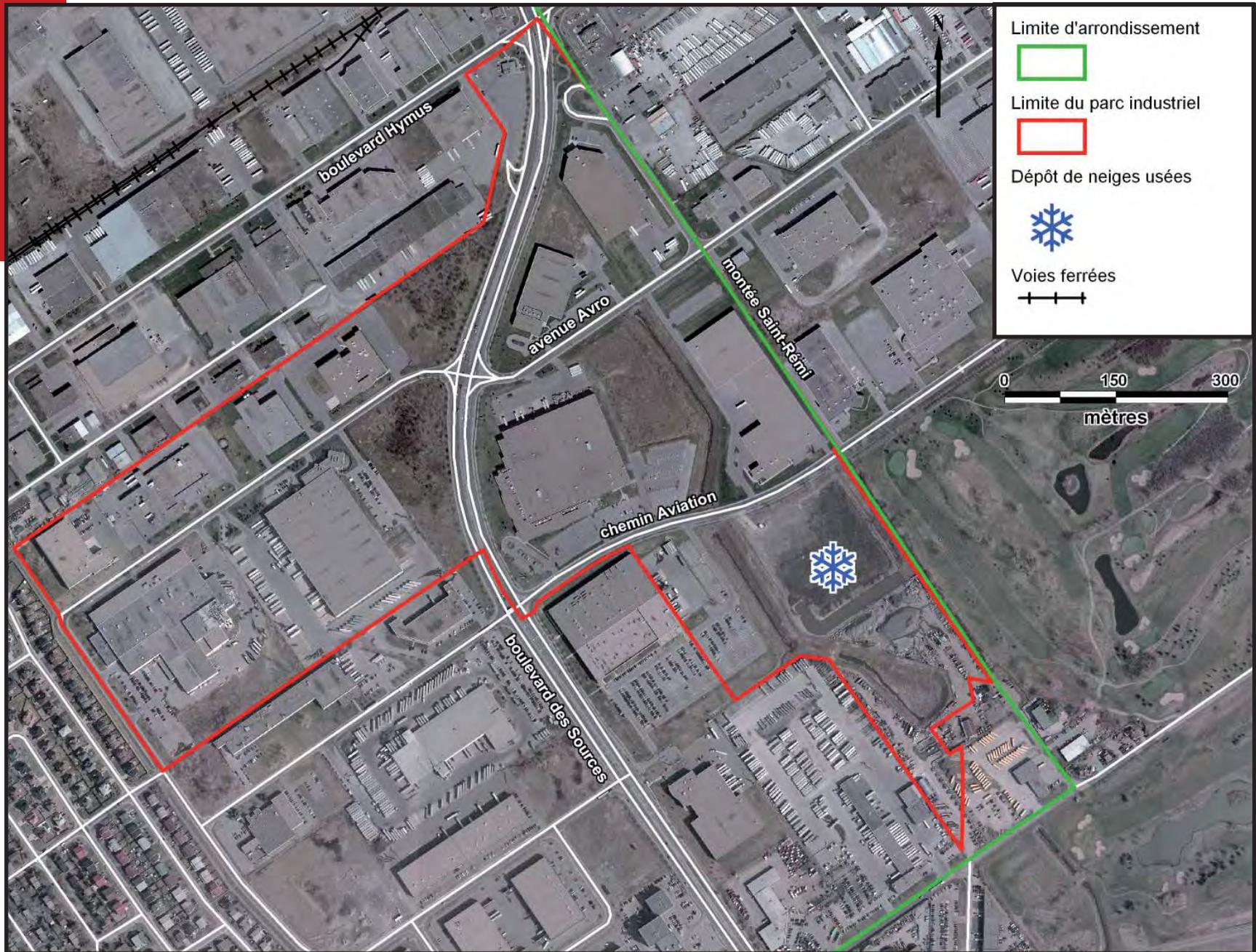
- [Black line with double yellow lines] Autoroute
- [Yellow line] Avenue et boulevard
- [Light yellow line] Rue

**Lignes de bus STM**  
[Blue line]

**Pistes cyclables**  
[Green line]

**Voies ferrées**  
[Cross-ticks symbol]

# Contraintes au développement et à l'occupation du sol - Parc Pointe-Claire



# Parc Pointe-Claire

## Points forts

- Très bonne accessibilité véhiculaire.
- Proximité de grands axes de communication (boulevard des Sources, autoroutes 20 et 40).
- Trame de rue et infrastructures déjà existantes.
- Bonne qualité de l'aménagement paysager.
- Deux terrains vacants de plus de 16 000m<sup>2</sup> propices au développement (terrains privés).
- Forte évaluation moyenne des terrains.
- Très bonne visibilité des terrains vacants.
- Proximité avec l'aéroport.

## Points faibles

- Très faible desserte en transport en commun.
- Proximité avec un milieu résidentiel à l'Ouest.
- Limites du parc coupant des terrains construits.
- Grandes surfaces utilisées pour du stationnement.

## Enjeux

- Le parc est très accessible au niveau véhiculaire mais très peu par bus alors qu'il emploie un bon nombre de personnes et se trouve à proximité d'une zone résidentielle.
- Il reste deux grands terrains vacants avec un accès direct sur le boulevard des Sources pour le développement.
- Les limites actuelles du parc coupent des terrains sur lesquels des bâtiments existent et englobent des terrains servant comme dépôt de neige usée.

## Objectifs

- Augmenter la fréquence de passage de la ligne de bus passant dans le parc.
- Modifier les limites actuelles du parc.

**Tableau récapitulatif des parcs industriels municipaux**

#	Parc industriel	Arrondissement	Nombre établissements dans le parc	% par rapport à l'arrondissement	Nombre d'emplois dans le parc	% par rapport à l'arrondissement	Évaluation moyenne des terrains (\$/m <sup>2</sup> )	Évaluation moyenne des bâtiments (\$/m <sup>2</sup> )	Superficie de plancher totale (m <sup>2</sup> )	Surface de terrain utilisée* (m <sup>2</sup> )	Surface non-utilisée (m <sup>2</sup> )	Surface sous-utilisée (m <sup>2</sup> )
1	Parc Armand-Bombardier	RDP-PAT	30	1,4	1000	3,2	41,85	422,12	62 893	181 615	5 461	14 719
2	Parc Rodolphe-Forget	RDP-PAT	40	1,9	1500	4,9	41,43	575,63	82 386	218 696	61 920	5 389
3	Parc St-Jean-Baptiste	RDP-PAT	10	0,5	300	1	29,73	592,55	20 870	201 198	88 510	0
4	Parc Armand-Chaput	RDP-PAT	10	0,5	900	2,9	22,04	798,7	68 070	865 521	163 200	20 882
5	Parc Henri-Bourassa	RDP-PAT	10	0,5	1000	3,2	28,07	1157,42	21 784	255 947	177 862	118 526
6	Parc Pointe-aux-Trembles I	RDP-PAT	35	1,6	1500	4,9	31,37	523,37	117 290	330 352	51 630	103 244
7	Parc Pointe-aux-Trembles II	RDP-PAT	10	0,5	75	0,2	48,68	258,56	21 035	50 686	0	33 306
8	Parc Pointe-aux-Trembles III	RDP-PAT	2	0,1	400	1,3	37,54	260,46	5 667	22 747	37 869	3 025
9	Parc Louis-H. Lafontaine	Mercier-Hochelaga - Maisonneuve	5	0,2	1500	3,1	46,78	669,67	97 608	355 455	18 407	20 681
10	Parc l'Assomption	Mercier-Hochelaga - Maisonneuve	40	1,6	3500	7,3	53,44	440,38	204 735	604 775	41 142	72 509
11	Parc d'affaires Anjou	Anjou	100	7,4	4000	13,2	42,84	2557,17	59 366	592 741	8 475	55 485
12	Parc Pie IX - St-Michel	Villeray-St-Michel-Parc Ex	110	3,7	6500	14,4	60,6	606,58	242 877	322 229	40 376	10 596
13	Parc Jarry	Villeray-St-Michel-Parc Ex	60	2	2300	5,1	53,85	336,63	153 639	159 488	48 580	3 137
14	Parc Papineau	Villeray-St-Michel-Parc Ex	7	0,2	2100	4,6	83,48	9308	8 191	179 967	18 067	69 664
15	Parc Saint-Charles	Le Sud-Ouest	5	0,2	600	2,1	16,29	3208,47	13 958	201 105	134 290	29 527
16	Cité scientifique	CDN-NDG	15	0,4	1800	2,5	49,53	1470,57	184 564	167 794	0	60 213
17	Technoparc Montréal	Saint-Laurent	33	0,7	4500	4,1	50,35	1788,15	123 639	1 200 615	734 248	107 033
18	Parc Dorval	Dorval	8	0,1	500	1,2	64,5	696,1	54 795	173 311	15 759	12 073
19	Parc Pointe-Claire	Pointe-Claire	15	0,2	1300	4,4	54,22	877,42	103 115	325 218	35 970	21 183
<b>Total / Moyenne</b>			<b>545</b>	<b>0,01</b>	<b>35 275</b>	<b>0,04</b>			<b>1 646 482</b>	<b>6 409 460*</b>	<b>1 681 766</b>	<b>761 192</b>

\* La superficie utilisée comprend les terrains déjà bâtis ainsi que les terrains où le développement est rendu impossible du fait des contraintes existantes (lignes électriques, zonage...)