



Opinion

# PPU de l'écoquartier Lachine-Est

Par Momentum Consultants en Transport

05/05/2022





# Thématiques abordées

## **1. Densité dans les aires TOD**

1.1 Références sur la densité dans les aires TOD

## **2. Consolidation des accès depuis le Chemin du Musée**

## **3. Consolidation des accès vers le Nord**

## **4. Connexion entre la rue Notre-Dame et la Place des Antennes**

4.1 Références sur l'aménagement des intersections

## **5. Gestion des livraisons**

5.1 Références sur la gestion durable des livraisons

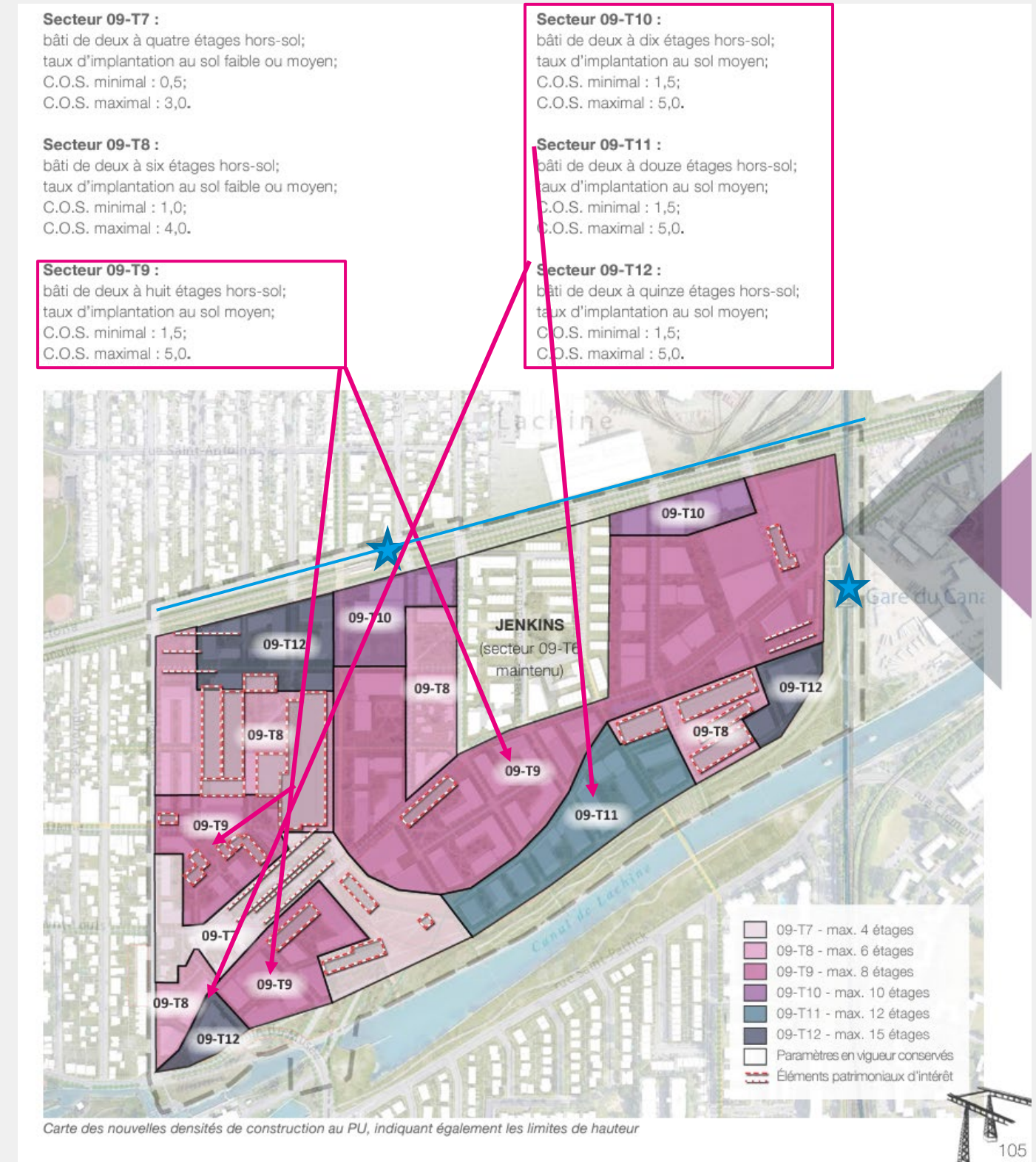
# 1. Densité dans les aires TOD

## Enjeux:

- Les secteurs avec la densité la plus haute sont localisés le plus loin des **axes de transport en commun** (Rue Victoria et Gare du Canal).
- En regardant l'emplacement possible des axes de transport et les densités prévues, il aurait été cohérent de positionner les plus grandes densités et hauteurs dans le **rayon de 500m** autour des stations de métro, tramway et train. Dans le dessin traditionnel des aires TOD, les densités les plus hautes sont situées le plus proche des pôles de transport.
- De plus, en évaluant les ratios de stationnement proposés, on observe que le ratio par logement est plus élevé au-delà de 500m d'une station de métro, de tramway ou de train, soit dans les secteurs **09-T9 et 09-T11** indiqués ci-contre. Un nombre plus élevé d'unités pourrait donc se traduire en un nombre plus grand de stationnements dans ces secteurs qui impacteraient les déplacements durables de l'ensemble de l'écoquartier.
- **Référence PPU:** Page 105 pour les densités; Page 112 pour les ratios de stationnement

## Recommandation:

- Localiser les plus grandes densités et hauteurs proches des pôles de transport en commun pour réduire le nombre de stationnements associés à l'écoquartier.
- Aligner les ratios de stationnement avec la densité proposée.





# 1.1 Références sur la densité dans les aires TOD

## Référence:

Guide d'aménagement pour les aires de TOD (AECOM, 2011)

Page 20

## Référence:

Décoder la densité (Ville de Montréal, 2020)

Section 1-38

Guide d'aménagement pour les aires de TOD  
(Transit Oriented Development)

3

### DENSITÉ DES USAGES ADAPTÉE AU MILIEU

Qu'il s'agisse de densité de population, des usages ou de la densité bâtie, une planification d'activités plus intenses (emplois, commerces, services, résidences) autour de la station permettra de maximiser le développement des terrains autour de la station dans un rayon de marche de 5 à 10 minutes.

- Appliquer les seuils de densités résidentielles prescrits au PPMAD dans un rayon de 1km de la station
- Privilégier une densification accrue dans un rayon de 500m de la station
- Favoriser un développement compact
- Assurer une gradation des hauteurs des bâtiments qui tienne compte du milieu



- Encourager l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés



- Identifier des grandeurs de lots adaptés aux différentes densités et aux réseaux pédestres
- Favoriser la mixité horizontale des typologies résidentielles (ex: habitations en rangée et multifamiliales dans un même secteur)



Lots permettant une flexibilité pour une plus haute densité

8 étages 4 étages 3 étages

## Densification en relation avec le transport collectif

Pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)<sup>1</sup>, un *Transit Oriented development* (TOD) « est un développement immobilier de moyenne à haute densité, structurée autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de Service Léger sur Rail (SRL) ou un arrêt de bus ». Concrètement, une aire TOD est située dans un rayon maximal d'un kilomètre de l'un des points d'accès au transport collectif. Selon ce modèle, les lieux à proximité des stations des grands réseaux (ex. métro ou service rapide par autobus, etc.), sont habituellement les lieux où sont concentrées davantage d'activités et densité construite. Dans une optique de valorisation des modes des transports alternatifs, la place de l'automobile y est aussi réduite au minimum et les aires de stationnement préférablement localisées hors rue.

Lorsqu'un nouvel équipement de transport collectif est implanté dans un milieu peu ou non construit, un tel type de quartier peut être créé de toute pièce. À Montréal, les aires de 1 km autour des stations de métro ou de train se chevauchent pour la plupart et forment de grands corridors où bien peu d'espaces vacants sont encore disponibles.

À travers les divers modèles urbanistiques envisageables, les principes importants à retenir derrière l'approche de densification se résument essentiellement au fait de reconnaître la relation fondamentale entre densités urbaines, mixité des usages, diversité sociale puis mobilité durable, efficace et accessible. Il s'agit aussi d'attribuer une place conséquente au piéton, notamment par la création d'espaces publics, comme les rues et les parcs, à échelle humaine, sécuritaires et de qualité. Ainsi, bien qu'il soit plus complexe de le faire, dans un milieu existant, ces principes peuvent aussi être appliqués à Montréal en s'incarnant notamment à travers des projets de redéveloppement, de transformation ou de consolidation.

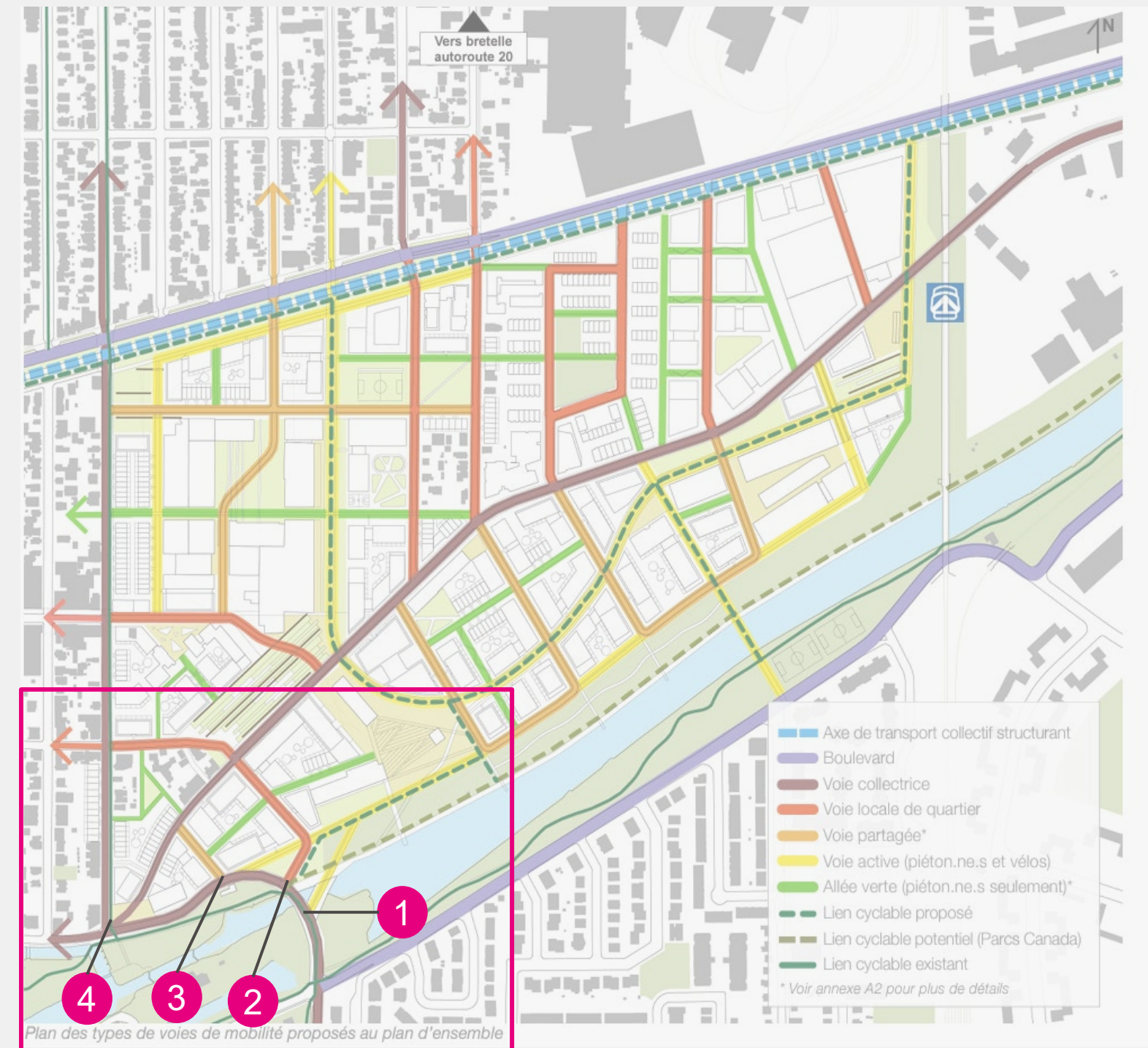
<sup>1</sup> La densité est abordée dans la planification du territoire Québécois, de la région et de l'agglomération montréalaise. La concordance avec cette planification entre dans les paramètres à considérer dans la préparation du PUM. Ce dernier guidera par la suite les arrondissements qui établiront les normes à l'échelle des terrains, îlots et quartiers (pour plus de détail sur les différents paliers de planification, voir l'annexe A du glossaire).



## 2. Consolidation des accès depuis le Chemin du Musée

### Enjeux:

- Le Chemin du Musée est une voie collectrice importante en termes de flux véhiculaires. Le réseau du PPU propose sept liens qui se connectent par **quatre points d'accès** à cette voie.
- Le nombre de points d'accès proposé risque de créer plusieurs impacts négatifs sur le secteur:
  - I. Congestion importante à travers l'écoquartier liée aux véhicules utilisant la voie locale pour contourner l'intersection entre le Chemin du Musée et le boulevard Saint-Joseph
  - II. Difficulté de créer plusieurs points de traversée pour les modes actifs étant donné le flux véhiculaire sur le Chemin du Musée
  - III. Manque d'alignement des points de traversée des modes actifs avec les lignes de désir
- **Référence PPU:** Page 48



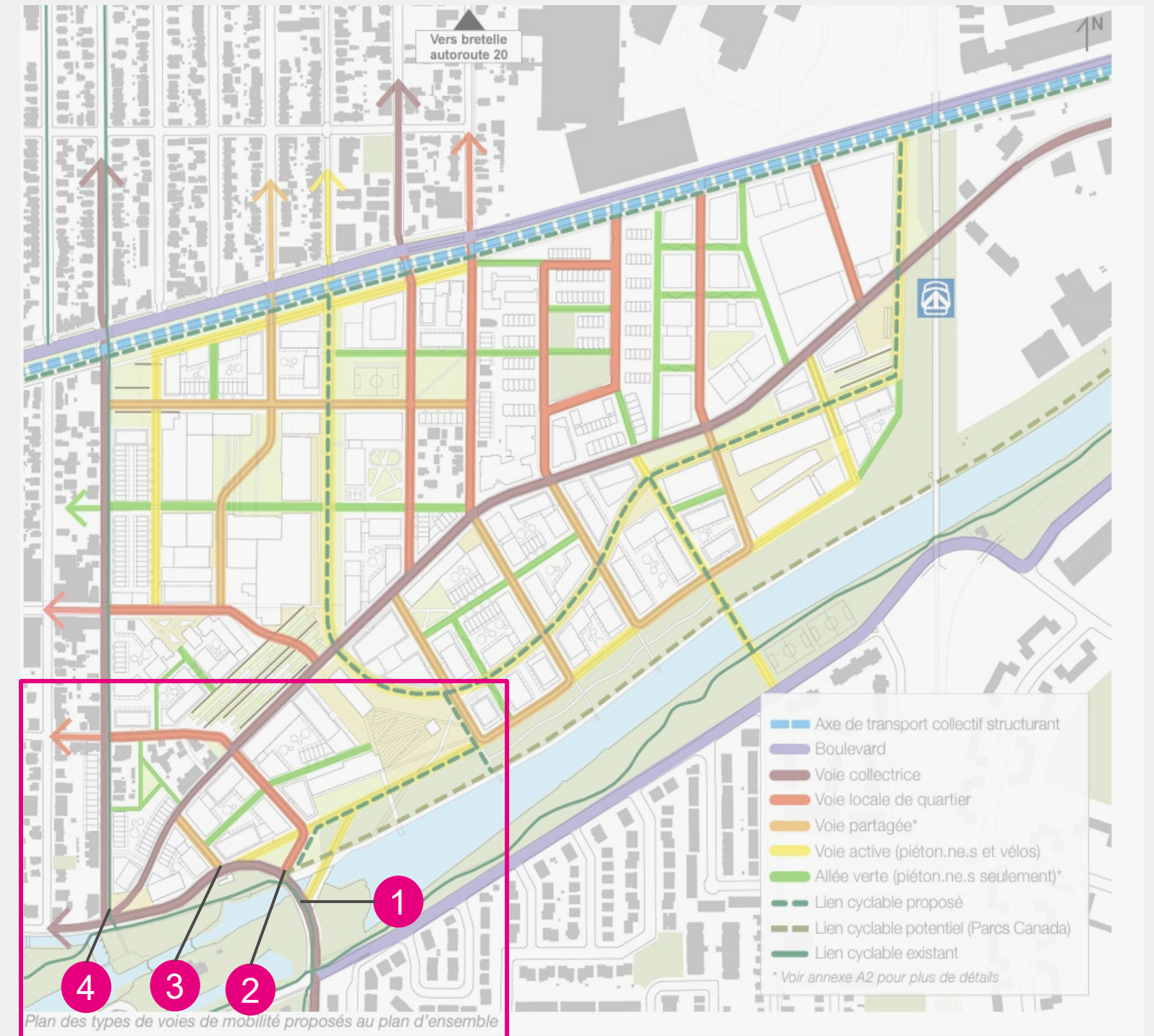


## 2. Consolidation des accès depuis le Chemin du Musée (Suite)

### Recommandation:

Nous recommandons de simplifier les circulations de ce secteur du PPU de la manière suivante:

1. Éliminer ce point d'accès actif
2. Aménager une voie partagée plutôt qu'une voie locale
  - Consolider l'accès 2 comme point d'entrée pour les modes actifs avec une traversée reliant la piste cyclable existante de l'autre côté du Chemin du Musée
  - Permettre l'accès aux véhicules seulement pour les bâtiments dans ce secteur (circulation locale) pour éviter l'effet 'raccourci'
  - Fermer l'accès aux véhicules sur le boulevard Saint-Joseph
3. Permettre uniquement la circulation locale et avoir une voie à sens unique
4. Consolider ce point d'accès véhiculaire et sécuriser l'intersection pour les modes actifs





# 3. Consolidation des accès vers le Nord

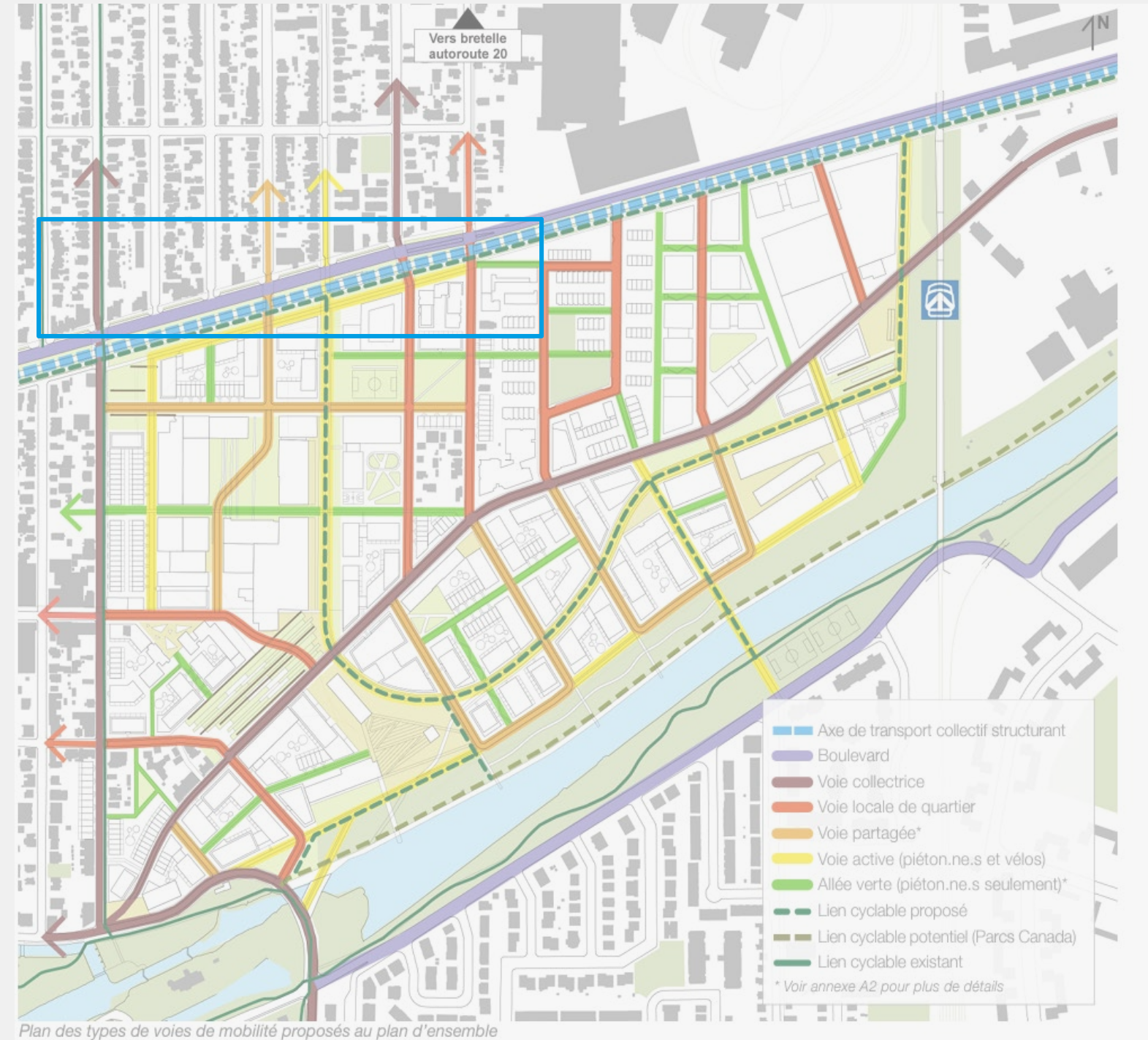
## Enjeux: Connexion avec la rue Victoria

- Plusieurs points d'accès véhiculaires traversent la rue Victoria. La multiplication de ces points d'accès peut créer les conflits suivants:
  - I. Interruption répétée de la piste cyclable au sud de la rue Victoria qui affecte l'expérience et le confort des cyclistes
  - II. Impact sur la sécurité et le confort piéton

Référence PPU: Page 48

## Recommandation:

- Nous recommandons de **consolider le point d'entrée** véhiculaire dans ce secteur par une seule voie d'accès soit la rue George V ou la 6e Avenue
- Il sera important de **conserver les autres points d'accès** pour les **modes actifs** afin de créer de la perméabilité avec les rues résidentielles au nord du quartier, et relier directement les usagers piétons et cyclistes avec le transport en commun sur la rue Victoria.



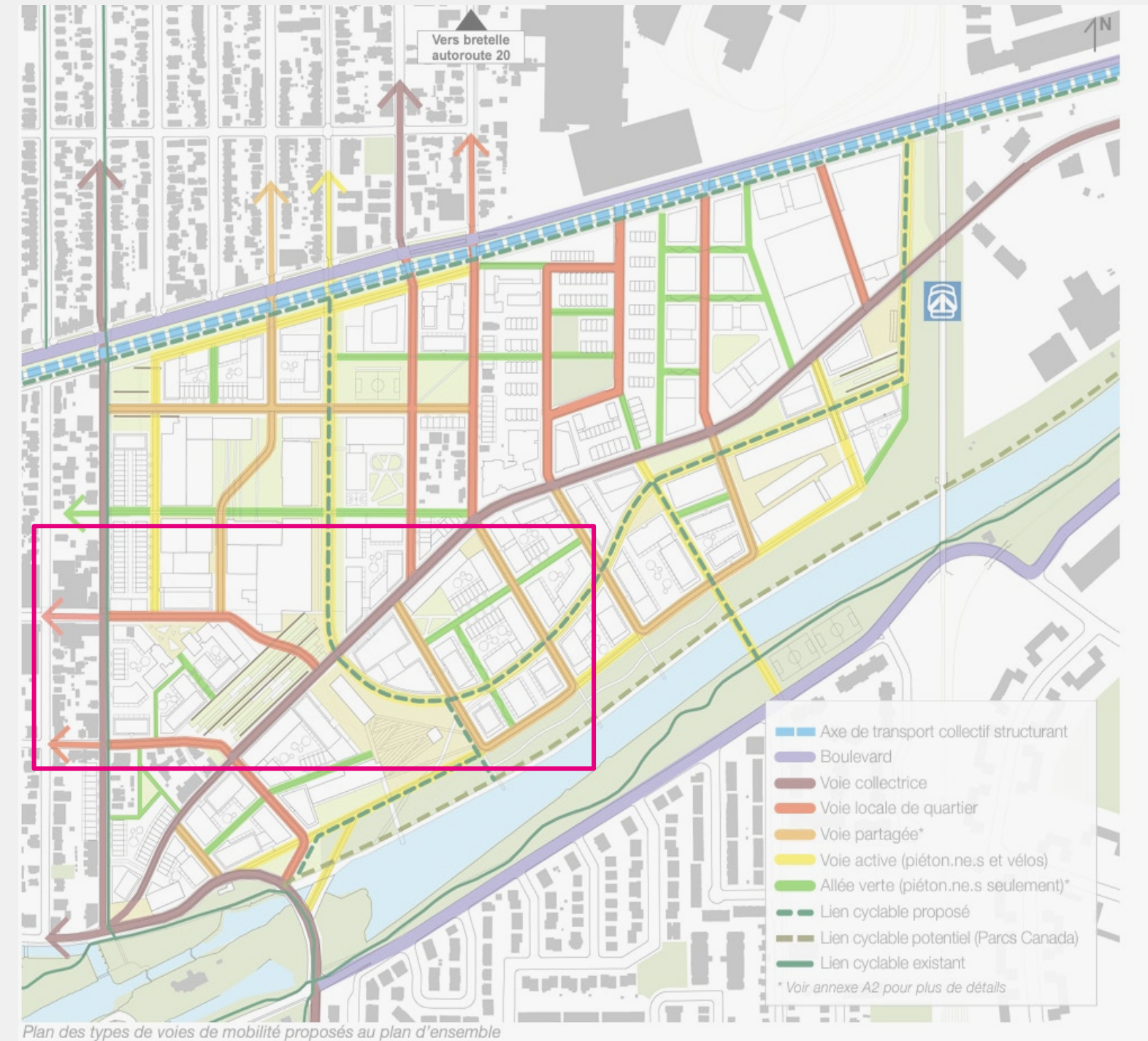


# 4. Connexion entre la rue Notre-Dame et la Place des Antennes

**Enjeux:** Le PPU propose un prolongement de la rue Notre-Dame jusqu'au boulevard Saint-Joseph.

- La connexion entre la rue Notre-Dame et le Boulevard Saint-Joseph est très proche de l'intersection entre le corridor boisé, la promenade des Sulpiciens et le boulevard Saint-Joseph.
- Les véhicules motorisés traverseront la Place des Antennes.

**Référence PPU:** Page 48

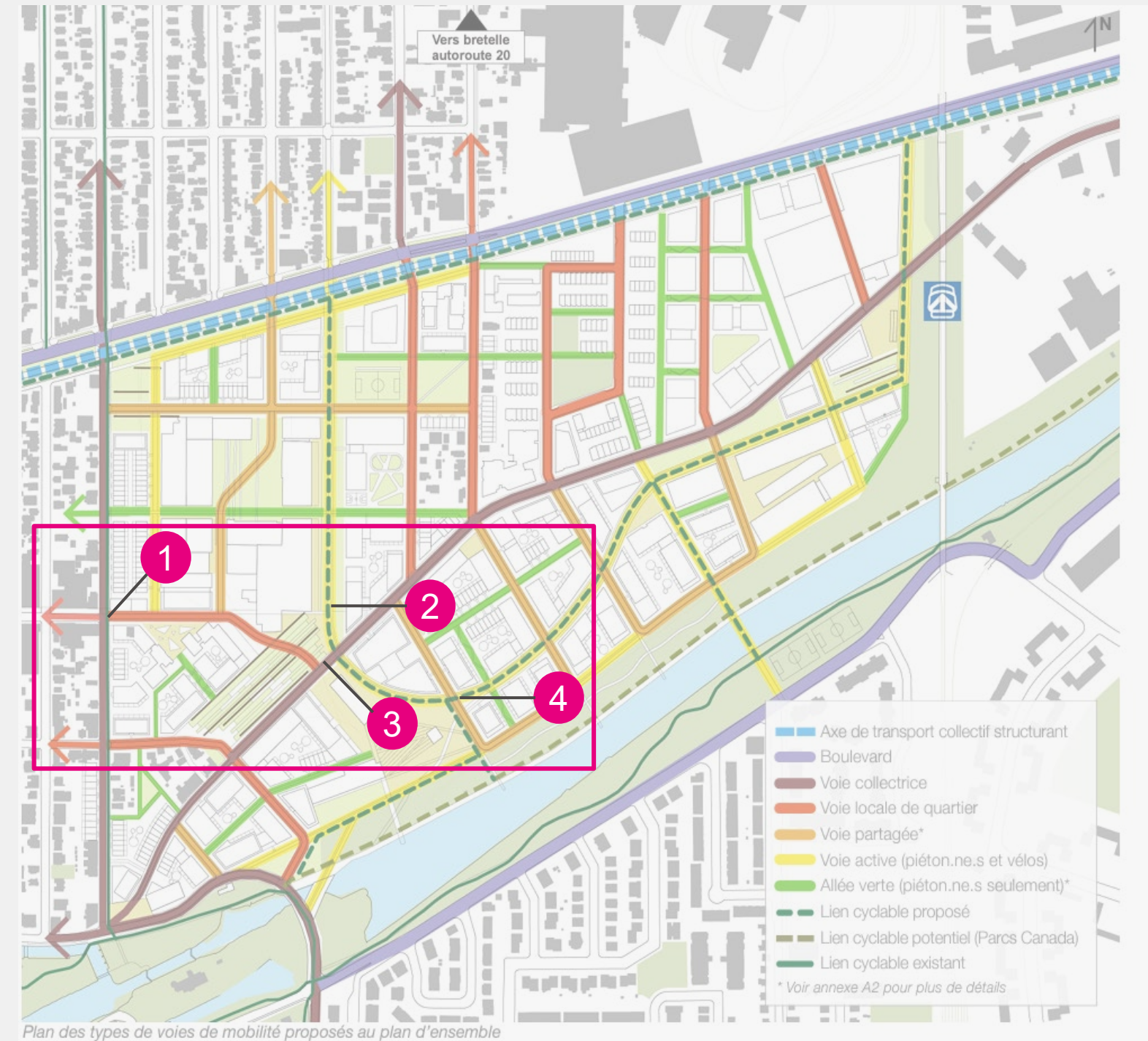




# 4. Connexion entre la rue Notre-Dame et la Place des Antennes (Suite)

## Recommandation:

1. La proposition de connecter la rue Notre-Dame avec l'écoquartier est excellente, toutefois nous recommandons de **réserver cette connexion aux modes actifs** afin d'encourager des déplacements de proximité à pied et en vélo par le trajet le plus direct.
2. Nous recommandons de **relier** directement **la voie vers la rue Notre-Dame** au Corridor boisé pour les piétons et les vélos et de consolider un point unique de traversée du boulevard Saint-Joseph permettant d'avoir une **ligne de désir claire** pour les modes actifs.
3. Dans le cas d'une voie locale, nous recommandons de **bien penser à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph** et de **prioriser vélos et piétons** dans l'aménagement de l'intersection (quelques mesures sont illustrées à la page suivante).
4. En complément, nous recommandons de **réaligner la Promenade des Sulpiciens** au sud du boulevard Saint-Joseph et de la **combiner avec l'allée verte** pour éviter la courbe et permettre le trajet le plus direct possible pour les modes actifs. Comme tous les usagers se déplaçant, piétons et vélos cherchent le trajet le plus court et le plus direct donc il serait important de **rendre plus rapide les déplacements actifs** dans le secteur pour **encourager un transfert modal**.







# 4.1 Références sur l'aménagement des intersections

## Intersection surélevée

- Les intersections surélevées permettent de prioriser les déplacements piétons. Celles-ci permettent également une meilleure visibilité, et sont recommandées aux intersections ayant un volume élevé de piétons et d'automobilistes. Ces aménagements sont également recommandés pour les routes ayant une vitesse de 40 km/h.



Image: Intersection surélevée ,  
Town of Matthew, Caroline du Nord



Image: Figure 8: Intersection  
surélevée, NACTO

## Coulée verte et intersections

- Il est nécessaire de bien aménager l'intersection entre une coulée verte et une voie véhiculaire pour prévoir une continuité de la coulée verte et donner la priorité aux usagers vulnérables.



Image: Aménagement proposé pour une piste cyclable  
faisant partie du réseau régional (Cycle Super Highway),  
Londres





# 5. Gestion des livraisons

**Enjeux:** Gestion des livraisons dans l'écoquartier.

- Le nouveau quartier génèrera un **nombre important de livraisons** qui pourraient causer des problèmes de congestion du trafic si elles se déroulent de manière traditionnelle.
- La réduction des flux de **véhicules de livraisons et de gestion des déchets** est clé dans la planification d'un écoquartier et c'est un sujet peu abordé dans le document actuel du PPU.

**Recommandation:**

- Nous recommandons d'inclure un **site de micro-consolidation** des livraisons et de la gestion de déchets afin d'amener les plus grands véhicules dans une localisation unique, et de distribuer les livraisons du dernier kilomètre avec des plus petits véhicules et vélos cargo.
- De manière similaire, il serait essentiel de prioriser les **livraisons en vélo cargo** pour tous les accès de bâtiments localisés sur les voies d'accès active et les allées vertes du quartier.
- Une opportunité intéressante serait d'installer une ou plusieurs zones de **casiers de livraisons** de courses permettant de réduire les livraisons associées au commerce électronique
- Nous recommandons à l'arrondissement de proposer des **partenariats avec les commerces de proximité** pour des livraisons en véhicules électriques ou vélo cargo afin d'encourager les résidents à faire leurs achats localement et en mode actif.
- Une stratégie de livraisons et de gestion des déchets durable requiert une quantification en amont des véhicules de livraisons afin de modéliser les besoins en consolidation et transfert du dernier kilomètre. Celle-ci devrait être développée **en amont des projets immobiliers**.





# 5.1 Références sur la gestion durable des livraisons

**Envoi Montréal: Service de livraison urbaine**  
<https://www.machool.com/envoimontreal/>

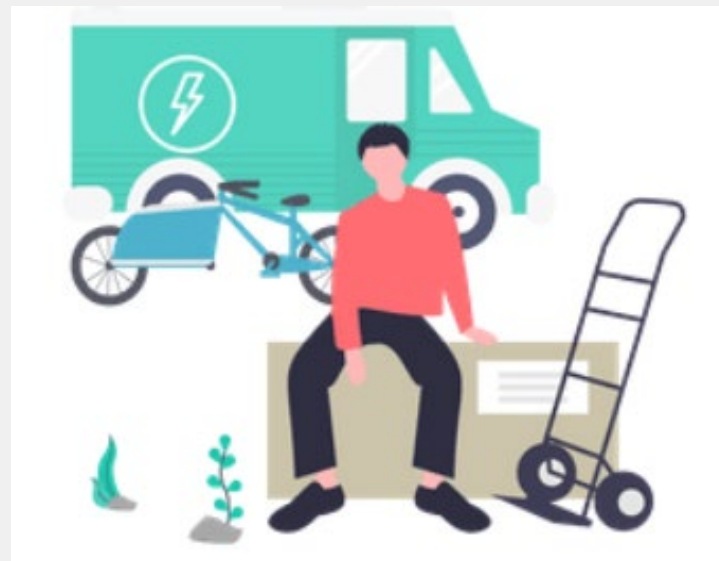


Image: Machool/Envoimontreal

**Projet Colibri: Service de livraison à vélo-cargo**  
<https://propulsionquebec.com/impulsionmtl/2021/04/13/une-belle-reussite-pour-le-projet-colibri/>

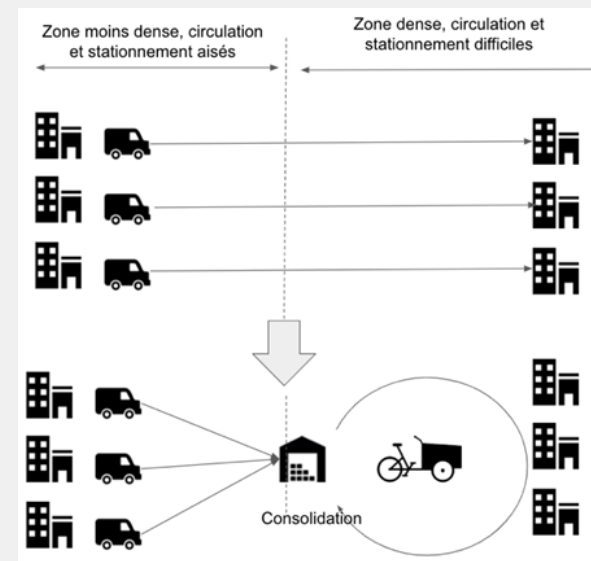


Image: Propulsion Quebec

**Expedibox: Casiers électroniques à la Plaza Saint-Hubert**  
<https://www.24heures.ca/2020/01/28/empecher-les-vols-de-colis-et-les-echecs-de-livraison>



Image: 24 heures



