



RÉFLÉCHIR
L'ESPACE



**PROJET DE PPU DE
L'ÉCOQUARTIER LACHINE-EST**
OPINION

5 MAI 2022

PARCE QUE TOUS LES
PROJETS D'AMÉNAGEMENT
ONT UN IMPACT DIRECT
DANS LA VIE DES GENS,
**NOUS PRENONS À CŒUR
DE RÉFLÉCHIR LES ESPACES
DE VIE DE MANIÈRE
INTÉGRÉE ET DURABLE**



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1 TRAME URBAINE PROPOSÉE	4
1.1 PRINCIPES ET OBJECTIFS DU PROJET DE PPU	4
1.2 PROPOSITIONS DE BONIFICATION	4
1.2.1 Entre définition et flexibilité	4
1.2.2 Évocation du Canal des Sulpiciens	5
1.2.3 Ajout d'un axe Est-Ouest.....	7
2 LOTISSEMENT ET FORMES URBAINES	9
2.1 PRINCIPES ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	9
2.2 PROPOSITIONS DE BONIFICATION	9
RECOMMANDATIONS	11

INTRODUCTION

Le Groupe BC2 (ci-après appelé « BC2 ») est heureux de présenter à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) une opinion professionnelle dans le cadre de la consultation publique en cours pour le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'écoquartier Lachine-Est adopté en septembre 2021.

BC2 accueille avec un vif intérêt ce projet de PPU, qui est le fruit d'un important exercice réalisé par la Ville de Montréal et la communauté, afin d'intégrer les préoccupations des diverses parties prenantes, et ainsi de se doter d'un véritable outil de planification pour le secteur. En premier lieu, nous tenons à saluer le travail accompli jusqu'à présent, qui apportera à terme de nombreux bénéfices aux Lachinoises et Lachinois sur le plan des dynamiques sociales, économiques et spatiales dans le secteur Lachine-Est.

En tant qu'expert de l'aménagement urbain et du territoire, BC2 souhaite également apporter sa contribution à la réflexion entourant l'avenir de cette vaste friche industrielle riche d'un passé industriel majeur. La présente opinion se concentrera notamment sur la trame de rues proposée, le lotissement et les formes urbaines en résultant.

1 TRAME URBAINE PROPOSÉE

1.1 PRINCIPES ET OBJECTIFS DU PROJET DE PPU

Nous comprenons que l'objectif du projet de PPU est de transformer ce secteur en écoquartier accessible, dynamique et inclusif. La trame urbaine d'un tel milieu de vie prône généralement la perméabilité, la multiplication des connexions, l'échelle humaine et encourage la mobilité active. BC2 ne peut qu'appuyer cette vision d'urbanité respectueuse de l'environnement et en adéquation avec la tendance lourde à l'échelle mondiale.

Composée de méga îlots desservis par un seul axe central, la trame actuelle traduit l'héritage industriel du secteur Lachine-Est. Ce changement de vocation du secteur, de friche industrielle à milieu de vie, impose donc une transformation profonde de la trame et constitue un défi de taille dans la mesure où cela doit permettre le développement d'un nouveau quartier, mais aussi s'arrimer aux tissus existants alentour.

Le projet de PPU propose notamment la mise en place d'un réseau de voies partagées combiné à des liens piétons et cyclables, ainsi que la reprise de la trame orthogonale typique de Montréal pour créer des axes nord-sud reprenant la trame des rues existantes au nord de Victoria.

1.2 PROPOSITIONS DE BONIFICATION

1.2.1 Entre définition et flexibilité

La définition de la trame de rues représente un geste fondamental, puisqu'elle dictera le lotissement et la forme urbaine de ce futur écoquartier. Cet exercice est d'autant plus important que la trame est actuellement quasiment inexistante et offre donc la possibilité de créer un maillage optimal en fonction des objectifs définis par le PPU.

Le site est voué à accueillir plus de 7000 logements et sa fréquentation va considérablement augmenter, entraînant des déplacements accrus. Assurer une fluidité des déplacements actifs, mais aussi véhiculaires, est primordial pour mettre en place un réseau de mobilité efficace à toutes les échelles.

L'importance de la définition de la trame dans le secteur impose de nombreuses réflexions et études. C'est pourquoi BC2 suggère d'élaborer un canevas avec certains axes structurants assurant une perméabilité et un retissage avec le milieu existant, sans pour autant fixer une trame de rue aussi complète et détaillée à ce stade. Garder cette flexibilité permettrait de poursuivre les études en circulation, dont les résultats obtenus définiront la future trame de rue, qu'il s'agisse de leur nature, de leur gabarit ou encore de leur localisation.

Par ailleurs, c'est la vocation même des axes de transport qui doit être étudiée pour que ce nouveau quartier puisse vivre et s'intégrer à son milieu environnant. Dans un tel contexte, même si la notion de *Pedestrian Oriented Development (POD)* reste de mise selon nous, il serait illusoire, voire contreproductif, d'imaginer une éradication totale de l'automobile. Ainsi, dans la gestion des déplacements, il est crucial de réserver une

place aux rues accessibles aux voitures, pour desservir au plus près les habitations, les commerces et les services à être aménagés.

1.2.2 Évocation du canal des Sulpiciens

La trame orthogonale définie au nord du boulevard Saint-Joseph ne se poursuit que partiellement au sud. Certes, on retrouve certains axes est-ouest reprenant ces formes rectangulaires, mais le tracé projeté de la promenade des Sulpiciens vient créer une trame de rue en courbe s'éloignant du quadrillage typique, recomposant la géométrie et l'équilibre présent ailleurs.

BC2 comprend qu'il s'agit d'un rappel historique à une partie du tracé de l'ancien canal des Sulpiciens et des voies de chemin de fer historiques, et apprécie ce geste célébrant l'héritage du secteur. Cependant, nous notons que le tracé choisi soulève des enjeux en termes de lotissement et de forme urbaine, en particulier pour les terrains situés au sud de cette promenade. Ce point sera détaillé plus précisément dans la section suivante.

Considérant que ce tracé ne reprend pas vraiment les emprises originales des anciennes voies ferrées et du canal, et que le site offre la rare possibilité de définir une nouvelle trame de rue, BC2 s'interroge donc sur la pertinence de cette assise pour définir la trame, qui plus est, l'artère principale devant desservir une bonne partie du quartier.

BC2 appuie l'importance de mettre en avant les vestiges de ces traces historiques, mais suggère d'utiliser une approche alternative. Cette mise en valeur pourrait passer notamment par le design urbain ou l'aménagement paysager, par un rappel dans un traitement au sol, des aménagements urbains spécifiques ou même des « failles » dans certains bâtiments.

Les figures ci-dessous présentent des exemples à Montréal et d'en d'autres villes d'évocation d'anciennes gares et ses voies ferrées dans l'aménagement paysager.

Figure 1 Square Dalhousie

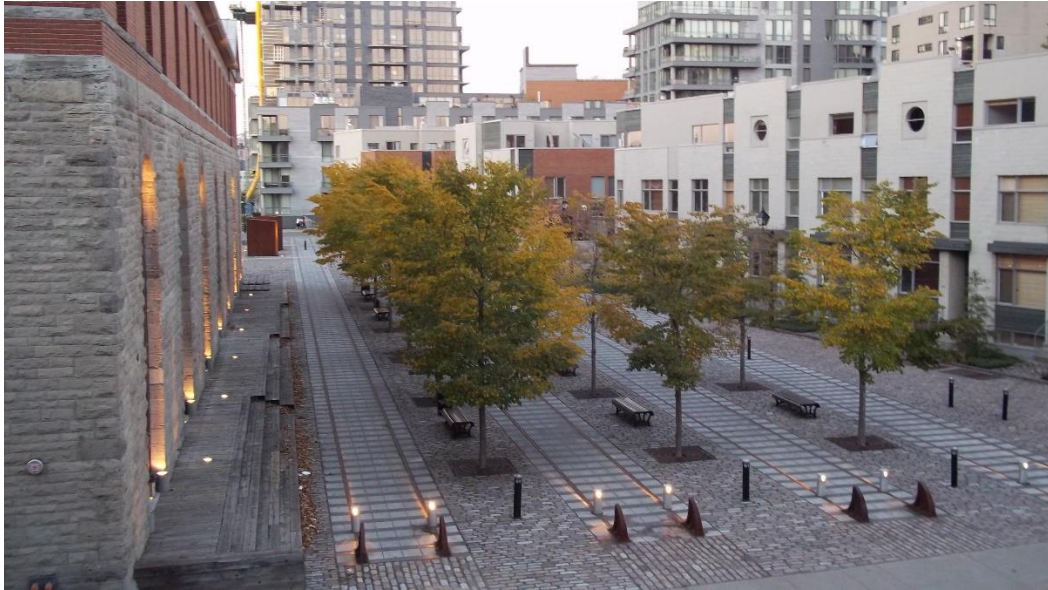


Figure 2 Zollverin Park, Essen (Allemagne)



Figure 3 Guinness Storehouse, Dublin (Irlande)



1.2.3 Ajout d'un axe est-ouest

Une évocation moins marquée dans l'espace du canal des Sulpiciens permettrait à la trame de rues de présenter un tracé orthogonal plus optimal sur l'ensemble du secteur, offrant la possibilité d'un second axe est-ouest au sud du boulevard et ainsi désengorger ce dernier qui apparaît comme l'unique axe structurant qui traverse le site d'est en ouest. Cela permettrait d'assurer également une desserte automobile, puisque le projet de PPU semble miser uniquement sur une artère de transport actif.

Au niveau du lotissement, cet ajout créerait des îlots plus homogènes et mieux desservis et à échelle humaine, rendant les parcours plus simples et moins inégaux d'un coin de rue à l'autre.

Avec cette nouvelle trame de rue, il serait possible de créer un axe est-ouest piétonnier s'ajoutant à un réseau de liens actifs traversant les cœurs d'îlots, comme proposé à plusieurs endroits sur le site par le projet de PPU. Ces liens seraient intégrés aux projets immobiliers et à leurs cours intérieures, permettant ainsi d'ouvrir les cœurs d'îlots aux piétons.

Figure 4 Trame proposée



2 LOTISSEMENT ET FORMES URBAINES

2.1 PRINCIPES ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Tout comme pour la trame urbaine, le projet de PPU s'est muni d'objectifs assurant l'émergence d'un cadre bâti de qualité, aux ambiances urbaines agréables et invitantes. Implanter des immeubles qui présentent des gabarits variés, dégager de l'espace au sol au profit d'aménagements paysagers, générer de nombreuses percées et vues vers le canal de Lachine et prévoir des hauteurs plus grandes en périphérie et aux abords du canal en sont quelques exemples.

BC2 appuie ces orientations qui permettront de donner une échelle humaine au secteur.

2.2 PROPOSITIONS DE BONIFICATION

Par effet de ricochet, les enjeux soulevés sur la trame projetée par le projet de PPU au sud du boulevard amènent BC2 à commenter le lotissement et la forme urbaine induite.

Comme mentionné, si le lotissement au nord du boulevard Saint-Joseph est plutôt homogène, le lotissement au sud de ce dernier présente une hétérogénéité dans la taille et la forme des îlots due essentiellement à l'implantation de la promenade des Sulpiciens. Les lots créés aux abords de cette voie sont soit très peu profonds, soit démesurément grands.

Bien que cette situation puisse apparaître comme une diversité appréciable dans la création d'un paysage urbain, dans les faits le développement immobilier répond à des standards optimaux de superficies de plancher par type d'usage, d'orientation des bâtiments pour maximiser l'ensoleillement ou encore de distance entre les constructions pour des raisons d'architecture, fonctionnelles ou simplement économiques.

Il est de notre avis professionnel que les lots au sud de la promenade en particulier, de tailles très réduites et de formes relativement carrées, ne présentent pas des dimensions et une forme optimale pour le développement. Dans une logique de rentabilité et d'atteinte de la densité, l'implantation des bâtiments sur ces îlots devra être maximisée, la distance entre les volumes plus hauts, réduite, et la hauteur accrue. Par conséquent, les espaces dégagés au sol seront limités et les voies qui traversent ces immeubles seront étroites et peu ensoleillées. BC2 craint une forme urbaine peu intéressante à l'échelle du piéton, dans un secteur constituant une signature de Lachine-Est depuis le canal. Ces résultats s'éloignent des objectifs ciblés par le projet de PPU.

Pour les îlots les plus larges au nord de la promenade, un dédoublement de passages pour alimenter et ouvrir les blocs serait certainement anticipé venant complexifier leur aménagement. Aussi, la forme de ces îlots peut conduire à augmenter le bâti sur certaines têtes d'îlots, représentant la façade principale de ces édifices, imprimant une orientation atypique et peu propice à une implantation et une intégration idéale dans le milieu.

Le tracé en courbe de la promenade des Sulpiciens dessine une forme urbaine mettant en avant des bâtiments aux formes arrondies. Cette volumétrie s'éloigne grandement des gabarits que l'on retrouve ailleurs à Montréal. BC2 se questionne sur la pertinence de proposer ce type de bâti dont la forme qui en résulte s'avère plus difficile à développer. Qui plus est, cela pourrait soulever des enjeux d'intégration avec le bâti projeté ailleurs dans l'écoquartier. Nous comprenons également que le PPU sous-entend l'analyse des projets à la pièce (PIIA) et préconisons davantage d'instaurer des balises discrétionnaires à grandeur d'un îlot ou plan d'ensemble, et ce, afin d'assurer l'émergence d'un milieu bâti harmonieux.

Avec une telle organisation de l'espace, on s'éloigne des objectifs ciblés par le projet de PPU. C'est pourquoi BC2 tient à mettre en garde l'OCPM sur les potentielles répercussions qu'aurait le tracé de la promenade des Sulpiciens sur le lotissement et la forme urbaine du milieu qui la borde. Dès lors, la trame de la promenade des Sulpiciens laisse présager une certaine complexité dans l'aménagement de ses abords. Revoir son implantation permettrait d'utiliser l'espace autrement tout en l'optimisant.

RECOMMANDATIONS

BC2 tient à rappeler son intérêt à exprimer son opinion sur le projet de PPU de l'écoquartier de Lachine-Est adopté en septembre dernier par la Ville de Montréal. En tant qu'expert de l'aménagement urbain et du territoire, BC2 réitère son appréciation vis-à-vis du travail colossal qui a été réalisé collectivement. Les orientations et objectifs présentés ont tout pour assurer l'émergence d'un écoquartier emblématique et représentatif de son passé industriel.

Mais bien des défis sont à relever! C'est pour ces raisons que BC2 souhaite rappeler l'importance à ce stade d'une planification prudente qui doit s'adapter au contexte particulier dans lequel elle vient s'insérer, soit un important secteur industriel désaffecté qu'il reste à requalifier, des projets immobiliers qui en sont encore au stade de visions, mais aussi et surtout des études techniques qu'il reste à compléter.

Ainsi, tant au niveau du carroyage des rues présenté en détail que des îlots et les formes urbaines qu'il en résulte, nous pensons qu'il faut conserver des marges de manœuvre, ne pas précipiter la définition fine des rues projetées, pour se laisser de la flexibilité.

BC2 s'interroge enfin sur la méthodologie et les ancrages soutenant certains choix retenus dans l'organisation spatiale, avec le tracé de la promenade des Sulpiciens, car cela aura un impact majeur sur une grande partie du redéveloppement du secteur. Il est indéniable que le patrimoine historique et le devoir de mémoire doivent être intimement associés à la vision de réaménagement. Mais l'utilisation parfois approximative d'anciens tracés pour déterminer certains axes forts du futur écoquartier s'avère risquée. C'est pourquoi BC2 tient à rappeler l'importance de revenir à une trame urbaine plus classique et garante d'une production immobilière et paysagère plus optimale.

Avec cette opinion, BC2 désire pousser davantage la réflexion sur l'application de certaines balises d'aménagement dans le but d'atteindre de façon efficace et viable les objectifs que la Ville s'est fixés pour ce futur écoquartier.

MONTRÉAL

85, RUE SAINT-PAUL O. BUREAU 300
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2Y 3V4
514 507 3600

QUÉBEC

622, RUE SAINT-JOSEPH E. BUREAU 300
QUÉBEC (QUÉBEC) G1K 3B9
418 914 1508

MAGOG

790, RUE PRINCIPALE O.
MAGOG (QUÉBEC) J1X 2B3
1 819 570 2184

BC2
—

GRUPE**BC2**.COM