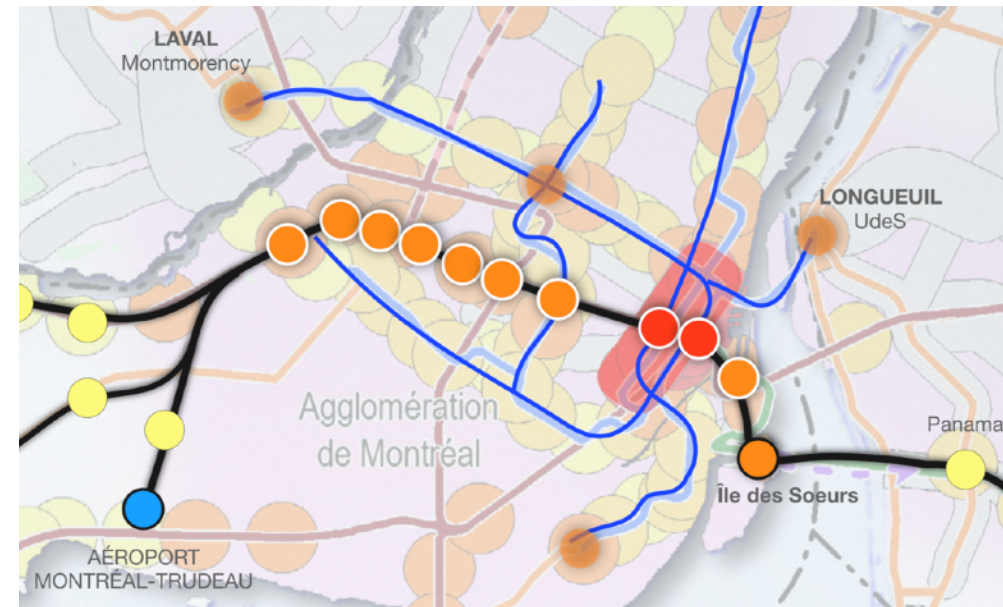


PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de l'OCPM



L'Île-des-Soeurs

La nature même de l'Île des Soeurs est fondée sur les principes de planification des « Planned Unit Development » (PUD). Plusieurs disent « la cité-jardin » à cause de son réseau vert intérieur.

Cependant, le principe de base est l'unité de voisinage avec l'école primaire et les services communautaires au centre et l'accès automobile de l'artère en périphérie, à la desserte locale par des collectrices. Ici au Québec on l'a « baptisé » du nom de Parc-école.

Au même moment de la mise en place de ce principe à l'Île-des-Soeurs, plusieurs « villes nouvelles » avaient déjà adopté la même approche, dont les villes de Lorraine sur la Rive-nord et Prévile, actuellement Saint-Lambert.

Les unités de voisinage, principalement résidentielle, sont conçus de manière à ce que chaque résident, surtout les enfants, puissent avoir accès à un réseau vert, à l'arrière, menant à l'école primaire et aux services communautaires sans avoir à traverser les rues.

L'accès automobile se fait par l'avant des résidences par un réseau hiérarchisé dont l'artère périphérique mène à l'entrée de ville.

Toutefois, à l'Île-des-Soeurs, le plan maître déposé par l'architecte Mies Van Der Rohe porte le principe à des niveaux jamais atteint encore. En effet, là ou ailleurs ces unités de voisinages sont principalement constituées d'habitations unifamiliale, ici, la densité croit à mesure qu'on remonte dans la hiérarchie viaire. Pour atteindre sa complétion on y dispose trois unités de voisinage regroupée autour d'un pôle civique. Autour de ces trois ensemble on y aménage un boulevard périphérique, sorte de « parkway » donnant accès à chacune des unités de voisinage et le long duquel on y installera des immeubles collectifs en hauteur.

Ce concept d'unité de voisinage constitue une bonne approche pour obtenir un quartier qui se marche. Cependant, sa trame irrégulière, parfois en cul de sac et surtout l'obligation de compléter l'ensemble du plan ne permet pas une connectivité et une compacité compatible avec les principes d'un TOD.

À l'Île des Soeurs, seule la première unité de voisinage (A) a été complétée selon les principes du plan. Les deux autres, sur le chemin du golf et sur Berlioz, ont conservé les immeubles en hauteur en pourtour mais non pu réaliser le concept vert propre à l'intérieur de chacune des unités. De plus le boulevard périphérique n'a jamais été bouclé ce qui handicape aujourd'hui le transport en commun.

Enfin, ce qui constitue le défi pour la réalisation d'une aire TOD est le fait que le noyau commercial (éventuellement multifonctionnel) est décentré vers le nord ne favorisant pas les déplacements actifs et le transfert modal vers les transports en commun. À cause de son manque de connectivité avec la terre ferme (Verdun) et de rabattement secondaire des transports vers le TOD, le PPU devra inclure des considérations globales d'aménagement dans son programme de réalisation, ce qu'il néglige dans son état actuel par le fait qu'il ne se limite qu'à l'aire centrale.

La mobilité durable s'étend à toute l'île et il ne faut pas considérer le TOD comme un noyau simplement tournée vers la station dans un rayon de 1km. Il doit inclure le reste de l'île.



fig.1: Schéma d'organisation de l'espace du PUD d'origine de l'Île-des-Soeurs (DPAU)

Les aires TOD du PMAD

À partir des données de densité de 2009 (Figure 2), le nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) déploie son concept de développement orienté en faveur de la mobilité active et du transport collectif (Transit Oriented Development TOD). De façon assez théorique, ce plan prévoit l'implantation de ces aires TOD (Communauté métropolitaine de Montréal, projet PMAD 2011) centrées sur chacune des stations du métro, des gares de trains de banlieue ou des terminus des bus rapides. Au total 156 aires TOD ont été prévues, sans

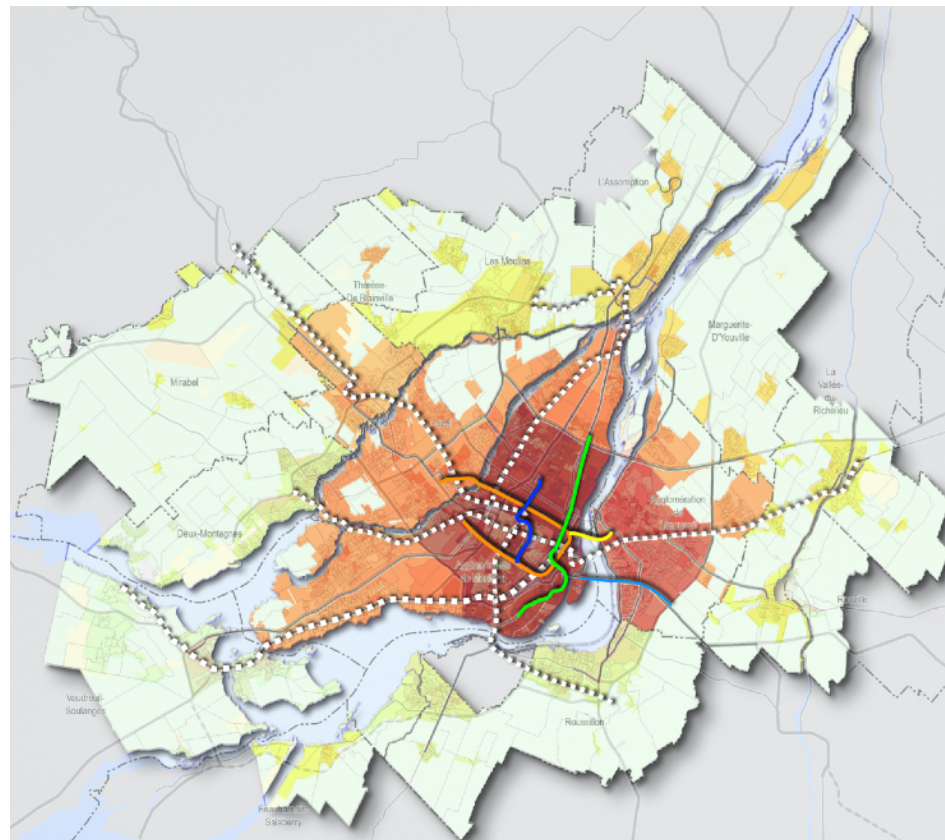


fig.2: Corridors de transport rapide des aires TOD du PMAD en 2011

compter celles qui se rajouteront avec la venue du REM.

Chacune de ces aires, d'un diamètre d'environ un kilomètre, a en son centre, autour de la gare, un cœur mixte et multifonctionnel (commerces, bureaux et habitation multifamiliale de haute densité). La densité résidentielle décroît à mesure qu'on s'éloigne du centre des TOD et la densité moyenne exigée pour chacun des TOD est moins élevée à mesure qu'on s'éloigne du centre vers la périphérie de l'aire métropolitaine. (Figure 3)

Cependant, l'application de ces principes s'est faite de façon théorique, presque comme un emporte-pièce, sans tenir compte



fig.3: Aires TOD de l'agglomération de Montréal

des particularités du milieu dans lequel il s'applique. Ceci est particulièrement notable dans le cas de l'aire TOD de L'Île-des-Sœurs.

En effet, les corridors convergent vers le centre-ville et à mesure qu'on s'en approche la densité est théoriquement augmentée sans tenir compte de l'intensité du rabattement des transports en commun vers ces centres TOD. De plus, on compte peu de liens structurés de transport périphérique qui relie ces corridors. Ainsi, on obtient une vision radiale sauf au centre de l'agglomération de Montréal où la ligne bleu et verte permet une dispersion est-ouest.

Chacune des aires TOD ne peut donc compter que sur l'achalandage du corridor principal.

Trois types de corridors sont prévus et chacun d'eux varie en densité résidentielle brute selon quatre intensités.

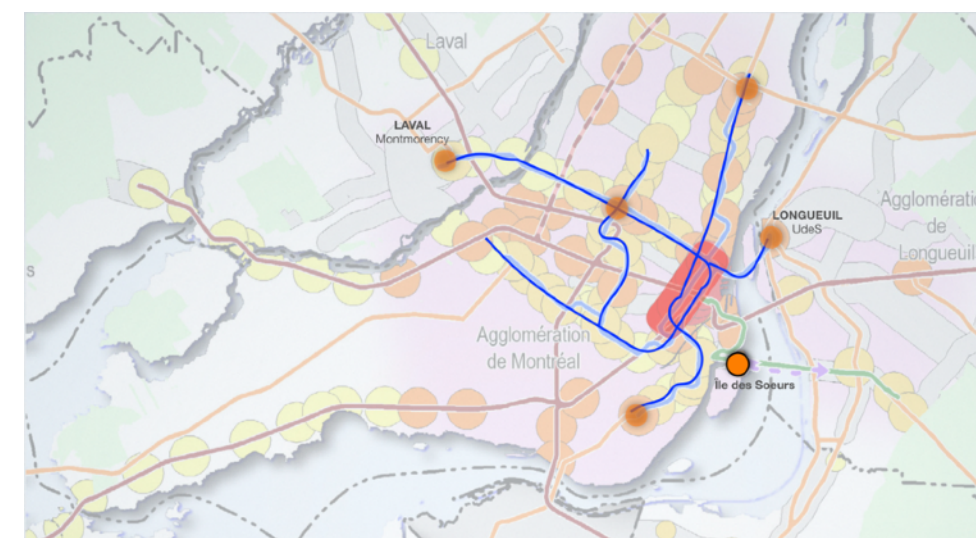


fig.4: Aires TOD de densité moyenne de 110 unités à l'hectare

- REM/Métro de 60 à 150 unités à l'hectare
- train de banlieue de 40 à 110
- bus rapides de 30 à 80.

Sur l'ensemble des aires TOD (156) une trentaine sont d'une densité exigée de 110 unités à l'hectare. La plupart sont situées dans l'agglomération de Montréal.

Celles qui sont à l'extérieur de l'île de Montréal sont les terminus de la ligne orange/jaune du métro. Les deux donnent accès à des pôles universitaires hors campus : UdeM à Laval et UdeS à Longueuil (Figure.4).

Le corridor de transport rapide du REM

L'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) confirme le lien de mobilité rapide de L'Île-des-Sœurs, jusqu'alors isolée du centre-ville (Figure 5).

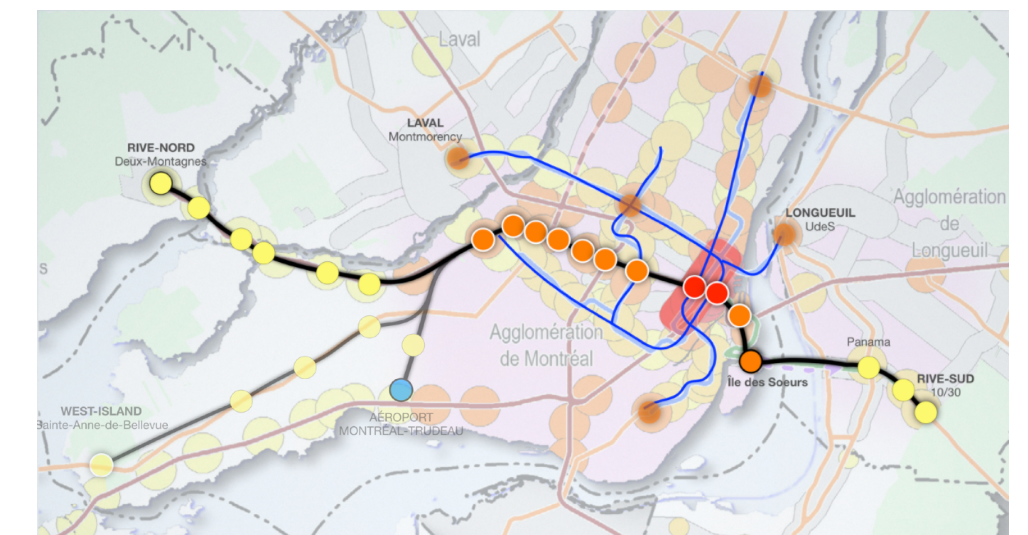


fig.5: Réseau du REM et aires TOD de l'agglomération de Montréal

Parmi la trentaine d'aires TOD de densité élevée, une dizaine seront sur le parcours du REM qui en compte 26. Celles situées au nord de la montagne (ville Mont-Royal et ville Saint-Laurent) ont la particularité d'être en paire avec les aires TOD des stations de la ligne de métro Vendôme/Côte-Vertu. Cette capacité de pouvoir partager le rabattement des réseaux locaux de mobilité, le fait de devenir la porte d'entrée à partir de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et surtout de converger vers le centre-ville confèrera à ce territoire un potentiel de développement justifiant des densités élevées.

D'autre part, sur la Rive-Sud, les aires TOD prévues sont accompagnées d'une densité moins élevée (80 unités à l'hectare).

Cependant, ces TOD bénéficieront du rabattement de réseaux de bus rapides régionaux et ce corridor remplacera les autobus circulant sur le pont Samuel-De-Champlain à destination du centre-ville de Montréal.

Ainsi, le fait que l'ensemble du réseau du REM ait comme destination le centre-ville de Montréal (Figure 6) et que L'Île-des-Sœurs soit un cas unique, dans le réseau quant à l'inexistence de connexion avec le tissu urbain environnant et de l'impossibilité d'y rabattre les réseaux de mobilité, nous oblige à regarder la mise en place du TOD d'une autre façon.

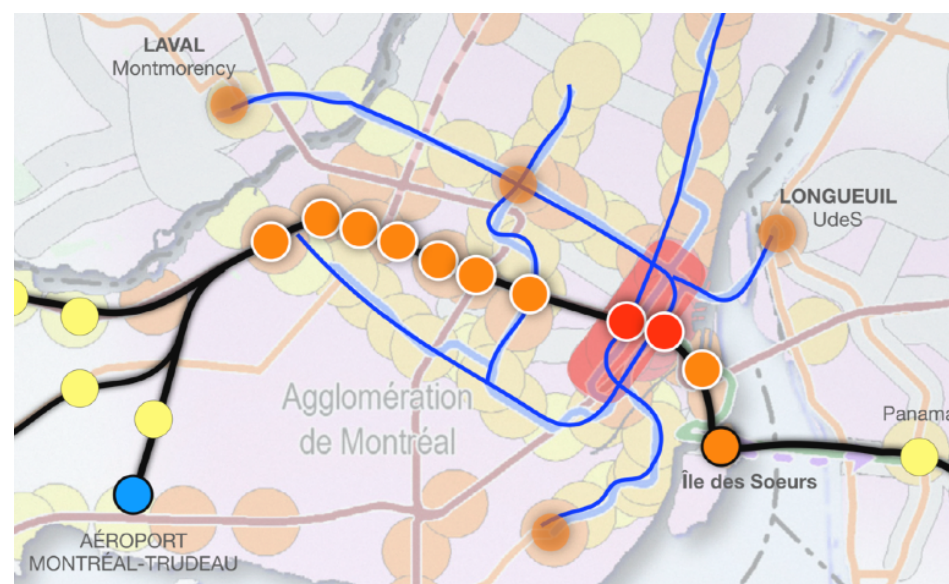


fig.6: Réseau du REM et aires TOD de l'agglomération de Montréal

En effet, cette vision théorique et «Top-Down» de la planification urbaine pose problème à mesure qu'on s'approche de l'échelle locale.

L'obligation de déposer, pour chacun des TOD, une planification détaillée en conformité avec le PMAD, fait en sorte que les projets présentés sont, la plupart du temps, à l'état d'esquisses stéréotypées afin de répondre aux exigences imposées, génériques et normatives d'aménagement de ces aires TOD. Ainsi, si les aménagistes ont une bonne compréhension des aspects qui contribuent à obtenir les résultats attendus quant à la densité, ils ne disposent pas nécessairement de lignes directrices éprouvées pour convertir ces concepts en plan ou en PPU.

Lorsqu'on met en place un programme d'aménagement, comme on s'appête à le faire par le PPU, il s'agit d'inverser le

processus de façon à créer à partir des préoccupations des citoyens un milieu de vie dynamique et à l'échelle humaine.

«Les villes ont la capacité de fournir quelque chose pour tout le monde, seulement parce que, et seulement si, elles sont créées par tout le monde»

—Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities

Comment y arriver pour mettre en valeur et réussir un TOD

Tout d'abord, il faut savoir de quel type de TOD dont on parle, avant de déterminer ses caractéristiques. Plusieurs classifications existent pour les regrouper soit par la taille, la proximité de la ville centre, le type de corridor de transport ou encore la densité attendue pour son pôle multifonctionnel.

Cependant, la classification correspondant le plus au contexte de planification nord-américain est celle proposée par le Transit Oriented Development Institute (<http://www.tod.org/stations.html>). Il les regroupe sous six classes (figure : 7) tenant compte tout d'abord de l'intensité du «node» de transport (corridor principal, axe de transit secondaire et type de rabattement local) et ensuite de l'envergure du pôle multifonctionnel par l'intensité d'utilisation du sol sur un rayon de 500 m et 1 km (figure : 8).

Sur un même corridor de transport, différents types de TOD

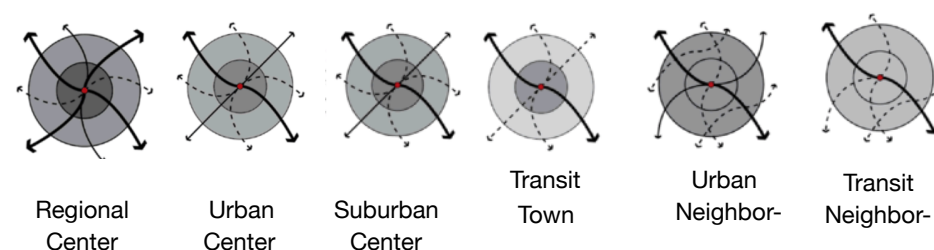


fig.7: Types de TOD selon le Transit Oriented Development Institute

peuvent s'y retrouver, faisant en sorte que l'intensité d'occupation et la densité ne croissent pas uniformément à mesure qu'on s'approche de la ville centre. C'est ce qu'on peut observer sur celui du métro d'Arlington vers Washington DC entre les stations

Ballston et Rosslyn (figure : 9) où chacun des TOD a des caractéristiques vraiment différentes :

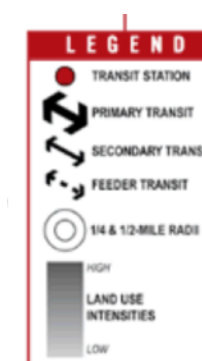


fig.8

- Balston : un nouveau centre-ville (Urban Center)
- Virginia square : résidentiel avec équipements culturels et éducationnels (Transit Neighbourhood)
- Clarendon : Village urbain (Urban Neighborhood).
- Courthouse: Centre gouvernemental d'Arlington (Special use district)
- Rosslyn : Centre d'affaires et bureaux (Urban neighborhood)

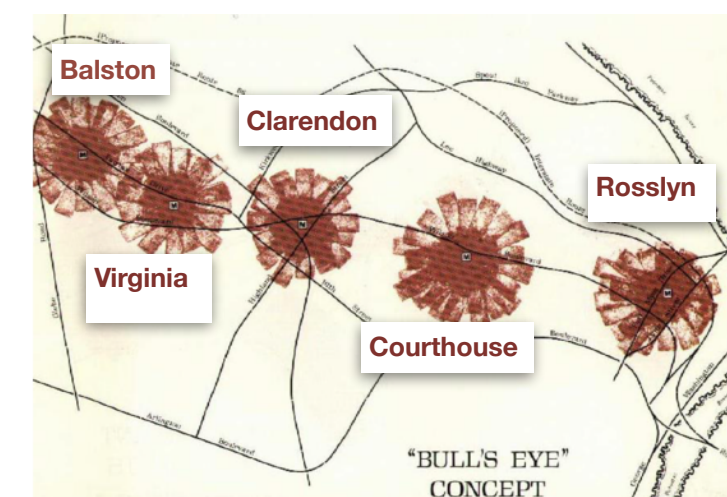


fig.9: corridor Balston- Rosslyn

Ainsi, d'après les critères énoncés, chacune des aires TOD le long du corridor du REM devrait avoir des caractéristiques différentes et complémentaires.

Pour sa part, le TOD de L'Île-des-Sœurs, à cause de son caractère insulaire qui ne permet aucune connectivité avec le tissu urbain avoisinant, devrait tout d'abord miser sur le caractère résidentiel et vert de son plan et sur sa place dans le corridor comme pôle spécialisé d'emploi.¹

Les facteurs de réussite d'une aire TOD sont en fonction de la capacité de pouvoir paramétrer les systèmes de mobilité durable et l'adéquation de l'aménagement des espaces publics aux besoins actuels et futurs des personnes.

Trop souvent, on se concentrera sur les aspects du cadre bâti et on délaissera la base même de ce qu'est la planification

¹ Selon la fiche d'information http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/TOD/FicheTod_128.pdf de la carte interactive Pointe nord de l'Île-des-Soeurs SLR projeté, 6500 des 11246 déplacements vers le TOD sont attribuables à l'emploi. Probablement attribuable en grande partie au campus Bell.

urbaine : la capacité de proposer des espaces publics apte à produire un milieu dynamique, doté de cohésion sociale et à l'échelle humaine.

«Les personnes d'abord, les bâtiments ensuite.»

Jan Gehl, L'échelle humaine

On ne parle donc pas de TOD idéal mais surtout de TOD optimal.

Le PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs

1— Capacité de rabattre les circuits de mobilité locaux vers le PPU et sa station.

L'aire TOD correspond à la zone d'influence de son pôle multifonctionnel et dépend d'abord et avant tout du rabattement du transport collectif vers ce centre. À L'Île-des-Sœurs, cette aire d'influence est limitée à l'île en soi. Dès l'ouverture de la station du REM, le PPU devra réussir à ramener vers la station l'ensemble des déplacements quotidiens des résidents vers le centre-ville. Actuellement, la part modale attribuée à l'auto est de 63 %. Il n'est pas question de stationnement incitatif pour l'automobile ou encore de débarcadère. Tout devrait se faire par la mobilité durable.

S'il ne réussit pas à enclencher ce transfert modal exigé, l'utilisation de la voiture solo reprendra ses droits, d'autant plus qu'un pont tout neuf avec une fluidité renouvelée sera nettement plus attrayant que les transports en commun existants.

Il faut miser sur la «nature» même de l'île. Le PPU doit inclure un grand geste vert de mobilité durable basé sur les principes de l'unité de voisinage (Figure 10).

De plus, il faut raccorder à l'aide de ce même réseau l'île à la terre ferme : Verdun. La construction d'un pont «paysage» strictement interdit à l'automobile et réservé à la mobilité active et aux transports collectifs permettra d'accentuer le pouvoir d'attraction du nouveau pôle central.

Ce lien fera en sorte de prolonger le réseau vert de L'Île-des-Sœurs en y intégrant les parcs riverains le long du boulevard Lasalle jusqu'aux rapides de Lachine. De plus, en incluant la station de métro de l'Église, la rue principale Wellington sera raccordée au pôle par le geste de mobilité durable.



fig.10: Esquisse du rabattement de mobilité durable (DPAU)

Il sera possible, aussi, par la piste cyclable du pont de L'Île-des-Sœurs de boucler le réseau cyclable et de se rabattre vers les pistes du pont Samuel-De-Chamblain et de l'estacade.



fig.11

The buses takes passengers between the Olympic Stadium and the Maisonneuve Market. (Franca Mignacca/CBC)

D'autre part, ce pont «paysage» devrait être accessible aux véhicules prioritaires (pompiers et policiers) augmentant ainsi la sécurité déficiente de l'Île actuellement.

Enfin, ce geste permettra aux résidents de l'Île de rallier à pied le centre urbain du TOD par son réseau vert, en moins de 15 minutes, à partir de la plupart des unités de voisinage existantes. Certaines collectrices, tel le chemin du Golf, la rue Berlioz et le boulevard de la Forêt pourront être partagés avec le transport collectif et la mobilité assistée (vélo, trottinette et véhicule électrique sous 30 km/h).

Pour les personnes à mobilité restreinte, en dehors du 10 minutes de marche ou encombrées de leur bagage quotidien (travail, garderie, voyageurs) le transport collectif devra «s'adapter». En effet, plus aucun véhicule «collectif» ne sortira de l'Île vers Montréal. Les autobus vers Montréal seront remplacés par le REM et le trajet vers Verdun (la 12) empruntera le nouveau pont.



fig.12: PPU IdS - Transports collectifs Section 4, p. 58

Le fréquence sera selon la demande et probablement «sur demande». Dans les années à venir, nous verrons apparaître des véhicules collectifs plus petits et autonomes. Sorte de Uber collectif, ils s'ajusteront selon la demande et les besoins (Figure 11). Ce type de virage est éminent et très approprié au contexte d'une aire TOD à reconnecter comme celle de L'Île-des-Sœurs. Le PPU ne doit pas chercher à suivre le développement en proposant des solutions de mobilité axées sur des solutions dépassées. On a qu'à regarder la ferveur des usagers vers, entre autres, le vélo électrique, les UBER sur demande ou les livraisons Good-Food pour s'apercevoir que l'avenir de la mobilité des personnes et des biens passe par des solutions intelligentes, adaptées à la demande et personnalisées.

2— La relation entre la station et l'aire TOD.

Le PPU ne semble pas se préoccuper de la vision d'ensemble en ce qui concerne la mobilité durable. Pourtant, le rabattement des réseaux est essentiel au fonctionnement de l'aire TOD. Il propose de tout ramener vers le REM en y installant un «terminus» contigu à la sortie de la station (Figure 12).



fig.13: Gare du REM à l'Île-des-Soeurs (Actualités REM en service)

De plus, il veut maintenir un lien bus avec le centre-ville. L'accès à la gare se fait par un sentier privé vers l'arrière des bâtiments. Ça ne marchera pas.

La partie centrale d'une aire TOD est en réalité un POD : un développement axé sur le piéton (Pedestrian Oriented Développement), un quartier de vie!

La gare sera une belle réalisation d'ingénierie et d'architecture (Figure : 13). Cependant, ces aspects ne sont pas des gages de réussite urbanistique.

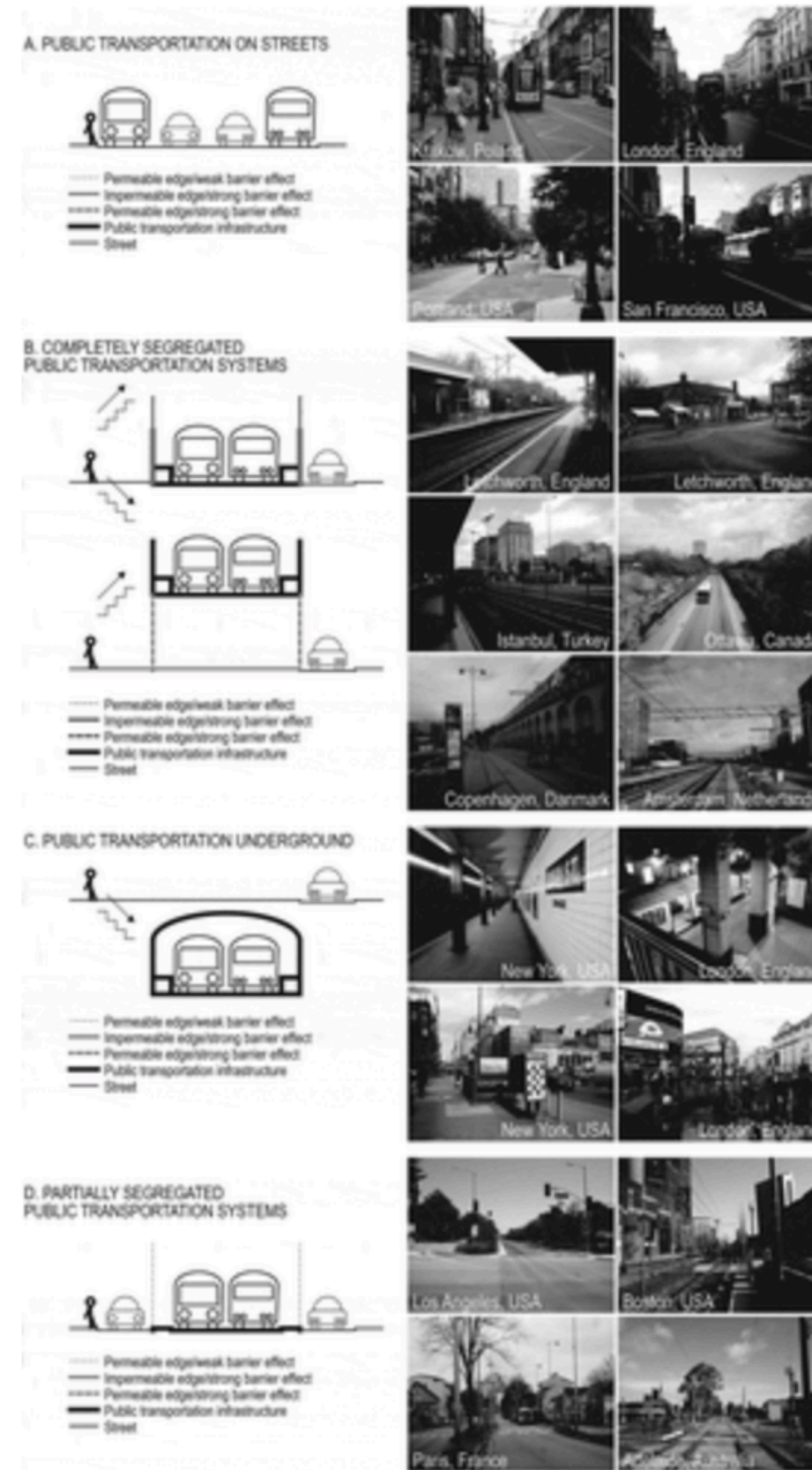


fig.14: Typology of public transportation systems, Urban design and public transportation – public spaces, visual proximity and Transit-Oriented Development (TOD), Journal of urban design, Stojanovski, Todor.

Ce type de gare est complètement «ségrégué» (voir figure : 14. B Completely segregated). Il s'en suit un décrochage avec l'espace public pour le piéton, une série d'espaces complexes (tunnels, corridors, escaliers) qui constituent autant de barrières entre le quai et la rue.



fig.15: Portland State University area Street Car

Dans la perspective d'utiliser la gare et son achalandage comme dynamique de l'activité commerciale et urbaine des espaces publics du POD, l'objectif est difficile à atteindre, car la gare se trouve toujours désaxée par rapport au centre physique du quartier, surtout si on y met le terminus à la sortie de la gare.

Les exemples de réussite incluent plutôt une grande place publique animée, encadrée par des bâtiments et dont la perméabilité est assurée sans encombrement vers les services commerciaux. (<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13574809.2019.1592665>) L'image du tramway Portland en est un exemple éloquent (Fig. : 15).

3— Les espaces publics : dynamisme, cohésion sociale et l'ode à la lenteur.

Le geste vert de mobilité durable s'étend de la rue Wellington à Verdun jusqu'au quartier central. Il emprunte le boulevard de L'Île-des-Sœurs en final et culmine à la place 1 en une esplanade verte qui relie les places 1 et 2. Cette esplanade remplace Place du Commerce, constitue le cœur du quartier central et devient par sa forme le point de giration de toute la mobilité durable.

En fait, plutôt que d'avoir les véhicules au centre et les trottoirs de chaque côté, l'esplanade renverse cet ordre. La partie centrale est une place hybride (parc/place) fortement plantée, dotée de mobilier urbain et d'une largeur d'au moins 18 mètres où le piéton peut s'y arrêter ou déambuler.

C'est un square allongé autour duquel tourne la mobilité durable. Minibus, taxi, vélo, trottinettes, triporteurs, et autres véhicules de mobilité lente (15 à 20 km/h) se partagent une allée simple unidirectionnelle. À droite, le long des façades commerciales des élargissements/débarcadères sont prévus pour y déposer les passagers. L'objectif est que tous débarquent et deviennent «piéton» en se rendant à la gare par l'esplanade ou les trottoirs et en profitant des commerces.

Cet espace est accessible à partir des intersections du chemin du Golf et de la rue Berlioz et par le grand geste vert à l'intersection du boulevard René-Lévesque et du boulevard de L'Île-des-Sœurs. Il est strictement réservé à la mobilité durable.

La gare sur talus, malgré son tunnel, scinde l'aire TOD en deux. L'esplanade (de place 1 à 2) donne accès en fin de trajet à la place de la gare (place 2). Comme illustré au concept d'organisation spatiale (fig. 16 : place 2 et 3), il faudra avoir de part et d'autre, des places publiques reliées par le tunnel et bordées par des façades commerciales. Les circulations automobiles qui les traversent ne font qu'un en ce qui a trait au traitement de sol et sont sans obstacle ou marquage.

La livraison et l'accès aux stationnements pour les véhicules motorisés des résidents, des visiteurs, des commerçants et de leur clientèle, se font par la collectrice périphérique (boulevard René-Lévesque et la nouvelle voie le long du pont). Les dessertes locales à mi-chemin de l'îlot donnent accès aux stationnements du cœur de l'îlot. Ces véhicules n'ont pas accès à l'esplanade centrale.



fig.16: PPU IdS - concept d'organisation spatiale du PPU (DPAU)

Le long de cette collectrice périphérique, il y aura des stationnements sur rue et des débarcadères près des intersections pour que les passagers puissent accéder, comme piéton, à l'esplanade et à la gare. Le parcours à pied vers la gare varie de 4 à 8 minutes selon la distance des différentes dessertes.

4— La densité, la compacité, la connectivité et la mixité de son noyau central.

La densité n'est pas nécessairement synonyme de hauteur. C'est beaucoup plus par la compacité et la connectivité que nous pouvons l'atteindre. Ces deux critères supposent l'utilisation d'une grille de rue régulière par son rythme afin d'augmenter les points d'intersection et la connectivité. L'empreinte au sol du cadre bâti détermine la compacité.

Un quartier dynamique qui se marche exige nécessairement ces deux critères. Une façade éloignée de la rue laisse place à des jardins privés sans grand dynamisme pour l'activité urbaine.

Des façades trop longues sans connectivité ni perméabilité sont peu sécuritaires, même si elles sont vitrées et transparentes.

La hauteur ne fait qu'en sorte de relâcher le regard sur l'espace public. C'est pourquoi dans un centre urbain l'espace public occupe toute la place, jusqu'au pied des façades. Les espaces communs privés, même commerciaux, n'ont pas leur place. Ils sont «indéterminés» et leur usage est à la merci du bon vouloir des propriétaires.

Cela dit, ce qui est présenté comme îlot type est en somme un basilaire qui occupe au rez-de-chaussée toute la surface du lot. Les espaces verts sont concentrés sur l'esplanade, les places et les squares et en pourtour du quartier central le long du boulevard périphérique. Au cœur de l'îlot, sur le basilaire du rez-de-chaussée on y aménagera la cour intérieure verte. Au pourtour, ce sera les bureaux ou l'habitation sur une profondeur de 20 mètres (voir l'îlot type).

L'intensité commerciale (bureaux et commerces) est concentrée dans les basilaires. De 4 à 5 étages près de la place de la gare (place 2) ils diminueront jusqu'à 2 étages en se rapprochant de la place de l'esplanade (place 1). Tous les rez-de-chaussée sur l'esplanade, les places et les squares seront commerciaux. Au-dessus, les étages de basilaires seront destinés aux bureaux et services. L'habitation prendra la forme de tour dont la hauteur, la quantité et la forme varieront selon l'orientation et les percées visuelles.

5— La mixité et la complémentarité du corridor principal de transport

L'Île-des-Sœurs bénéficie d'une place privilégiée sur ce corridor de transport du REM. La proximité du centre-ville et des équipements d'échelle métropolitaine tels les hôpitaux et centres universitaires lui donne un potentiel de développement important en ce qui concerne les espaces à bureaux.

En effet, ce marché est en mutation. Les grandes entreprises délocalisent leur personnel par le télétravail et la transformation des espaces à bureaux en espace de travail en commun. Plus personne n'a d'espace à lui. Il doit le partager.

Les espaces de co-working et collaboratifs se répandent. Le pôle de l'île des Sœurs doit en profiter aussi bien en ce qui concerne l'offre commerciale et l'opportunité de résider dans un milieu où les espaces verts et de loisirs sont interalliés par la

«nature» même, de son milieu planifié. L'approche de mobilité durable convient bien à cette clientèle.

La planification de l'aire TOD de L'Île-des-Sœurs passe par une redéfinition de l'approche. Partons des besoins et remontons vers la mise en place d'un cadre bâti adapté et évolutif. Oui, il faut axer notre développement sur la mobilité durable, le «transit».

Cependant il doit se définir non pas en fonction du jeu actuel et de visions imposées.

«Un aménagement durable est un milieu qui s'adapte aux sociétés qui le transforment, mais qui façonnent ces mêmes sociétés par la mémoire des lieux.»

DENIS PROULX *architecte et urbaniste*

professeur en urbanisme de projet et design urbain à l'UQAM/ESG

