

**PROJET DE RACCORDEMENT  
DE L'AXE CAVENDISH À MONTRÉAL**

**AVIS DE PROJET**

**PRÉSENTÉ AU**

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**  
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

**PAR**  
**VILLE DE MONTRÉAL, SERVICE DE L'URBANISME ET DE LA  
MOBILITÉ, DIRECTION DE LA MOBILITÉ**

**FÉVRIER 2022**

## Table des matières

<b>Préambule</b>	<b>2</b>
<b>Identification et coordonnées du demandeur</b>	<b>3</b>
<b>Présentation générale du projet</b>	<b>4</b>
<b>Localisation et calendrier de réalisation du projet</b>	<b>11</b>
<b>Activités d'information et de consultation du public et des communautés autochtones</b>	<b>13</b>
<b>Description des principaux enjeux et impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur</b>	<b>14</b>
<b>Émission de gaz à effet de serre</b>	<b>15</b>
<b>Autres renseignements pertinents</b>	<b>17</b>
<b>DÉCLARATION ET SIGNATURE</b>	<b>17</b>
<b>Annexe I - Autorisation de signature</b>	
<b>Annexe II - Caractéristiques du projet et localisation</b>	
<b>Annexe III - Étude du territoire</b>	

## **FORMULAIRE**

### **Avis de projet**

#### **PRÉAMBULE**

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PÉEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) situés dans le Québec méridional.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'un des articles 31.1 ou 31.1.1 de la LQE doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la PÉEIE et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou toute municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre, selon l'article 31.3.1 de la LQE, transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet.

Conformément aux articles 115.5 à 115.12 de la LQE, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement » accompagnée des autres documents exigés par le ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires qui y sont associés à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/lqe/index.htm](http://www.environnement.gouv.qc.ca/lqe/index.htm)

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm](http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm) (cliquez sur le lien « Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises aux adresses suivantes :

Ministère de l'Environnement  
et de la Lutte contre les changements climatiques  
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique  
Édifce Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Internet : [www.environnement.gouv.qc.ca](http://www.environnement.gouv.qc.ca)

Veuillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet » ne soit déposé.

Par ailleurs, en vertu de [l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale](#) conclue en mai 2004 et renouvelée en 2010, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu par la Loi sur l'évaluation d'impact. L'initiateur de projet sera avisé par lettre seulement si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

## 1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : <b>Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Direction de la mobilité</b>	
Adresse municipale : <b>801, rue Brennan, Montréal, H3C 0G4</b>	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : <b>Mme Valérie Gagnon, Directrice de la Direction de la mobilité</b>	
Numéro de téléphone : <b>514 378-0121</b>	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : <a href="mailto:valerie.gagnon@montreal.ca">valerie.gagnon@montreal.ca</a>	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : <b>N/A</b>	
1.3 Résolution du conseil municipal	
<p>VILLE DE MONTRÉAL</p> <p>RÈGLEMENT</p> <p>RCE 02-004 (Codification administrative)</p> <p>[...]</p> <p><b>CHAPITRE VI</b></p> <p>AUTRES DÉLÉGATIONS</p> <p>41.2.1. Le pouvoir de déposer des demandes en vue d'obtenir les autorisations et les approbations nécessaires en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre E-2.2) est délégué au fonctionnaire de niveau A concerné.</p> <hr/> <p>RCE 16-003, a. 1.</p> <p><b>Voir l'annexe I.</b></p>	
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	
Nom : <b>À VENIR</b>	
Adresse municipale :	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone : -	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : @ .	
Description du mandat :	

## 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

### 2.1 Titre du projet

**Projet de raccordement de l'axe Cavendish sur le territoire de l'agglomération de Montréal.**

### 2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

Le projet serait visé par le Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (RÉEIE) (chapitre Q-2, r. 23.1), car il atteint les seuils d'assujettissement de longueur et de largeur du 3e paragraphe du 1er alinéa de l'article 5 de la partie II de l'annexe 1 du règlement pour l'ensemble des scénarios. Dans l'éventualité où un mode de transport collectif structurant sur rails soit retenu, le projet serait également visé par le RÉEIE en vertu du 3e paragraphe du 1er alinéa de l'article 7 de la partie II de l'annexe 1 du règlement.

### 2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

#### Description sommaire du projet

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish est un projet de transport urbain dont l'envergure et les bénéfices dépassent largement la simple connexion de deux voies routières. Le projet comprend, outre le raccordement du boulevard Cavendish lui-même, une connexion avec l'avenue Royalmount ainsi qu'un nouveau lien vers l'est croisant l'extrémité de la rue Paré en direction du site du futur éco-quartier Namur-Hippodrome (QNH) tel qu'illustré sur la carte à l'annexe II. Il est ainsi prévu qu'une intersection principale fasse la jonction des quatre principaux tronçons que l'on peut résumer dans le tableau ci-dessous.

Tronçon	Longueur approximative	Emprise approximative
Cavendish Nord	700 m	jusqu'à 50 m
Cavendish Sud	400 m	jusqu'à 50 m
Royalmount	100 m	jusqu'à 40 m
Lien QNH-Jean-Talon	1000 m	jusqu'à 50 m

Ces différents tronçons comprendront des voies de circulation véhiculaire, des voies consacrées au transport en commun, des pistes cyclables unidirectionnelles, de larges trottoirs et des îlots végétalisés. Les tronçons Cavendish Nord et Cavendish Sud doivent passer respectivement via les gares de triage des chemins de fer du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP). Le lien vers le site du QNH doit se faire via une portion de l'emprise routière privée du CP actuellement occupée par l'avenue Pacifique. Le projet Cavendish permettra aussi de raccorder le futur quartier Namur-Hippodrome et ses milliers de logements aux quartiers adjacents.

#### Options et variantes de réalisation

Dans le cadre des études et consultations réalisées auprès des parties prenantes depuis la mise en place du bureau de projet entre 2005 et 2007, neuf (9) variantes de tracés et de raccordements ont été étudiées. De ce nombre, cinq (5) variantes ont fait l'objet d'études et d'analyses approfondies et ont été revisitées à plusieurs reprises depuis, pour en arriver aujourd'hui avec le tracé identifié comme le scénario préférentiel de raccordement favorisant davantage le transport actif et collectif.

Dans le cadre du tracé préférentiel qui est globalement envisagé tel que résumé ci-haut, plusieurs options d'aménagement sont à l'étude concernant l'aménagement de l'espace compris dans l'emprise du projet, notamment en regard du positionnement du transport en commun par rapport aux voies de circulation et du nombre exact de voies de circulation sur certains tronçons ainsi qu'aux intersections. Ces options sont représentées schématiquement sous forme de coupes types en annexe II. Celles-ci représentent la vision actuelle du projet à l'effet que le nombre de voies de circulation automobile doit être limité et la priorité doit être accordée au transport en commun, aux transports actifs et au verdissement du corridor. Toutefois, d'autres options, ou variantes de ces options, pourraient faire l'objet d'études et d'analyses dans le cadre du processus d'étude d'impact et d'avant-projet à venir.

De nouveaux ponts d'étagement ferroviaires devront être construits afin de maintenir en opération les voies ferrées existantes dans l'emprise du projet. Le concept structural de franchissement des voies ferroviaires inclut plusieurs options à l'étude, toutes de type passage inférieur sous les voies, en raison des contraintes opérationnelles et de sécurité relatives à l'exploitation des gares de triage ferroviaires.

Les différentes variantes d'aménagement comprennent toutes une emprise dédiée aux transports actifs ainsi qu'une présence importante de zones végétalisées. Diverses options d'aménagement et d'intégration des modes de transports actifs seront considérées, notamment en lien avec leur positionnement horizontal et vertical par rapport aux voies de circulation.

De même, les variantes comprennent aussi une emprise dédiée au transport collectif suffisamment large pour recevoir éventuellement un mode de transport structurant. La configuration exacte de l'emprise et de l'aménagement du projet, de même que la nature du mode de transport collectif, seront déterminées d'ici à la conclusion des étapes d'avant-projet préliminaire et lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, en collaboration avec nos partenaires.

Les principales étapes de l'aménagement et de la construction des nouveaux tronçons du projet Cavendish sont les suivantes:

- acquisitions des terrains nécessaires;
- déplacement des réseaux techniques urbains;
- mobilisation des chantiers;
- gestion des sols contaminés (caractérisation et disposition);
- maintien des activités ferroviaires et construction des voies ferrées temporaires;
- travaux de déblais et de remblais (excavation, terrassement, etc.);
- travaux de drainage et ouvrage de gestions des eaux pluviales;
- mise en place des infrastructures souterraines;
- mise en place des structures ferroviaires et routières appropriées;
- pose des fondations de la route;
- aménagement des bordures, voies cyclables et des trottoirs;
- aménagement des chaussées et pavage;
- aménagements paysagers et éclairage;
- signalisation routière et marquage des chaussées.

## 2.4 Objectifs et justification du projet

### Justification

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish fait l'objet de discussions depuis de nombreuses années. L'inscription du projet de raccordement du boulevard Cavendish au schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal témoigne de la volonté des instances gouvernementales d'aller de l'avant avec ce projet dès le début des années 1980. À l'époque, le projet touchait le territoire de quatre municipalités distinctes, à savoir les villes de Montréal, Mont-Royal et Saint-Laurent ainsi que la Cité de Côte-Saint-Luc.

Le caractère stratégique du vaste secteur Namur-De la Savane et du nouveau lien Cavendish a depuis été confirmé à maintes reprises, notamment en 2015, lors de l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. De même, la Ville de Montréal dans la publication en 2021 de son Projet de Ville a identifié l'axe Cavendish comme un axe potentiel de transport collectif structurant dans sa Vision de développement du réseau de transport structurant collectif en 2050.

De plus, dans son Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, adopté en avril 2021, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a identifié l'étude de projets structurants de transport collectif dans les axes du boulevard Cavendish et de la rue Jean-Talon Ouest dans sa liste d'interventions prioritaires.

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish vise à améliorer la mobilité dans le grand secteur Namur - De la Savane dans une optique de désenclavement des quartiers et de revalorisation de terrains à fort potentiel de développement. Plus spécifiquement, celui-ci consiste à compléter la trame urbaine du secteur par le raccordement de la section nord du boulevard Cavendish située dans l'arrondissement Saint-Laurent à la section sud présente dans la Ville de Côte-Saint-Luc, permettant par la même occasion d'y raccorder un ou plusieurs liens perpendiculaires jusqu'à l'autoroute Décarie, plus à l'est. Le projet Cavendish s'inscrit en cohérence avec la démarche de planification urbaine du secteur Namur - De la Savane menée par la Ville de Montréal, qui intègre en plus du site de l'ancien hippodrome, la Cité scientifique, le projet résidentiel Le Triangle et les secteurs industriels de Saint-Laurent et Mont-Royal. Plus particulièrement, le projet Cavendish permettra de désenclaver le site de l'ancien hippodrome de Montréal sur lequel la Ville planifie de construire l'éco-quartier Namur-Hippodrome (QNH), un projet résidentiel de plusieurs milliers de logements. D'ailleurs, dans l'acte de cession du site à la Ville de Montréal par le gouvernement provincial en 2017, la Ville de Montréal s'est engagée à inscrire le projet Cavendish au plan de transport de l'agglomération et à son programme triennal d'immobilisation. La Ville s'est également engagée à mettre à jour les études relatives à la réalisation du projet Cavendish, ce qui confirme le rôle crucial de ce projet pour le développement du QNH.

Le projet Cavendish offre également l'opportunité d'améliorer l'accessibilité et la desserte des modes de transports collectifs et actifs et de mettre à profit la présence de deux stations de métro (Namur et De la Savane), lesquelles présentent des capacités résiduelles pouvant faciliter et optimiser les déplacements dans le secteur et dans toute la portion nord-ouest de l'île.

Le projet est basé sur cinq principes directeurs :

1. Mettre en place une offre de mobilité durable audacieuse afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre;
2. Contribuer à la consolidation des milieux bâtis en améliorant la connectivité intra et interquartiers;

3. Verdir le secteur afin de lutter contre les îlots de chaleur et d'augmenter la biodiversité;
4. Assurer une gestion durable des eaux afin de minimiser les impacts associés au développement;
5. Préconiser l'utilisation de méthodes de construction et de matériaux écologiques.

Une étude des besoins en transports et d'identification des pistes de solutions pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-de-la-Savane réalisée par AECOM concluait en 2018 que le projet Cavendish permettra de créer des liens piétons et cyclistes nord-sud et de planifier des liens en transports collectifs vers les quartiers périphériques. Le rapport conclut notamment que « *l'axe Cavendish représentera un axe utilitaire fort permettant une meilleure efficacité des déplacements tous modes et améliorera l'inter-connectivité [sic] avec les quartiers limitrophes. Une attention particulière devra toutefois être apportée pour assurer la cohabitation sécuritaire des camions et des modes actifs.* »

Le groupe de travail Namur-De la Savane présidé par Mme Florence Junca Adenot en 2019 recommande de « *Désenclaver le secteur afin d'en améliorer l'accessibilité tout en limitant les déplacements en auto* ». La première action concrète afin d'atteindre cet objectif porte justement sur le prolongement du boulevard Cavendish: « *Action 1.1. À l'ouest, prolonger le boulevard Cavendish vers l'avenue Royalmount et vers la rue Jean-Talon pour améliorer la desserte est-ouest et nord-sud en y installant, en priorité, une voie réservée aux autobus et taxis, ainsi qu'un aménagement cyclable. [...] conclure les ententes avec le CP.*» Tous ces éléments confirment la justification du projet et démontrent son potentiel à résoudre plusieurs problématiques touchant le secteur, comme l'enclavement des territoires, le manque d'offre de transports actifs sécuritaires, la sous-utilisation du transport collectif, etc.

## **Objectifs**

### Désenclavement et accessibilité aux quartiers

Un des principaux objectifs du raccordement du boulevard Cavendish est le désenclavement des quartiers existants et à venir, en vue d'assurer un développement urbain cohérent et durable, de retisser les liens de mobilité des réseaux de transport collectif, actif et véhiculaire manquants au niveau local. Cette fonction est actuellement absente et compensée par le réseau supérieur.

En comparant des itinéraires actuellement empruntés pour se déplacer en véhicule motorisé entre ces secteurs et les itinéraires prévus avec le raccordement du boulevard Cavendish, les gains en termes de distances parcourues oscillent entre 0,8 et 4,9 km, ce qui se traduira systématiquement par des gains de temps. En effet, le raccordement du boulevard Cavendish permettrait aux véhicules qui se déplacent entre les divers secteurs à l'étude de suivre des parcours plus directs sur des distances plus courtes. Il permettra aussi un accès plus direct et plus rapide vers le réseau supérieur de transport (autoroutes métropolitaine 40 et Décarie). Cela aura les impacts suivants: réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES (gaz à effet de serre) causées par la circulation; réduction de la circulation de transit à travers d'autres quartiers, et finalement, réduction en temps des déplacements multimodaux. Ces gains de temps augmenterait le temps disponible aux individus pour la réalisation d'autres activités, telles que le loisir et le travail, ce qui constitue donc une augmentation en productivité. Le désenclavement des secteurs à l'étude permettrait aux services d'urgence d'accéder plus rapidement au secteur desservi et faciliterait l'évacuation en cas de besoin.



### Accessibilité en transport collectif

Le rapport du groupe de travail Namur-De la Savane commandé conjointement par le Ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal a formulé plusieurs recommandations afin d'améliorer l'efficacité des déplacements dans le secteur. Dans les pistes de solutions, l'accent est mis sur la priorisation du transport en commun comme solution prioritaire à l'amélioration des conditions de circulation. Le projet Cavendish reprend donc cet objectif en consacrant une part importante de l'espace à la création d'une emprise dédiée au transport collectif permettant de combler les liens manquants dans ce secteur de la métropole. Cela permettra de bonifier significativement les réseaux de transports en commun existants par l'ajout de connexions directes entre les quartiers adjacents et le réseau existant et futur. Cette amélioration de l'offre permettrait de contribuer au transfert modal nécessaire afin d'atteindre les objectifs de la transition écologique.

### Mobilité en transport actif

Le raccordement de l'axe Cavendish crée de nouvelles opportunités de bonifier le réseau cyclable actuel du secteur en permettant de connecter certains secteurs aujourd'hui enclavés. La connexion des axes nord et sud du boulevard Cavendish permettrait le prolongement de la piste bidirectionnelle située plus au sud sur le boulevard Cavendish, créant ainsi un lien cyclable structurant qui s'étendra de l'arrondissement Saint-Laurent jusqu'à la rue Saint-Jacques, près de l'autoroute 20. Ces gains pourraient se traduire par exemple, entre Saint-Laurent et Côte-Saint-Luc, par une réduction de la distance de déplacement de 12,1 km à 5,8 km, ce qui se traduit par un gain de temps de 26 minutes (47 minutes à 21 minutes) soit plus de 55%.

Le réseau piétonnier de ce secteur sera bonifié et raccordé aux aménagements existants, ainsi qu'aux générateurs de déplacement actuels et futurs. La bonification du réseau existant permettra de créer de nouveaux liens et de rendre accessibles plus facilement des secteurs aujourd'hui enclavés. Par exemple, le secteur de Côte-Saint-Luc, aujourd'hui entièrement enclavé vers le nord, bénéficiera du prolongement du boulevard Cavendish afin de permettre les déplacements à pied vers le futur secteur Royalmount. Ce déplacement qui prend actuellement 1h 07 min pourra se compléter en 37 minutes grâce à la branche du prolongement de Cavendish qui se connectera à l'avenue Royalmount.

### Gestion durable de la circulation véhiculaire

Le secteur présente un grand potentiel de développement immobilier, ce qui, selon une étude de circulation macroscopique réalisée à l'interne par la Ville de Montréal en 2021, occasionnerait l'ajout d'environ 6 400 véh/h sur le réseau routier du secteur d'influence durant l'heure de pointe du matin, et d'environ 10 400 véh/h durant l'heure de pointe de l'après-midi. Le développement immobilier se réalisera même sans le raccordement Cavendish et le raccordement ne causera pas lui-même une augmentation importante en demande véhiculaire sur le réseau routier. En revanche, le raccordement du boulevard Cavendish permettra de mieux gérer la demande de véhicules supplémentaire générée par les développements immobiliers anticipés.

Le secteur du projet de raccordement de l'axe Cavendish présente plusieurs besoins en matière d'accessibilité, entre autres pour le transport de marchandises. Plus précisément, le sous-secteur industriel de la Ville de Mont-Royal, situé du côté sud-ouest de l'échangeur Décarie, est enclavé par les voies ferrées. Actuellement, un des mouvements les plus critiques est celui des camions provenant du secteur industriel de Ville de Mont-Royal et se dirigeant vers l'ouest de l'échangeur Décarie pour aller rejoindre le secteur industriel de l'arrondissement de Saint-Laurent, l'aéroport de Montréal ou simplement pour continuer sur l'autoroute 40 en direction ouest. L'itinéraire actuel des

camions débute via le Chemin Devonshire direction nord. Les camions tournent à droite vers l'est sur le chemin de la Côte-de-Liesse et ils doivent effectuer un demi-tour vers l'ouest sous l'A-40. Présentement, un projet de développement immobilier majeur est prévu dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur Décarie; le projet Royalmount. Ce futur générateur important complexifiera la circulation sur le tronçon de la voie de desserte, en raison de son attractivité régionale. En conséquence, un accès alternatif pour le camionnage, par le boulevard Cavendish, est donc un besoin tant pour le transport des marchandises, que pour l'accès au nouveau développement.

Le réseau de camionnage proposé sera le suivant; la circulation de camions sera permise en tout temps uniquement sur le nouveau tronçon du boulevard Cavendish traversant les arrondissements Saint-Laurent et Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce (CDN/NDG) via la Ville de Mont-Royal. En ce qui concerne la rue Jean-Talon et les rues du futur quartier Namur-Hippodrome, la circulation de camions sera interdite puisque ce sera un secteur à caractère résidentiel à l'exception du tronçon de la rue Jean-Louis-Lévesque entre la rue Jean-Talon et la rue Paré. Seules les livraisons seront permises. Du côté de Côte-Saint-Luc, la circulation des camions demeurera interdite en raison du caractère fortement résidentiel, comme c'est le cas actuellement. Le réseau de camionnage proposé apportera les bénéfices suivants :

- Désenclaver le sous-secteur industriel de la Ville de Mont-Royal et améliorer l'accessibilité vers l'ouest de l'île de Montréal, plus particulièrement, via les autoroutes 40 Ouest et 520 ;
- Réduire la circulation de camions en conflit avec les déplacements futurs depuis et vers le projet immobilier Royalmount au niveau de la voie de desserte Côte-de-Liesse ;
- Créer de nouveaux liens au bénéfice du transport de marchandises, offrant des itinéraires plus directs et des temps de parcours plus courts ;
- Favoriser la circulation des camions sur le réseau autoroutier et réduire la circulation des camions sur le réseau artériel pour accéder à Côte-Saint-Luc ;
- Assurer un milieu résidentiel paisible dans le futur quartier Namur-Hippodrome.

#### Verdissement

Le verdissement du raccordement du boulevard Cavendish constitue une autre bonification permise par le projet Cavendish. Pour ce faire, le prolongement du boulevard s'intègre dans le projet de corridor vert qui reliera, d'ici dix ans, le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon, soit entre les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de LaSalle, en partie sous des lignes électriques d'Hydro-Québec. De ce fait, et en lien avec le principe de la transition écologique, le projet de raccordement du boulevard Cavendish intégrera les objectifs suivants du projet de corridor vert:

- Permettre la continuité du corridor de biodiversité;
- Soutenir la végétalisation des propriétés privées ;
- Augmenter la couverture arborée par la plantation systématique d'arbres ;
- Viser un caractère environnemental prédominant et reconnu;
- Offrir un parcours en rue convivial, confortable et sécuritaire pour les transports actifs (piétons et cyclistes), le projet de corridor accueillant une large piste multifonctionnelle;
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre l'usage récréatif promu par le corridor vert et la mobilité active fonctionnelle en rue;

- Créer un encadrement végétal significatif spécialement autour des corridors de transports actifs;
- Arrimer la planification et la réalisation du corridor au Réseau Express Vélo.

#### **2.5 Activités connexes**

- Une série d'acquisitions foncières est requise pour obtenir l'emprise nécessaire au projet Cavendish.
- Le projet comprend aussi la mise en place de voies ferroviaires temporaires afin de contourner la zone de construction des structures ferroviaires permanentes. Certaines voies secondaires pourraient devoir être déplacées de façon permanente sur les terrains des compagnies ferroviaires.
- Le projet doit partager une portion de son emprise avec le projet de mise à niveau de la ligne haute tension entre le poste de l'Aqueduc et le poste Saraguay (ASA) en cours de planification par Hydro-Québec.

### 3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités
<p>Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où il est prévu de réaliser le projet (indiquez si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>Ville de Montréal (arrondissements de Saint-Laurent &amp; CDN / NDG)</b></li><li>● <b>Ville de Côte-Saint-Luc</b></li><li>● <b>Ville de Mont-Royal</b></li></ul>
<p>Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :</p> <p style="text-align: center;"><b>Agglomération de Montréal</b></p>
<p>Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le ou les schémas d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communautés métropolitaines (zonage) :</p> <p style="text-align: center;"><b>Primaire: Industrie      Secondaire: Dominante résidentiel</b></p>
<p>Point central du projet :      <b>Latitude : 45,484550      Longitude : -73.675787</b></p>
3.2 Description du site visé par le projet
<p>Le projet de raccordement de l'axe Cavendish s'insère en milieu urbain aux limites des arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce, de même que des villes de Mont-Royal et de Côte-Saint-Luc. Le secteur d'influence du projet est largement industriel, à l'exception des milieux résidentiels en périphérie de la portion existante du boulevard et des nouveaux projets de développement à venir dans le secteur. Le milieu où sera construit le raccordement de l'axe Cavendish est généralement plat, ne comprend à priori aucun boisé d'envergure, de cours d'eau majeur ou de zone écologiquement sensible. Le projet ne présente aussi à priori aucun impact sur des terrains ayant une potentielle valeur archéologique ou patrimoniale.</p> <p>Les différentes affectations du territoire selon le schéma d'agglomération ainsi que l'utilisation du sol dans le grand secteur élargi du projet sont détaillées et illustrées à l'annexe III. Le tracé illustré est schématique et ne correspond pas spécifiquement au tracé envisagé. De plus, le territoire d'influence illustré dans ces images et considéré dans les études préparatoires est beaucoup plus grand que le territoire immédiat du projet où auront lieu les travaux d'aménagement en tant que tels. L'étude de ce territoire élargi est nécessaire afin de bien comprendre les mouvements et les dynamiques qui animent ce secteur de l'agglomération.</p> <p><b>Secteur Nord</b></p> <p>L'utilisation du sol du milieu d'insertion du projet est principalement de nature industrielle. En effet, toute la zone située au sud de l'autoroute 40, au nord de la voie ferrée du CP de Côte-Saint-Luc et à l'ouest du boulevard Décarie possède une affectation des sols de type « industrie ». Les gares de triage Saint-Luc, propriété du CP, et Taschereau, propriété du CN, occupent la majeure partie de cette zone industrielle. Une zone à vocation commerciale est située de part et d'autre du boulevard Cavendish, entre l'autoroute 40 et la rue Griffith sur le territoire de Saint-Laurent. Le reste de l'emprise du projet est composé de terrains vagues ou partiellement occupés, en friche ou partiellement boisés. Ces terrains résiduels appartiennent à des propriétaires privés, alors que la Ville de Montréal possède certains terrains dans l'emprise proposée du projet suite à des acquisitions réalisées au cours des deux dernières décennies.</p>

**Secteur Est**

Le projet se poursuit vers l'est en longeant le secteur industriel et l'avenue Pacifique, rue privée sur le site du CP, vers le site de l'ancien Hippodrome de Montréal, localisé au sud-est du raccordement proposé. Ce vaste terrain cédé en 2017 par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal est quant à lui passé de zone d'affectation récréative à un zonage mixte. Le terrain est actuellement en friche dans l'attente des premiers développements du futur éco-quartier Namur-Hippodrome.

**Secteur Sud**

Le raccordement se prolonge vers le sud à travers la gare de triage du CP afin de rejoindre l'emprise du boulevard Cavendish existant sur le territoire de la Ville de Côte-St-Luc. Le territoire situé de part et d'autre du boulevard Cavendish existant est principalement utilisé à des fins résidentielles avec quelques commerces de proximité. Des milliers de personnes habitent ce quartier caractérisé par une haute densité de population entre les rues Wallenberg et Fleet et par une plus faible densité dans sa portion située au sud de la rue Fleet.

**3.3 Calendrier de réalisation**

<b>Envoi de l'avis de projet au MELCC</b>	<b>février 2022</b>
<b>Avant-projet préliminaire</b>	<b>2022-2023</b>
<b>Étude d'impact sur l'environnement</b>	<b>2022-2023</b>
<b>Analyse environnementale et BAPE</b>	<b>2023-2024</b>
<b>Obtention du décret du MELCC</b>	<b>2025</b>
<b>Avant-projet définitif</b>	<b>2024-2025</b>
<b>Plans et devis</b>	<b>2025-2027</b>
<b>Travaux</b>	<b>2027-2032</b>

**3.4 Plan de localisation**

Le plan de localisation du projet comprenant les limites administratives et les repères géographiques ainsi que le tracé envisagé est disponible à l'annexe II.

#### 4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

##### 4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

En 2019 et 2020 s'est tenue une vaste consultation publique sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome, mais aussi sur l'état en général du vaste secteur Namur-de-la-Savane qui inclut le projet de raccordement Cavendish. Cette consultation réalisée par l'Office de Consultation publique de Montréal (OCPM) a enregistré plus de 2800 participations, a reçu et entendu 135 opinions lors des audiences publiques. Dans le cadre de la consultation, plusieurs groupes et citoyens ont eu l'occasion et se sont exprimés sur les enjeux d'aménagement du secteur, mais aussi plus particulièrement sur le projet de raccordement Cavendish. Ce dernier a fait l'objet de nombreuses discussions et analyses lors des audiences et dans le rapport de l'Office. Celui-ci contient plusieurs remarques, commentaires et suggestions en lien avec le projet Cavendish, entre autres la recommandation vingt (20) qui se lit comme suit: « *La commission recommande à la Ville d'aménager le raccord du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest en adoptant des mesures d'apaisement pour évacuer tout transit menaçant la sécurité de ses résidents, la quiétude du quartier et l'intégrité des milieux naturels.* » La commission commentait notamment une version antérieure du projet, datant de 2015, en formulant les commentaires suivant: « *La commission estime que le raccord du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest, sous la forme d'un boulevard à six voies auxquelles seraient adjointes des voies cyclables et piétonnières, est à revoir.* ». Il est à noter que cette recommandation a été entendue, car le projet actuellement mis de l'avant minimise la place accordée au transport véhiculaire. La Commission poursuit en mentionnant « *Que des prolongements soient réalisés vers les axes Royalmount et Paré dans le parc industriel adjacent, la commission n'y voit que des bienfaits. En revanche, dans le quartier Namur-Hippodrome, le prolongement du boulevard Cavendish jusqu'à la rue Jean-Talon Ouest doit prioriser les transports collectif et actif de manière évidente, et évacuer tout transit qui menacerait la quiétude du quartier, l'écologie urbaine, la sécurité de ses résidents et la mise en application des normes les plus strictes d'accessibilité universelle.* » Il est possible d'affirmer que la vision du projet actuellement mis de l'avant est en adéquation avec ces recommandations. De plus, dans le cadre de l'élaboration du concept et de la vision du projet, de nombreuses parties prenantes et partenaires régionaux et institutionnels ont été consultés à maintes reprises, et ce sur une période remontant à plusieurs années.

##### 4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Il est envisagé de tenir régulièrement des rencontres de consultations ciblées avec les parties prenantes concernées, autant les institutions publiques partenaires que les principaux propriétaires fonciers privés que sont les compagnies ferroviaires du CN et du CP. Le processus de gouvernance prévoit aussi la tenue de comités à divers niveaux, soit politique, de direction et technique avec les arrondissements et les villes liées de l'agglomération concernés par le projet.

Il est également envisagé, au début de l'étude d'impact, de mettre sur pied un site internet qui permettra d'informer le public et de recueillir des commentaires.

Finalement, la tenue de séances d'information ou de soirées thématiques sera évaluée en fonction des commentaires reçus, de la demande et de l'engouement pour le projet lorsque les travaux de l'étude d'impact sur l'environnement seront en cours.

## 5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX<sup>1</sup> ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

### 5.1 Description des principaux enjeux du projet

Voici une liste non exhaustive des principaux enjeux qui devront être considérés:

- Améliorer l'accessibilité aux différents secteurs sans toutefois encourager l'utilisation de l'automobile en accord avec les principes de la transition écologique mis de l'avant par la Ville;
- Ne pas encourager la circulation de transit et le camionnage par les milieux résidentiels;
- Intégrer de manière efficace, sécuritaire et harmonieuse des aménagements et des modes de transport actif dans un milieu à prédominance industrielle à priori peu accueillant;
- Maintenir l'accessibilité aux zones périphériques du site des travaux lors de la période de construction, afin d'assurer le maintien de l'activité économique et la qualité de vie des riverains. Les accès aux gares de triage Saint-Luc et Taschereau, ainsi que l'accès aux industries, commerces et résidences du secteur, notamment, devront donc être maintenus. Le projet devra de plus considérer le maintien des opérations des cours de triage dès le moment où il entrera en phase de réalisation.
- Minimiser les impacts sonores et visuels pour les résidents du secteur résidentiel situé le long du boulevard Cavendish Sud.
- Maintenir la qualité de l'air localement aux abords des nouvelles infrastructures routières pendant les phases de construction et d'exploitation.
- Gérer les sols contaminés en prenant en considération la sécurité des travailleurs et des résidents du voisinage, et ce, tant en période des travaux de construction qu'à la suite de leur réalisation.

### 5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

Étant donnée la vocation majoritairement industrielle de la zone et la présence de quartiers résidentiels ainsi que l'absence, à priori, de milieux écologiques sensibles, les impacts se feront surtout sentir sur le milieu humain. Les principales répercussions appréhendées pendant la construction sont les suivantes :

- Les impacts temporaires sur les riverains que sont le bruit généré, les vibrations, les poussières et autres polluants atmosphériques causés par les travaux;
- La perturbation de la circulation locale y compris les accès à certains commerces, industries et résidences;
- L'impact sur l'activité industrielle, commerciale et résidentielle; par exemple l'empiètement temporaire sur des terrains privés et la modification temporaire ou permanente des accès pour certains propriétaires riverains;
- La gestion des sols contaminés existants et le risque de contamination des sols, de l'eau de surface et souterraine ainsi que des sédiments occasionnés par des fuites de la machinerie lourde et des déversements accidentels (d'huile, carburant, autres produits dangereux, etc.);
- L'abattage d'arbres dans l'emprise du prolongement;

<sup>1</sup> **Enjeu** : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou non d'un projet.

- L'augmentation de la circulation et du camionnage aux abords du chantier en lien avec l'approvisionnement en matériaux de construction et la venue de travailleurs.

Les principaux impacts potentiels à long terme appréhendés pendant l'exploitation des nouveaux axes de circulation seraient:

- Amélioration de la desserte par transport en commun;
- Nouvelle réponse à la demande de déplacement par l'offre de modes de transport actifs (marche et vélo);
- Diminution des distances et des temps de parcours pour les déplacements de nature locale et l'amélioration de la fluidité de la circulation sur certains liens existants en raison de la réaffectation des déplacements sur les liens appropriés ou sur de nouveaux liens;
- Favoriser grandement l'émergence d'un potentiel de développement immobilier dans le secteur Namur-De la Savane avec l'éco quartier Namur-Hippodrome;
- L'augmentation possible du niveau sonore causée par la modification des débits de circulation sur certains tronçons près des zones résidentielles notamment à l'extrémité nord de la portion existante du boulevard Cavendish dans Côte-St-Luc;
- L'impact visuel du nouveau tronçon de route et de ses structures et les défis posés par l'intégration de l'infrastructure à son environnement et la mise en valeur architecturale de l'ouvrage;
- La perte permanente pour certains propriétaires fonciers de portions de leurs terrains ainsi que la modification permanente de certaines voies d'accès vers ceux-ci;
- La perte d'un certain nombre d'arbres sur des terrains vagues privés dans l'arrondissement de Saint-Laurent, perte compensée par l'ajout important de végétation dans l'emprise;

## 6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 6.1 Émission de gaz à effet de serre (GES)

Dans le cadre du projet de raccordement de l'axe Cavendish, certaines émissions de gaz à effet de serre en phase d'aménagement et de construction sont attendues en raison des activités de construction en elle-même, du transport de matériaux hors site et sur le site. Les principales sources d'émissions sont les équipements de chantier, les véhicules et camions de transport des matériaux à l'intérieur du site ainsi que pour la livraison des matières premières vers le site et l'acheminement des matières résiduelles et des déblais vers les sites de dispositions et de dépôt. Les activités en amont de la construction, telles que l'extraction des matières premières, leur transformation en matériaux de construction ainsi que le transport des travailleurs vers leur lieu de travail entraînent également l'émission de GES.

En cours d'exploitation, les émissions de GES résulteront des véhicules de transports, voitures, camions, etc. empruntant au quotidien le nouvel axe routier. Toutefois, dans une perspective globale, le projet devrait permettre de diminuer les gaz à effet de serre par rapport à la situation projetée sans le projet Cavendish. L'étude de modélisation conclut en effet que le projet Cavendish en lui-même ne contribue pas à l'augmentation



du débit véhiculaire dans le secteur. Les débits sont appelés à augmenter en raison des nombreux projets de développement immobiliers résidentiels et commerciaux à venir. Il est permis de croire que le projet Cavendish permettra d'opérer un transfert modal d'un certain nombre de ces futurs déplacements vers le transport en commun ou actif en raison de l'amélioration de l'offre qu'engendrerait le projet. De plus, la distance de parcours pour certains déplacements par exemple entre la Ville de Côte-St-Luc et l'arrondissement de Saint-Laurent s'en trouvera fortement réduite, diminuant ainsi le temps de parcours d'un véhicule et du même coup les émissions de GES liées à ces déplacements.

## 7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

### 7.1 Autres renseignements pertinents

N/A.

## 8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

### 8.1 Déclaration et signature

**Je déclare que :**

- 1° Les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

***Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.***

Prénom et nom

**Valérie Gagnon**

Signature



**Valérie Gagnon**

Signature numérique de Valérie  
Gagnon

Date : 2022.02.21 13:48:58 -05'00'

Date

**21-02-2022**

## **ANNEXE I - AUTORISATION DE SIGNATURE**

Le règlement RCE 16-003 adopté le 14 septembre 2016 par le comité exécutif modifiant le règlement RCE 02-004 stipule que *“Le pouvoir de déposer des demandes en vue d’obtenir les autorisations et les approbations nécessaires en vertu de la Loi sur la qualité de l’environnement (RLRQ, chapitre E-2.2) est délégué au fonctionnaire de niveau A concerné.”*. Un fonctionnaire de niveau A correspond à un directeur de service ou un directeur de direction, fonction qu’occupe Mme Valérie Gagnon en tant que directrice de la Direction de la Mobilité.

**VILLE DE MONTRÉAL  
RÈGLEMENT  
RCE 16-003**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ  
EXÉCUTIF SUR LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS AUX FONCTIONNAIRES ET  
EMPLOYÉS (RCE 02-004)**

Vu l'article 35 de la Charte de la Ville de Montréal (RLRQ, chapitre C-11.4);

À la séance du 14 septembre 2016, le comité exécutif décrète :

1. Le Règlement intérieur du comité exécutif sur la délégation de pouvoirs aux fonctionnaires et employés (RCE 02-004) est modifié par l'insertion, après l'article 41.2, de l'article suivant :

« **41.2.1.** Le pouvoir de déposer des demandes en vue d'obtenir les autorisations et les approbations nécessaires en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre E-2.2) est délégué au fonctionnaire de niveau A concerné. ».

2. Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 41.24, de l'article suivant :

« **41.25.** Le pouvoir d'ajouter, de retirer ou de modifier un feu de circulation sur le réseau routier est délégué au fonctionnaire de niveau B concerné de la Direction des transports du Service des infrastructures, de la voirie et des transports. ».

## **ANNEXE II - CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET LOCALISATION**

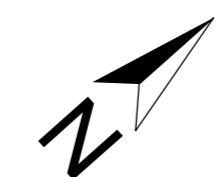
# Projet Cavendish

## Localisation et raccords



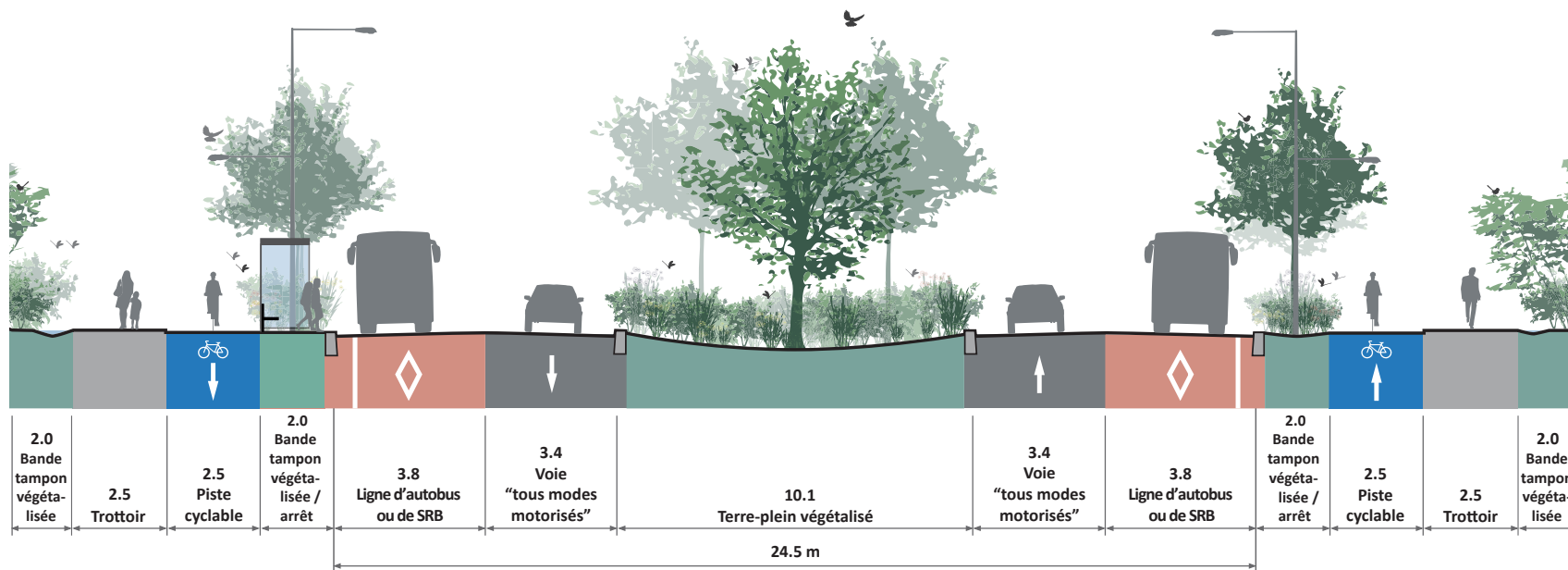
**Légende**

- Limites administratives
- Raccordement envisagé « Cavendish-Cavendish »
- Raccordement envisagé « Royalmount / De La Savane »
- Raccordement envisagé « Hippodrome / Namur »



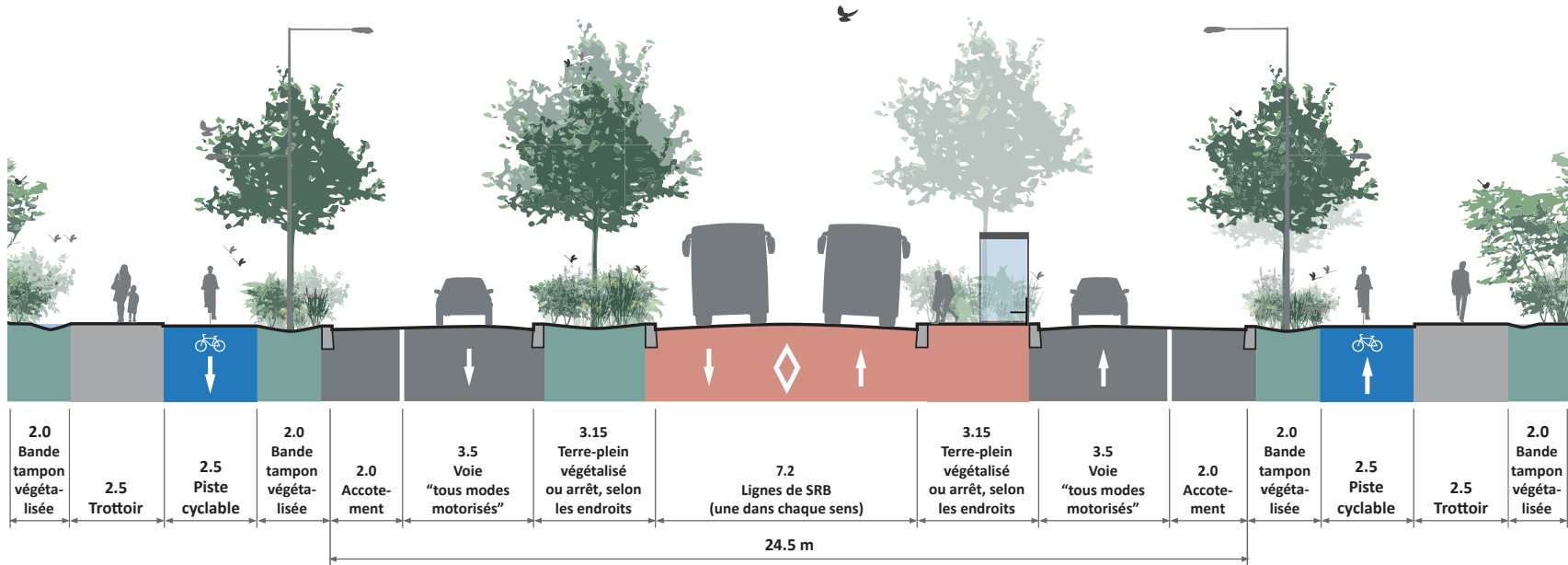
# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

## COUPE TYPE AXE CAVENDISH - VARIANTE 1



# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

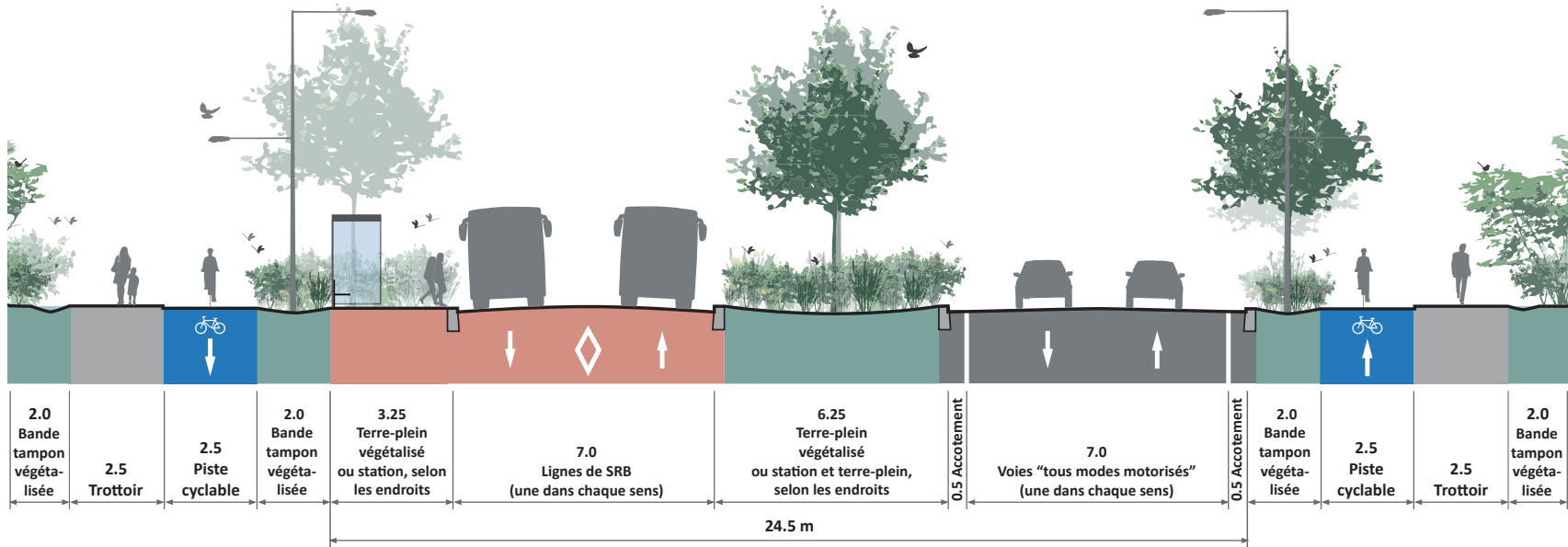
## COUPE TYPE AXE CAVENDISH - VARIANTE 2





# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

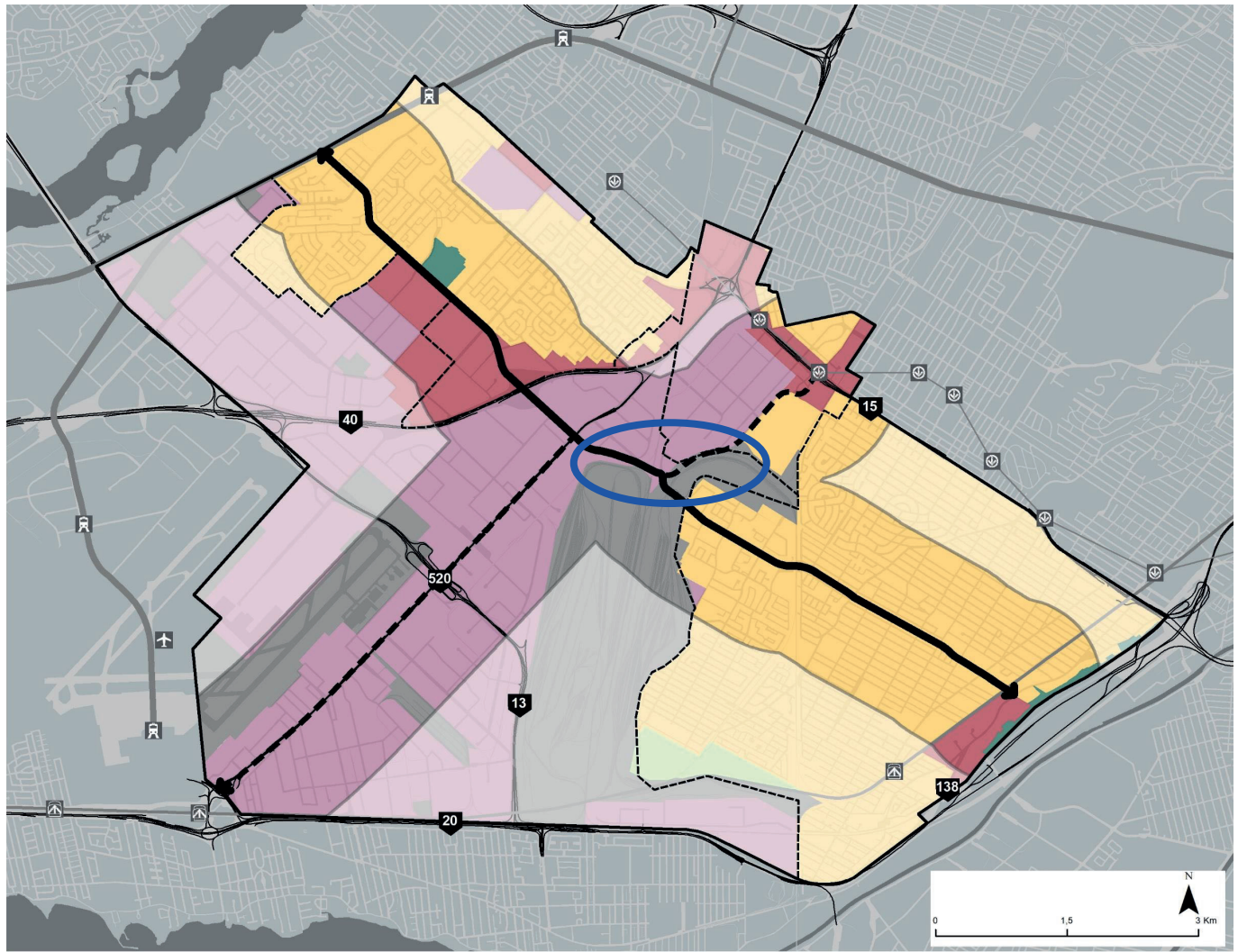
## COUPE TYPE AXE CAVENDISH - VARIANTE 3



## **ANNEXE III - ÉTUDE DU TERRITOIRE**

# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

## Les affectations du sols

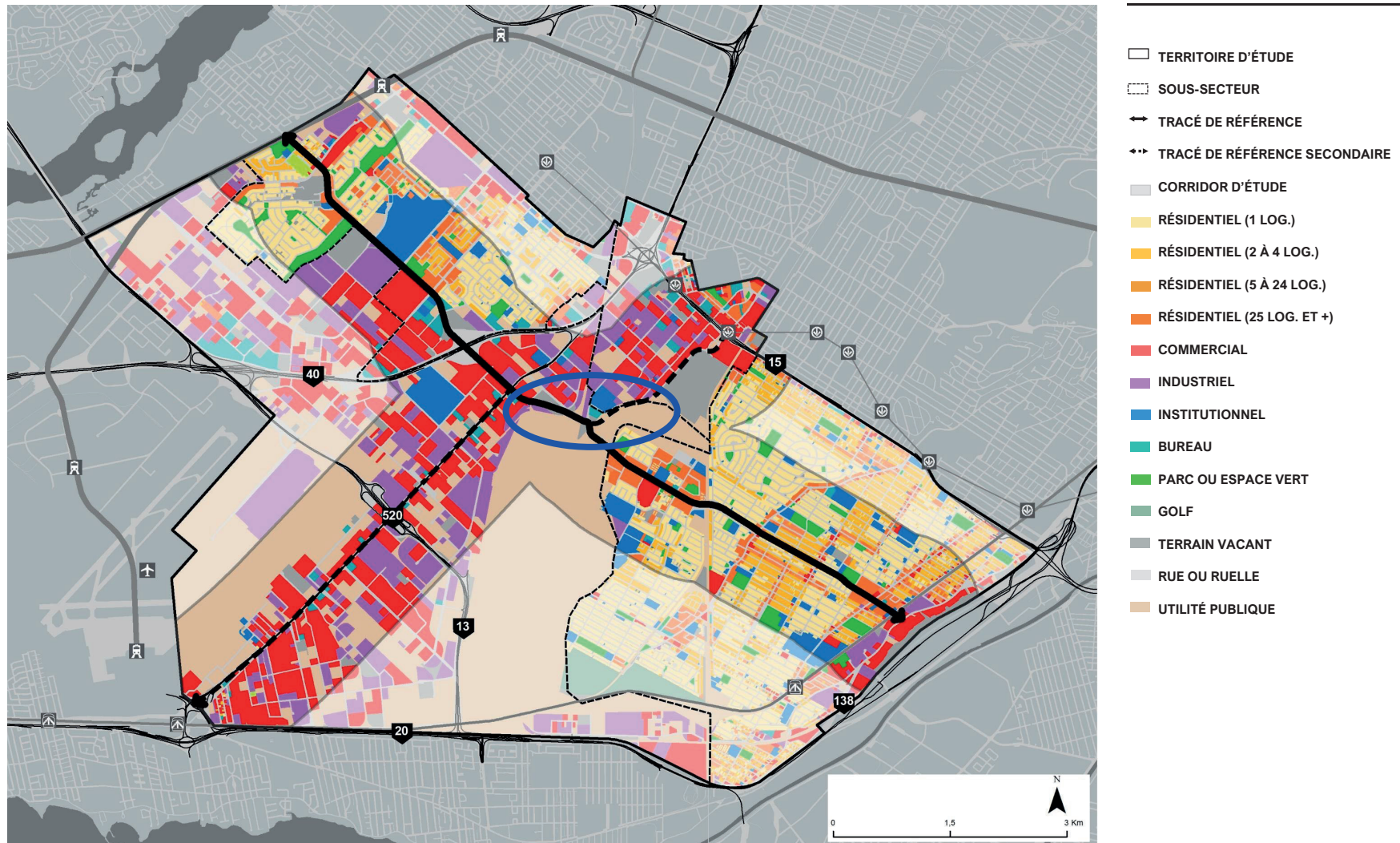


-  TERRITOIRE D'ÉTUDE
-  SOUS-SECTEUR
-  TRACÉ DE RÉFÉRENCE
-  TRACÉ DE RÉFÉRENCE SECONDAIRE
-  CORRIDOR D'ÉTUDE
-  DOMINANCE RÉSIDENTIELLE
-  ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES
-  INDUSTRIE
-  CONSERVATION
-  GRAND ESPACE VERT OU RÉCRÉATION
-  GRANDE EMPRISE OU INFRASTRUCTURE PUBLIQUE

Source : Agglomération de Montréal (2020) – Schéma d'aménagement et de développement – Carte 20 – Grande affectation du territoire

# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

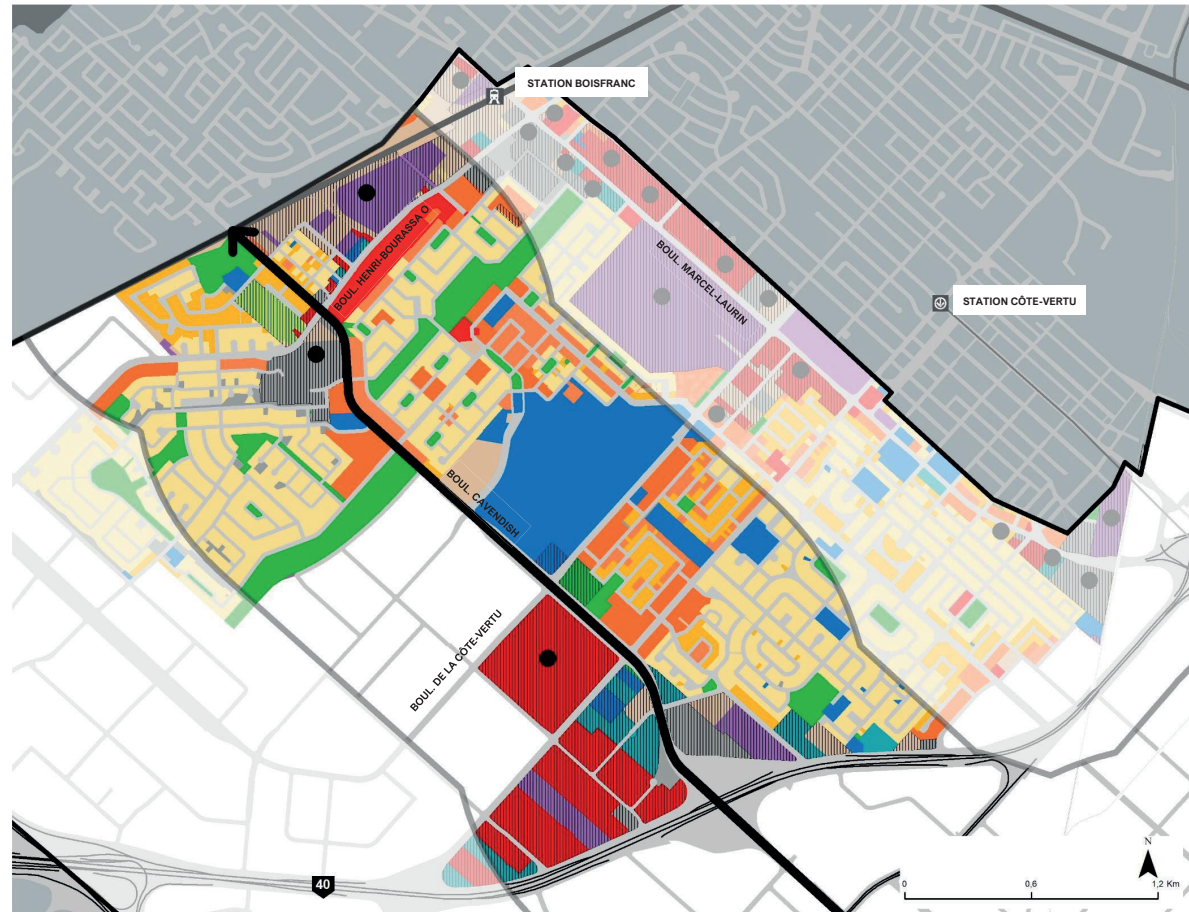
## Utilisation du sol



Source : CMM, Données géoréférencées, Utilisation du sol, 2020

# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

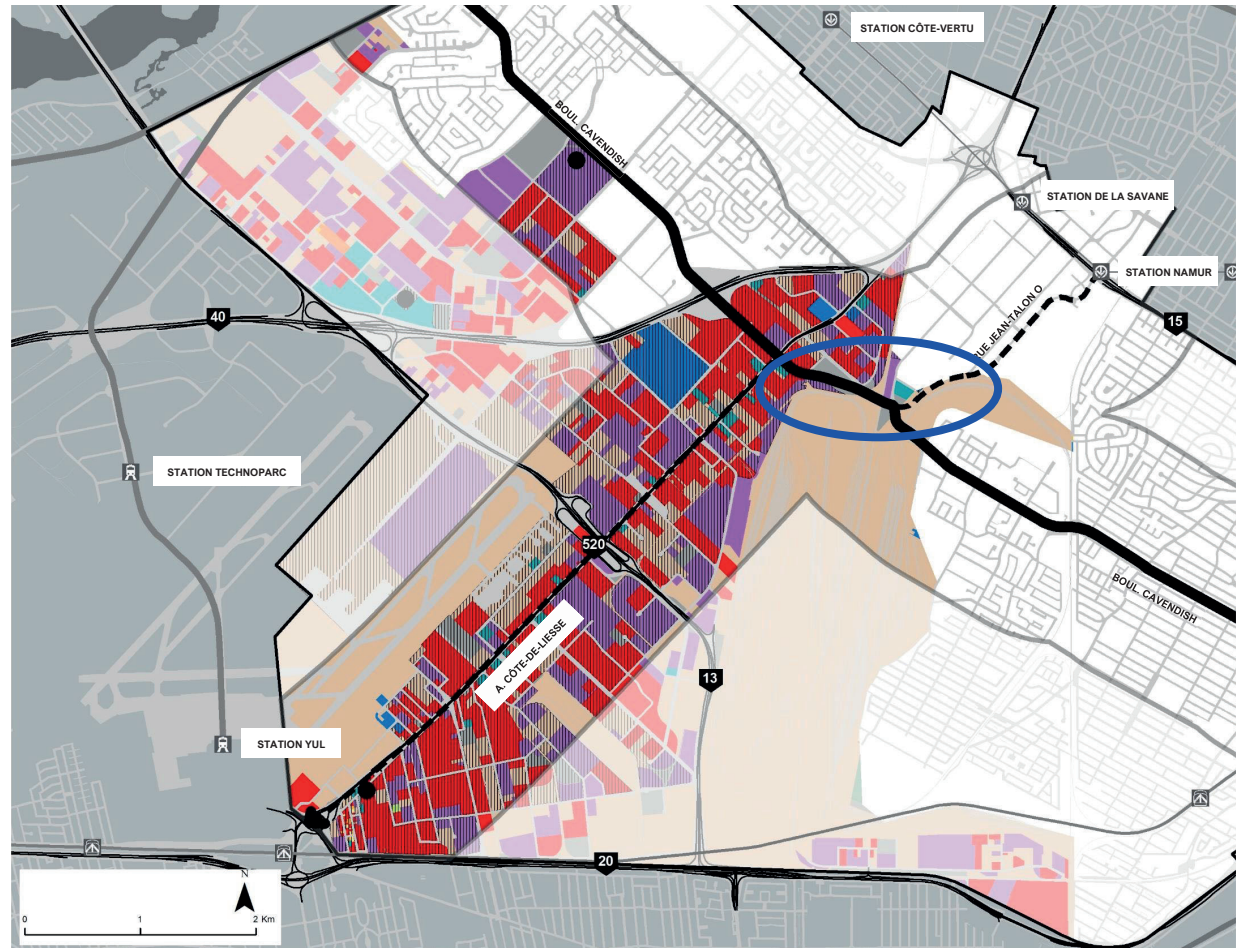
## Utilisation du sol - sous secteur nord



- |  |  |   |
|--|--|---|
|  SOUS-SECTEUR       |  RÉSIDENTIEL    |  BUREAU              |
|  TRACÉ DE RÉFÉRENCE |  COMMERCIAL     |  PARC OU ESPACE VERT |
|  CORRIDOR D'ÉTUDE   |  INDUSTRIEL     |  TERRAIN VACANT      |
|  SITE À POTENTIEL   |  INSTITUTIONNEL |  UTILITÉ PUBLIQUE    |
|  PROJET IMMOBILIER  |  |   |

# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

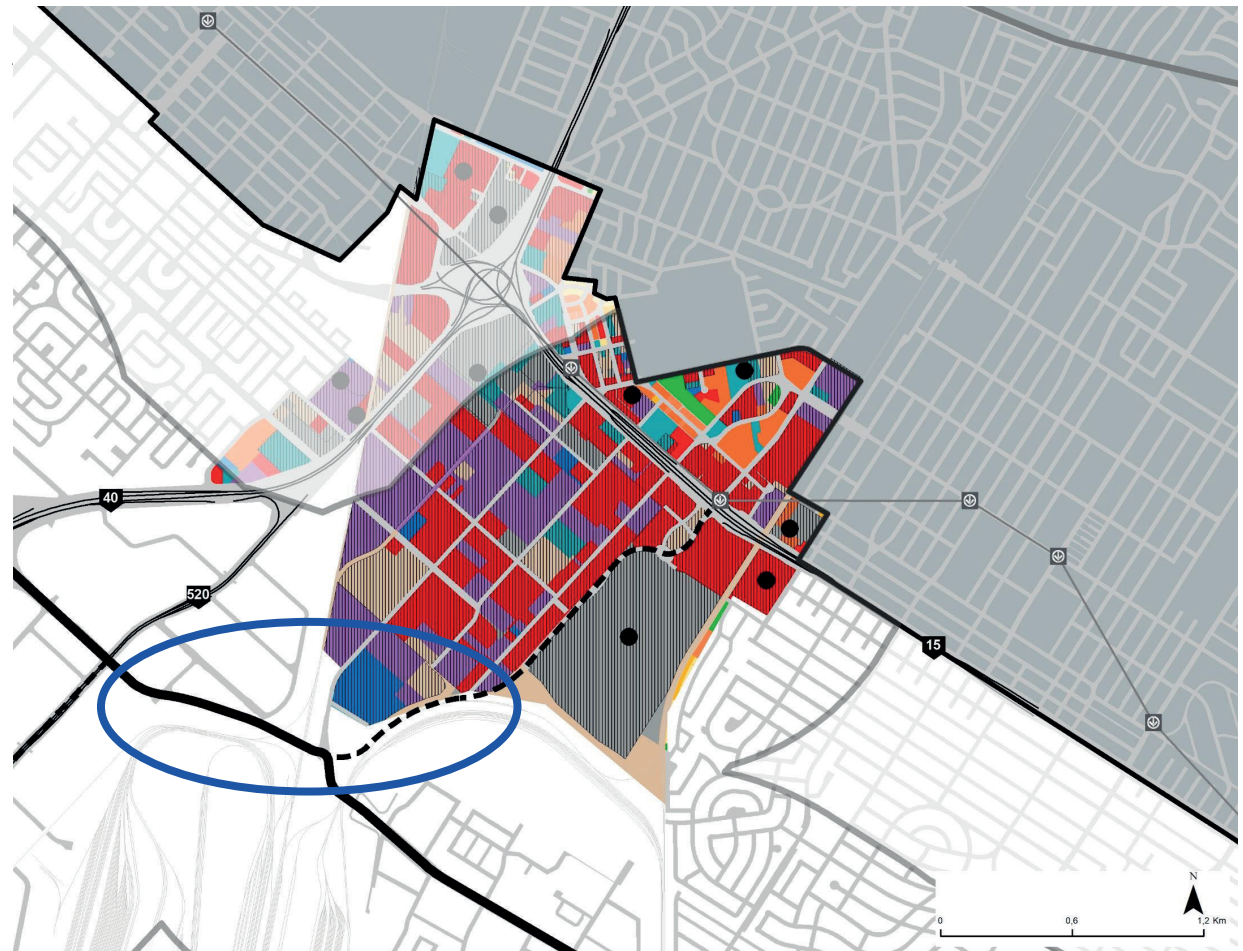
## Utilisation du sol - sous secteur emploi (ouest)



- |                      |                  |                       |
|----------------------|------------------|-----------------------|
| □ SOUS-SECTEUR       | ■ RÉSIDENTIEL    | ■ BUREAU              |
| → TRACÉ DE RÉFÉRENCE | ■ COMMERCIAL     | ■ PARC OU ESPACE VERT |
| ■ CORRIDOR D'ÉTUDE   | ■ INDUSTRIEL     | ■ TERRAIN VACANT      |
| ▨ SITE À POTENTIEL   | ■ INSTITUTIONNEL | ■ UTILITÉ PUBLIQUE    |
| ● PROJET IMMOBILIER  |                  |                       |

# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

## Utilisation du sol - sous secteur immédiat Namur - De la Savane



# PROJET DE RACCORDEMENT DU BOULEVARD CAVENDISH

## Utilisation du sol - sous secteur sud

