



**TECHNOPÔLE ANGUS : ÎLOT CENTRAL
UN PROJET D'ÉCOQUARTIER
NÉCESSAIRE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE MONTRÉAL**

Présentation de
Félix Gravel, directeur-adjoint du CRE-Montéal
OCPM
Avril 2017

UN PROJET D'ÉCOQUARTIER TOD

OBJECTIFS DU PMAD

Le PMAD propose ainsi d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant et d'atteindre 60 % si l'offre en transport en commun est augmentée. Au total, 155 aires TOD sont identifiées.

CIBLE
40 %



**Nouveaux ménages dans
les aires TOD**
(Transit-Oriented Development)

Afin d'orienter au moins 40 % de la croissance des ménages dans les 155 TOD, le PMAD exige une densification de la fonction résidentielle et une planification détaillée visant à adapter l'aménagement selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques au milieu.

Le PMAD propose également le développement d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant de façon à ce qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin soient effectués par transport en commun d'ici 2021 (35 % en 2031).

Source: CMM



Source: SDA

> LEED ND - AMÉNAGEMENT DE QUARTIERS

5 CATÉGORIES DE CRÉDITS



Emplacement et liaisons stratégiques
(Smart Location and Linkage - SLL)



Conception et organisation du quartier
(Neighborhood pattern and design - NPD)



Bâtiments et infrastructures durables
(Green building and infrastructure - GIB)



Innovation et processus de conception
(Innovation - IN)



Priorités régionales
(Regional priority – PR)

4 NIVEAUX DE CERTIFICATION

Platine 80+ Points

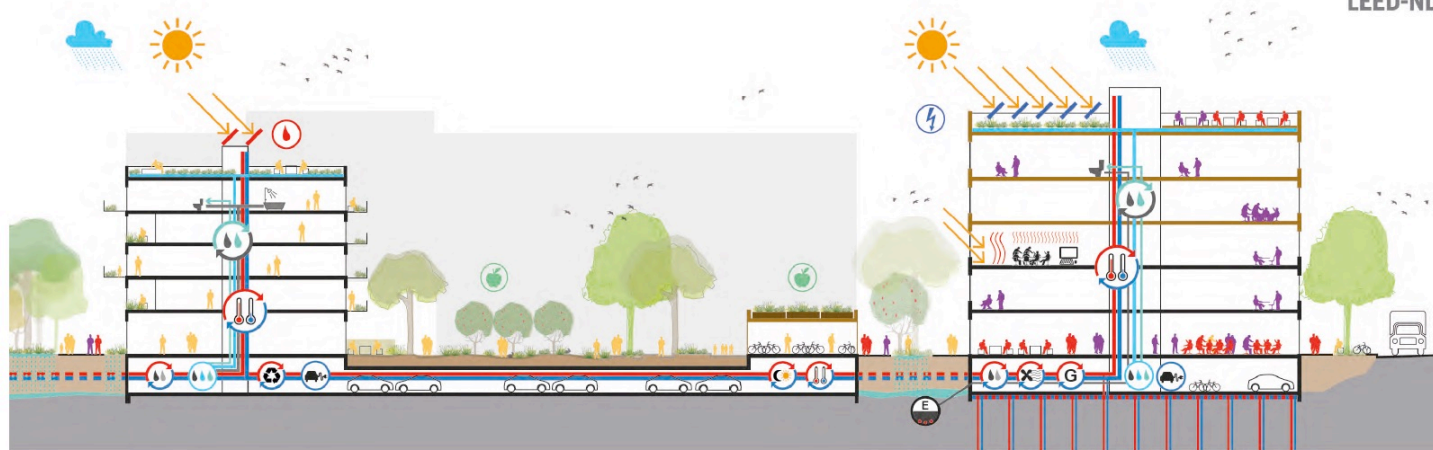
Or 60-79 Points

Argent 50-59 Points

Certifié 40-49 Points



> APPROCHE ÉCOLOGIQUE



PARTAGE CHAUD / FROID	PAYSAGE ET ÉLECTRICITÉ	GESTION DE L'EAU	RÉSEAUX	USAGES	
<ul style="list-style-type: none"> 🗑️ Déchets et matières organiques 🚰 Eaux usées 🕒 Complémentarité d'usage jour/nuit et semaine/weekend 	<ul style="list-style-type: none"> 🌡️ Échange et fourniture de chaud / froid ⚡ Récupération thermique sur système CVCA 🌍 Échange thermique par géothermie 	<ul style="list-style-type: none"> 🍏 Paysage comestible Jardinage 🚗 Borne de recharge pour voiture électrique ⚡ Production d'électricité système photovoltaïque 	<ul style="list-style-type: none"> 💧 Récupération de chaleur des eaux usées 💧 Remplacement de l'eau potable par de l'eau grise 🔥 Production d'eau chaude système thermique solaire 	<ul style="list-style-type: none"> 🏠 Récupération de chaleur des eaux noires 🔄 Boucle de partage thermique 📍 Puits de géothermie 	<ul style="list-style-type: none"> 👤 Milieu d'emploi 🏡 Milieu résidentiel 🏢 Milieu commercial

Gestion de l'eau et de l'énergie : le projet innove avec des aménagements publics qui pourront stocker et filtrer 90% des eaux de pluies et une boucle énergétique entre les futurs bâtiments de l'îlot. Cette boucle permettra la récupération et l'échange de chaleur entre utilisateurs permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 26%.

GESTION DE LA MOBILITÉ



4 ARRÊTS D'AUTOBUS

Stations Bixi - Libre service



300 EMPLACEMENTS POUR VÉLOS



EMPLACEMENTS POUR VOITURES ÉLECTRIQUES



540 places de stationnement en sous-sol



CASES POUR VÉHICULES EN AUTO-PARTAGE

Emplacements pour personnes à mobilité réduite



Stationnement sur rue

La situation actuelle a été documentée par WSP (2015), on dénombre 389 cases de stationnement aménagées sur le domaine public dans le secteur Angus. La plupart de ces espaces sont disponibles durant les périodes de travail, ils ont tous gratuits.

Stationnement hors rue

571 cases de stationnement sont gérées par le Technopôle Angus pour ses locataires en plus des 60 cases gérées par l'Ordre des infirmières et infirmiers du Québec pour une offre totale de 631 cases.

AVANTAGE DE CERTAINES MESURES DE GESTION DU STATIONNEMENT

Usagers	Mesures de gestion du stationnement		
	Zone SRRR	Zone de Parcojour	Zone de stationnement de courte durée
Résidents	<ul style="list-style-type: none"> Facilite l'accès au stationnement sur rue pour les résidents. Diminution potentielle à long terme de la circulation dans les zones résidentielles, puisque l'offre de stationnement est ajustée aux besoins. Accès facilité pour les véhicules en libre-service (VLS) 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la qualité de vie dans les quartiers, bénéfique pour tous, due à ; <ul style="list-style-type: none"> Un réinvestissement dans l'amélioration des infrastructures locales; Une diminution potentielle de la circulation dans le quartier, due au changement d'habitudes des automobilistes. Baisse potentielle des taxes foncières pour les bâtiments du secteur, due au réinvestissement des revenus du Parcojour. Les Zones Parcojour offrent une flexibilité de paiement avantageuse (à l'heure ou à la journée) pour tous ceux qui n'ont pas d'autres moyens de transport que la voiture et qui n'auraient pas accès à un stationnement hors rue. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette mesure est implantée devant les commerces ou garderies, et ne prive pas les résidents de leurs stationnements.
Commerçants	<ul style="list-style-type: none"> Les zones SRRR peuvent être appliquées à des périodes précises, selon les besoins des différents usagers. 		<ul style="list-style-type: none"> Augmentation potentielle de la clientèle quotidienne, car dans le temps, permet à un plus grand nombre d'utilisateurs d'utiliser une même case de stationnement.
Employés/employeurs			<ul style="list-style-type: none"> Cette mesure est implantée devant les commerces et considère les besoins de chaque usager.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS EN STATIONNEMENT

- L'intégration de zones de vignettes SRRR dans le secteur résidentiel près du Technopôle, facilitant l'accès au stationnement sur rue pour les résidents et offrant à long terme une diminution potentielle de la circulation dans les zones résidentielles.
- L'intégration de zones de stationnement sur rue tarifée près du Technopôle, telle que des zones de Parcojour, avec un réinvestissement des revenus dans l'amélioration des infrastructures locales et de l'offre de transport collectif dans le secteur.
- Que des ententes de mutualisation de stationnements privés autour du Technopôle Angus, soit entamées avec les commerçants du secteur (Lowblaws-SAQ et le centre commercial Maisonneuve).ou certains entrepreneurs immobiliers du secteur, possédants des parcs de stationnement privé.

SYNTHÈSE DES AMÉLIORATIONS POTENTIELLES DE L'OFFRE D'AUTOBUS



- L'implantation de plus de mesures préférentielles pour bus (MPB) sur les différentes lignes desservant le secteur
- L'augmentation de la fréquence vers l'est le matin et vers l'ouest le soir des lignes :
 - 24 – Sherbrooke
 - 97 – Mont-Royal
 - 185 – Sherbrooke
 - 27 – Saint-Joseph
 - 29 – Rachel
 - 47 – Masson
- L'établissement de passages vers l'est le matin et vers l'ouest le soir, pour la ligne :
 - 427 – Express Saint-Joseph
- L'augmentation de la fréquence de service dans les deux sens, pour les lignes :
 - 25 – Angus
 - 67 – Saint-Michel
 - 94 – D'Iberville



- Le prolongement de la ligne 24 – Sherbrooke pour atteindre le Technopôle
- L'application du réseau 10 minutes bidirectionnel pour les lignes :
 - 25 – Angus
 - 97 – Mont-Royal
- L'augmentation de la complémentarité des horaires des lignes :
 - 27 – Saint-Joseph et 47 – Masson
 - 67 – Saint-Michel et 467 – Express Saint-Michel (Annexe 3)
- L'établissement d'un lien entre une des stations du futur SRB (Rachel ou Mont-Royal) et le Technopôle Angus.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS EN TRANSPORT ACTIF

- Le réaménagement des infrastructures piétonnes et l'aménagement d'infrastructures cyclables sécuritaires dans le viaduc Saint-Joseph- d'Iberville, permettant l'accès au secteur.
- Le prolongement de la voie multifonctionnelle des Carrières jusqu'à Hochelaga-Maisonneuve, comme proposé d'ailleurs par le plan d'aménagement du technopôle Angus.
- Le réaménagement des infrastructures piétonnes et cyclables sur Rachel, en installant entre autres des feux exclusifs protégeant le virage à gauche des véhicules provenant de l'est, dans le but de diminuer les possibilités de conflit entre véhicules, piétons et cyclistes.
- Le réaménagement des infrastructures piétonnes et cyclables, dans les environs du futur îlot central, soit sur les rues Molson, Augustin-Frigon, William-Tremblay et sur l'avenue du Mont-Royal. Nous recommandons entre autres, le marquage des traverses, comme indiqué dans le plan d'aménagement du technopôle Angus (p.54), mais aussi davantage de mesures d'apaisement de circulation (diminution des limites de vitesse, saillie de trottoir, etc.).

Le **CRE-Montréal et Équiterre** recommandent d'**autoriser** le projet : un modèle de développement durable.

À une échelle plus large, il faut déployer une stratégie de mobilité durable et de **réduction de l'utilisation de l'automobile solo** afin de maximiser la viabilité du projet mais aussi afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs.

Ce projet est un modèle de conception : il peut influencer positivement le **développement durable de Montréal**.