# Le stationnement hors rue sur la rue de Terrebonne

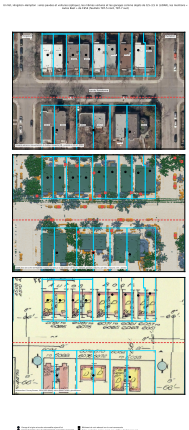
## Ce que montrent les plans d'assurance-incendie de 1954–1955, l'imagerie aérienne d'aujourd'hui et le LiDAR de la Ville, bâtiment par bâtiment

Rick Hoge, PhD 2026-11-12

Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of the city of Montreal, vol. 7, 1954–1955 (BAnQ, notice 0000174390). Lecture : l'auteur, une ligne par bâtiment. Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0.

# 60 % des bâtiments de la rue de Terrebonne ont été construits avec un garage

- 126 bâtiments résidentiels adressés sur Terrebonne, de l'extrémité ouest de la piste à Girouard, sur les seize feuillets disponibles de 1954–1955
- 75 construits avec un garage (côté nord 57 sur 90, côté sud 18 sur 36)
- Par logements (rôle de la Ville) : 168 sur 289, 58 %
- Les plans marquent les garages, pas les entrées : une borne inférieure pour « garage ou entrée d'origine »



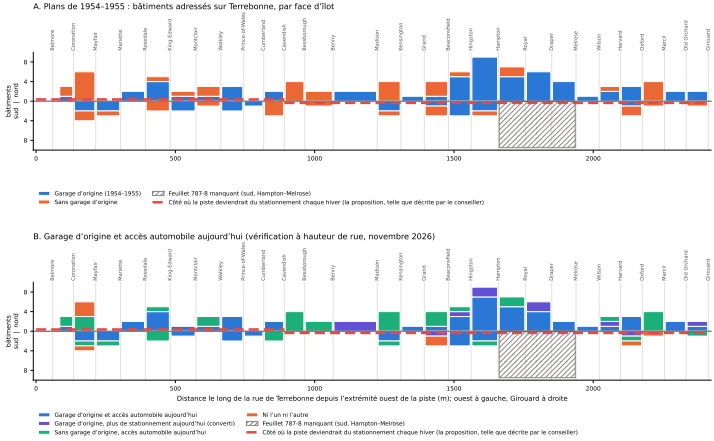
Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of the city of Montreal, vol. 7, 1954–1955 (BAnQ, notice 0000174390). Lecture : l'auteur, une ligne par bâtiment.

## Aujourd'hui, 84 % ont un accès automobile; 93 % un garage d'origine ou un accès

- Chaque bâtiment vérifié par l'auteur à hauteur de rue, le 12 nov. 2026 : 118 jugés, 4 indéterminés (une maison de 1954, aujourd'hui dans le terrain d'une école, écartée)
- Accès automobile aujourd'hui (au moins une place privée) : 99 sur 118 (84 %); par logements 87 %
- Garage d'origine *ou* accès aujourd'hui : 110 sur 118 (93 %)
- Stationnement converti à un autre usage : 12 sans place restante, 16 avec une partie restante (les plans de 1954–1955 priment là où ils montrent un garage)
- Remplace la lecture aérienne du 25 oct. 2026 (72 %) : vu d'en haut, 32 entrées avaient échappé

Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0. Fond : données ouvertes de la Ville de Montréal, CC-BY 4.0 (géobase, rôle d'évaluation). Lecture : l'auteur.

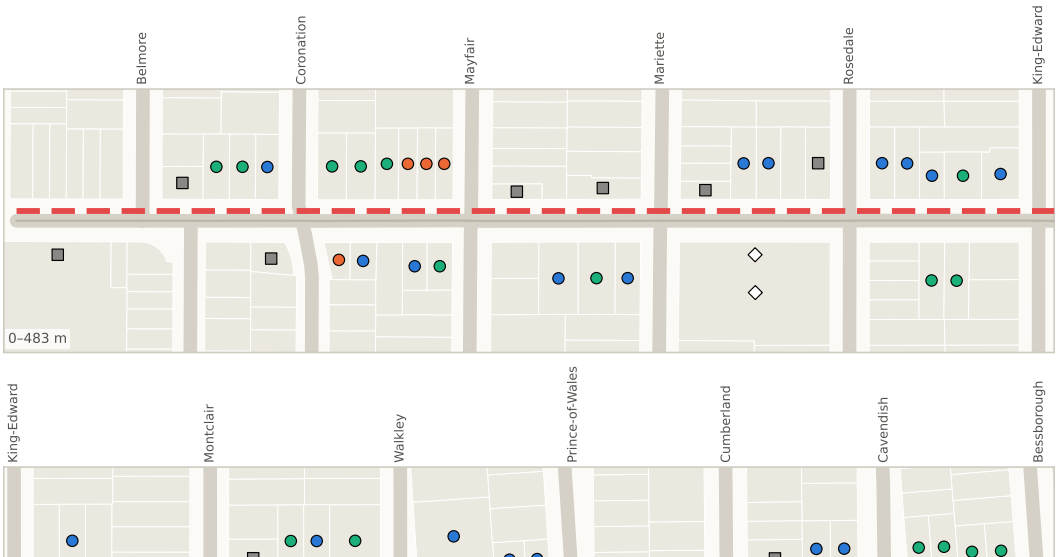
# Où sont les garages et les entrées, le long de toute la rue



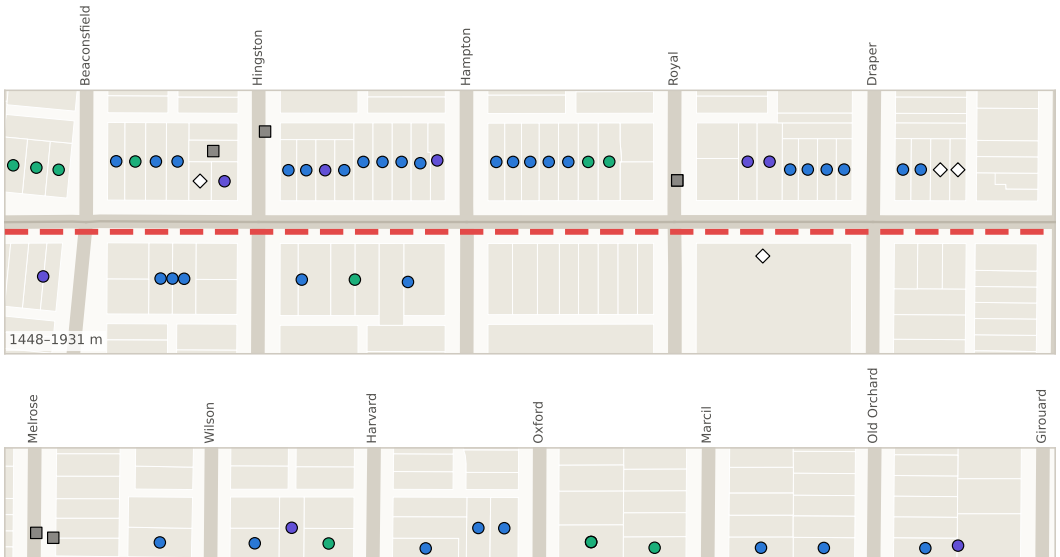

Tirets rouges : le côté où la piste deviendrait du stationnement chaque hiver selon la proposition, telle que décrite par le conseiller.

Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of the city of Montreal, vol. 7, 1954–1955 (BAnQ, notice 0000174390). Lecture : l'auteur, une

# Sur le cadastre d'aujourd'hui : garage d'origine et accès automobile aujourd'hui



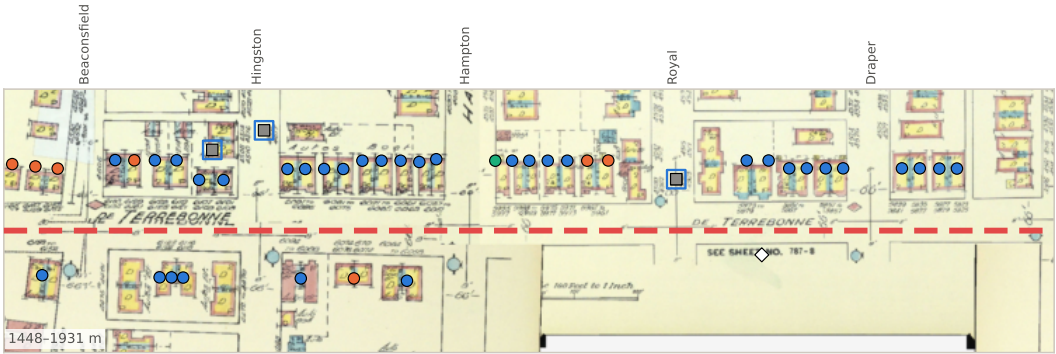
# Sur le cadastre d'aujourd'hui : garage d'origine et accès automobile aujourd'hui



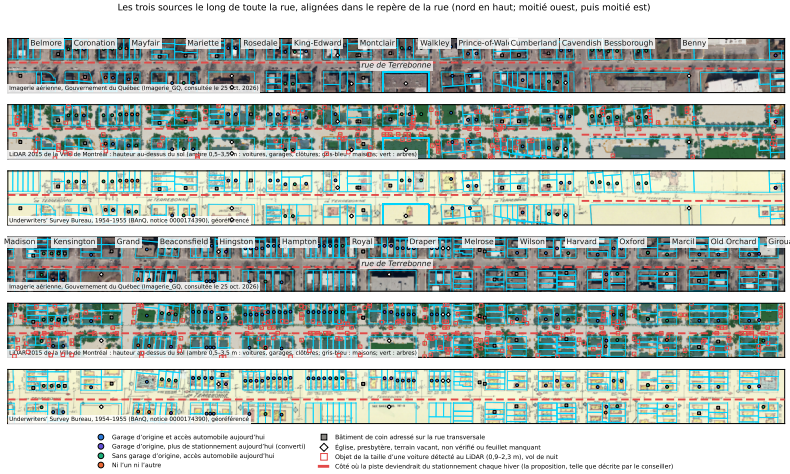
# Les plans de 1954–1955, géoréférencés : chaque garage porte le mot « Auto »



# Les plans de 1954–1955, géoréférencés : chaque garage porte le mot « Auto »



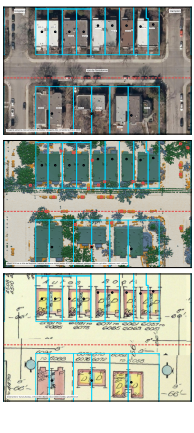
# Trois sources, un même repère




Imagerie aérienne (optique), LiDAR 2015 de la Ville en hauteur au-dessus du sol, et feuillets de 1954–1955, tous géoréférencés dans le repère de la rue.

Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0. Source : Underwriters'

# Un îlot dans les trois sources : Hingston à Hampton

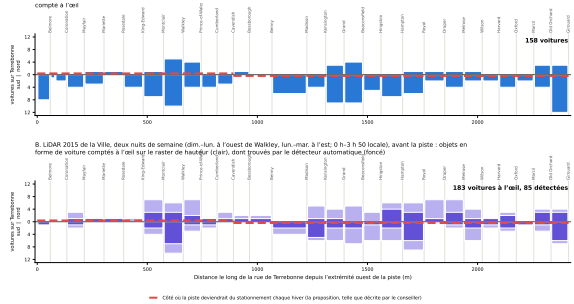


Aires pavées et voitures (optique); les mêmes voitures et les garages comme objets de 0,5–3,5 m (LiDAR, carrés rouges = détections automatiques); les « Autos Bast » de 1954.

Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0. Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of the city of Montreal, vol. 7, 1954–1955 (BAnQ, notice 0000174390). Lecture : l'auteur, une ligne par bâtiment.

# Voitures stationnées dans la rue : deux acquisitions, deux moments

- De jour, au printemps, non datée mais avant la piste de 2024 (imagerie) : 158 voitures sur Terrebonne (nord 30, sud 128)
- Deux nuits de semaine, en 2015, avant la piste (LiDAR, dim.–lun. et lun.–mar., 0 h–3 h 50) : 183 voitures sur Terrebonne à l'œil (nord 93, sud 90); un détecteur automatique en trouve 85, plus 253 objets de la taille d'une voiture sur les lots privés à moins de 45 m et 70 sur les rues transversales
- Toutes deux avant la piste, à quelques années d'écart, l'une de



# Où étaient les voitures : les deux acquisitions, panneau par panneau

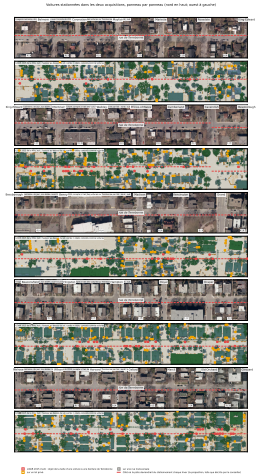
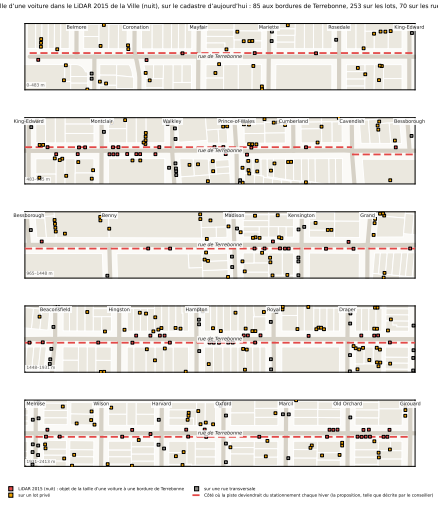


Image de jour (compte à l'œil par îlot, nord | sud) au-dessus du raster de hauteur de nuit 2015; carrés = voitures du détecteur (rouge à une bordure de Terrebonne, orange sur un lot, gris sur une rue transversale).

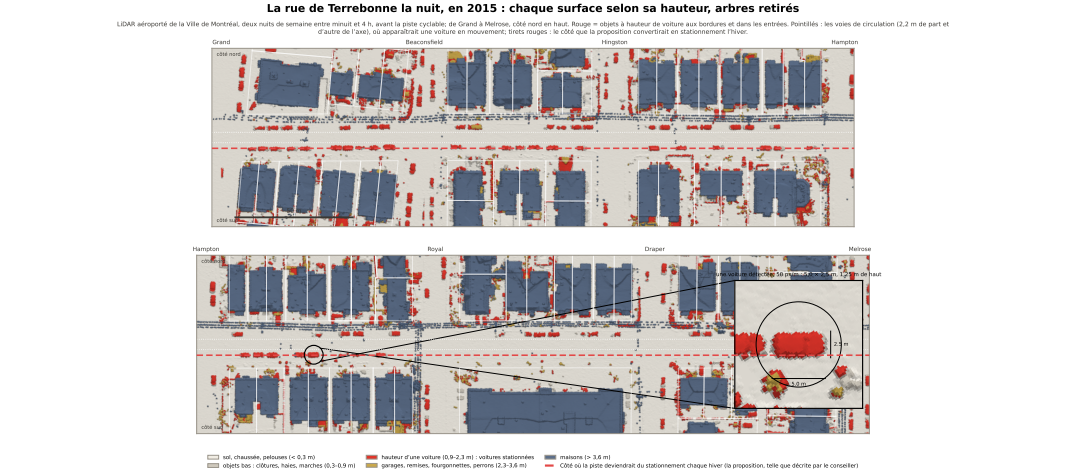
Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0.

# Chaque objet de la taille d'une voiture trouvé par le détecteur dans le LiDAR de nuit, sur le cadastre d'aujourd'hui




Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0.

# La rue de Terrebonne la nuit, en 2015 : chaque surface selon sa hauteur, arbres retirés



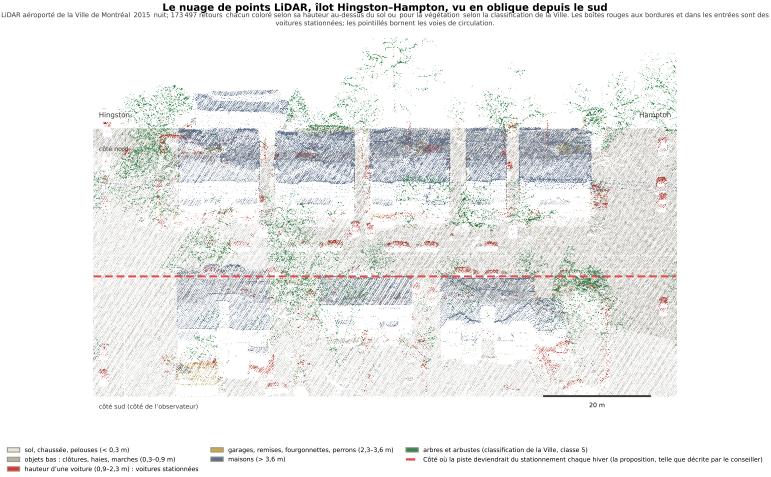

De Grand à Melrose; rouge = hauteur de voiture aux bordures et dans les entrées; pointillés = les voies de

# La surface LiDAR d'un îlot, vue en oblique : les voitures stationnées ressortent



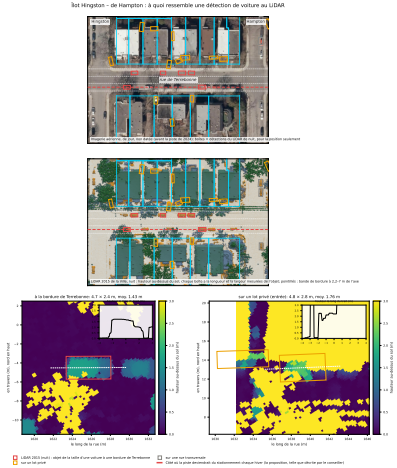

Hauteur au-dessus du sol sur une grille de 0,4 m, végétation retirée, éclairée du nord-ouest et colorée par classe

# Le nuage de points LiDAR lui-même, un îlot, vu en oblique




Chaque retour coloré selon sa hauteur au-dessus du sol (hauteur de voiture en rouge) ou, pour la végétation, selon la classe de la Ville : les voitures aux bordures et dans les entrées, les rampes de garage et les remises sont

# À quoi ressemble une détection de voiture au LiDAR




Chaque boîte a la longueur et la largeur mesurées de l'objet; les pointillés bornent la bande de bordure (2,2–7 m de l'axe) qui sépare la rue du lot. En bas : une voiture à la bordure et une dans une entrée à 40 px/m, avec la hauteur en mètres: un toit plat à 1,4–1,5 m sur environ 4,5 m.

## Vérifications de la méthode

- Géoréférencement : chaque feuillet ajusté sur ses intersections, résidus sous 3,3 m sur 14 des 16 feuillets (7 m en un point); vérifié contre le cadastre de la Ville sur chaque feuillet
- La lecture de 1954–1955 concorde avec les marques indépendantes de l'auteur de juin 2024 sur les 126 bâtiments
- La vérification actuelle : l'auteur, lot par lot à partir de l'imagerie publique à hauteur de rue, réponses déposées telles qu'exportées; la lecture aérienne antérieure (25 oct.) est conservée
- Détecteur de voitures LiDAR vérifié à l'œil sur les 29 îlots : 85 objets trouvés sur 183 aux bordures (46 %); c'est le compte à l'œil qui est rapporté
- Un recensement de la façade, pas un échantillon; chaque nombre produit par un script à partir de données publiques

## Réserves

- Garages d'origine, pas entrées : la part de 1954–1955 est une borne inférieure
- D'origine, utilisable : la vérification ne voit pas l'intérieur d'un garage (atelier, rangement); un garage de 1930 peut être trop petit pour les véhicules d'aujourd'hui; intérieurs de garage non comptés
- Bâtiments, pas ménages : un duplex jumelé compte deux à quatre logements et un ou deux garages
- Un feuillet manquant en 1954–1955 (côté sud, Hampton à Melrose); les lectures de confiance moyenne ou incertaines sont signalées ligne par ligne
- Tout est dans le tableau : une ligne par bâtiment, vérifiable par adresse

## Où trouver le tout

- Page web, note, cartes, tableaux :
  `https://openmobilitydata.github.io/Terrebonne-open-sources/1954-underwriters-plans-terrebonne-garages/`
- Les feuillets eux-mêmes : BAnQ numérique,
  `https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244199`
- Dépôt :
  `https://github.com/OpenMobilityData/Terrebonne-open-sources`

Source : Underwriters' Survey Bureau, Insurance plan of the city of Montreal, vol. 7, 1954–1955 (BAnQ, notice 0000174390). Lecture : l'auteur, une ligne par bâtiment. Fond : données ouvertes de la Ville de Montréal, CC-BY 4.0 (géobase, rôle d'évaluation). Lecture : l'auteur. Imagerie : Gouvernement du Québec (Imagerie_GQ, consultée le 25 oct. 2026). LiDAR : Ville de Montréal 2015, CC-BY 4.0.